

Bruselj, 14. julij 2023
(OR. en)

11888/23

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0284 (COD)

MI 622
ENT 165
ENV 862
CODEC 1377
IA 189

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	14. julij 2023
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2023) 451 final
Zadeva:	Predlog - UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o zahtevah glede krožnosti pri zasnovi vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, spremembi uredb (EU) 2018/858 in (EU) 2019/1020 ter razveljavitvi direktiv 2000/53/ES in 2005/64/ES

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2023) 451 final.

Priloga: COM(2023) 451 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 13.7.2023
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o zahtevah glede krožnosti pri zasnovi vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, spremembi
uredb (EU) 2018/858 in (EU) 2019/1020 ter razveljavitvi direktiv 2000/53/ES
in 2005/64/ES**

(Besedilo velja za EGP)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Evropski zeleni dogovor je evropska strategija za rast, katere cilj je do leta 2050 zagotoviti podnebno nevtrarno, čisto in krožno gospodarstvo, v katerem bo upravljanje virov optimizirano in onesnaževanje čim manjše. Akcijski načrt za krožno gospodarstvo¹ in nova industrijska strategija za Evropo² določata časovni načrt za evropsko industrijo, da bi se dosegli cilji zelenega dogovora. Akcijski načrt vsebuje zavezo za revizijo zakonodaje o izrabljenih vozilih, da bi ta „spodbujala bolj krožne poslovne modele, tako da bi vprašanja zasnove povezala z obdelavo izrabljenih vozil, pri čemer bo upoštevala pravila o obvezni vsebnosti recikliranih materialov za nekatere materiale sestavnih delov in izboljšala učinkovitost recikliranja“. V akcijskem načrtu za ničelno onesnaževanje zraka, vode in tal³ je bilo prav tako poudarjeno, da mora Komisija predlagati nove ukrepe za obravnavanje zunanjega okoljskega odtisa EU, povezanega z izvozom izrabljenih vozil in rabljenih vozil.

Evropski svet⁴ in Parlament⁵ sta priznala pomen te pobude. V sporočilu, priloženem predlogu o evropskem aktu o kritičnih surovinah⁶, je bil poudarjen tudi pomen avtomobilskega sektorja pri zagotavljanju trajnostne oskrbe s kritičnimi surovinami in povečanju strateške avtonomije EU.

Proizvodnja vozil je ena od panog, za katere je potrebnih največ virov. Evropski avtomobilski sektor je odgovoren za 19 % povpraševanja v jeklarski industriji EU (več kot 7 milijonov ton/leto), 10 % skupne potrošnje plastike (6 milijonov ton/leto) ter znaten delež povpraševanja po aluminiju (42 % za vso prevozno opremo, približno 2 milijona ton na leto), bakru (6 % za avtomobilске dele), gumi (65 % proizvodnje splošnih izdelkov iz gume) in steklu (1,5 milijona ton ravnega stekla, proizvedenega v EU).

S prehodom avtomobilskega sektorja na brezemisijско mobilnost in vse večjim vključevanjem elektronike v vozila se bo povečalo povpraševanje po bakru in kritičnih surovinah. Med njimi so elementi redke zemlje, ki se uporabljajo v trajnih magnetih motorjev na električni pogon, za katere je avtomobilski sektor eden največjih uporabnikov. Avtomobilski sektor uporablja tudi naprednejše in lahke materiale, kot so sestavljena plastika, jeklo visoke kakovosti in aluminijeve zlitine.

Zato ima lahko proizvodnja vozil velik okoljski odtis. To je predvsem posledica emisij toplogrednih plinov pri energiji, potrebni za pridobivanje in predelavo primarnih surovin, kot so premog in železova ruda (za jeklo), boksit (za aluminij), baker in nafta (za plastiko). Poleg tega vse večja uporaba naprednih in sestavljenih materialov predstavlja posebne izzive za razstavljanje, ponovno uporabo in recikliranje izrabljenih vozil.

Glede na to je cilj tega predloga olajšati prehod avtomobilskega sektorja na krožno gospodarstvo v vseh fazah vozila – od zasnove do končne obdelave ob koncu življenjske dobe. Predlog temelji na oceni veljavne zakonodaje, ki jo sestavljata dve direktivi (Direktiva 2000/53/ES o izrabljenih vozilih (v nadaljnjem besedilu: direktiva o izrabljenih

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

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

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

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

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

⁶ COM(2023) 165 final.

vozilih)⁷ in Direktiva 2005/64/ES o homologaciji motornih vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave (v nadaljnjem besedilu: direktiva o homologaciji glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave)⁸).

Direktiva o izrabljenih vozilih je bila sprejeta leta 2000 ter je predstavljala prvi usklajeni okvir EU, zasnovan za zagotovitev, da se vozila, ki so dosegla konec življenjske dobe in se štejejo za odpadke, obdelajo na okolju prijazen način. Vsebuje določbe o zbiranju in očiščenju izrabljenih vozil, omejuje nevarne snovi v novih vozilih ter določa cilje glede ponovne uporabe in recikliranja (85 %) ter ponovne uporabe in predelave (95 %) na podlagi povprečne teže izrabljenih vozil na vozilo na leto. Zakonodaja od njenega sprejetja ni bila bistveno spremenjena.

Sozakonodajalca sta se med revizijo okvirne direktive o odpadkih leta 2018 dogovorila⁹, da „Komisija do 31. decembra 2020 pregleda [...] direktivo [o izrabljenih vozilih] in v ta namen Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo, ki mu po potrebi priloži zakonodajni predlog“. Pri tem je bilo navedeno, da bi moral biti postopek revizije direktive o izrabljenih vozilih osredotočen na izvedljivost določitve ciljev recikliranja za določene materiale in na težavo „neznane lokacije“ izrabljenih vozil.

Direktiva o homologaciji glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave, sprejeta leta 2005, vzpostavlja zelo tesno povezavo med določbami direktive o izrabljenih vozilih in določbami glede zasnove v zvezi s ponovno uporabo ter možnostjo recikliranja in predelave v postopku homologacije za tipe vozil. Direktiva o homologaciji glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave zlasti določa, da morajo biti vozila izdelana tako, da je mogoče reciklirati/ponovno uporabiti 85 % njihove mase ter predelati/ponovno uporabiti 95 % njihove mase, direktiva o izrabljenih vozilih pa vsebuje enake cilje za države članice v zvezi s ponovno uporabnostjo ter možnostjo predelave in recikliranja vozil. Direktiva o homologaciji glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave je del homologacijskega okvira¹⁰, v skladu s katerim se novi tipi vozil preskusijo in se jim podeli homologacija, preden se dajo na trg EU, če izpolnjujejo sklop tehničnih zahtev.

Predlagana uredba razveljavlja direktivo o homologaciji glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave in tudi direktivo o izrabljenih vozilih ter ju nadomešča z enim samim pravnim instrumentom. Njen splošni cilj je posodobiti obstoječo zakonodajo EU in izboljšati delovanje enotnega trga EU ter hkrati zmanjšati negativne vplive na okolje, povezane z zasnovo, proizvodnjo in življenjsko dobo vozil ter obdelavo izrabljenih vozil, in prispevati k trajnostnosti avtomobilskega sektorja in sektorja recikliranja.

To je pobuda v okviru programa ustreznosti in uspešnosti predpisov.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Prvič, predlagana uredba temelji na splošni zakonodaji EU o homologaciji motornih vozil, katere cilj je olajšati prosti pretok avtomobilskih izdelkov na enotnem trgu z določitvijo skupnih zahtev za doseganje ciljev na področjih okolja, energijske učinkovitosti in varnosti. Uredba (EU) 2018/858¹¹ določa osrednji postopkovni okvir za zahteve za homologacijo in

⁷ Direktiva 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. septembra 2000 o izrabljenih vozilih.

⁸ Direktiva 2005/64/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. oktobra 2005 o homologaciji motornih vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave.

⁹ Glej člen 1(8) Direktive (EU) 2018/849 (UL 150, 30.5.2018, str. 93).

¹⁰ Uredba (EU) 2018/858 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila.

¹¹ Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih

tržni nadzor motornih vozil. Določa pravila o skladnosti tipov vozil z zahtevami več zakonodajnih aktov, navedenih v prilogah k navedeni uredbi. Predlagana uredba določa zahteve glede krožne zasnove in proizvodnje motornih vozil ter bo vključena v navedene priloge, da se bodo te zahteve preverjale in izvrševale v postopku homologacije¹².

Predlagana uredba dopolnjuje nedavne zakonodajne predloge Komisije, katerih cilj je izboljšati okoljsko primerno zasnovo izdelkov in zagotoviti trajnostno ravnanje z odpadki, ter je skladna z njimi.

To velja za predlog nove uredbe o baterijah¹³, ki zajema avtomobilske baterije in vsebuje celovito novo pravno ureditev, ki se nanaša na njihov celotni življenjski cikel in je namenjena obravnavanju njihovega okoljskega odtisa. Predlagana uredba o homologaciji glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave ter izrabljenih vozilih ne vsebuje določb, ki bi urejale zasnovo, proizvodnjo in konec življenjske dobe baterij. Zajema vozila kot celoto ter njihove dele in sestavne dele (razen baterij) na način, ki dopolnjuje predlog uredbe o baterijah in bi zagotovil obravnavo celotnega okoljskega odtisa vozil. Vsebuje tudi določbe, namenjene lažjemu odstranjevanju baterij iz izrabljenih vozil, da se zagotovi njihova ponovna uporaba ali recikliranje v skladu z uredbo o baterijah.

Poleg baterij je Komisija predložila predloge za obravnavo okoljskega odtisa drugih sektorjev z intenzivno porabo virov (kot so gradbeni izdelki¹⁴ in tekstilni izdelki¹⁵), predlagana uredba o homologaciji glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave ter izrabljenih vozilih pa dopolnjuje to pobudo z vključitvijo avtomobilskega sektorja, da bi se zagotovila uporaba skupnih pravil za proizvajalce pri izdelavi vozil, ki bodo dana na trg Unije, olajšal prehod tega sektorja na krožno gospodarstvo in okrepila njegova trajnostnost.

Predlagana uredba je skladna tudi s predlogom uredbe o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke¹⁶, katere namen je omogočiti določitev zahtev glede trajnostnosti in informacij za širok nabor fizičnih izdelkov. V nasprotju z drugimi izdelki, kot je navedeno zgoraj, zahteve glede krožne zasnove in proizvodnje motornih vozil trenutno temeljijo na posebnem pravnem okviru, ki se uporablja za vozila, ter se določajo in izvršujejo s postopkom homologacije. Gre torej za ločen pravni okvir od tistega, ki je določen v prihodnji uredbi o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke. Poleg tega uredba o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke prav tako ne obravnava faze konca življenjske dobe vozila, za katero se uporablja predlagana uredba o homologaciji glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave ter izrabljenih vozilih.

enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).

¹² Proizvajalec lahko pridobi certifikat za tip vozila v eni državi EU in ga trži po vsej EU brez nadaljnjih preskusov. Certifikat izda nacionalni homologacijski organ, preskuse pa izvajajo imenovane tehnične službe: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_en

¹³ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o baterijah in odpadnih baterijah, razveljavitvi Direktive 2006/66/ES in spremembi Uredbe (EU) 2019/1020 (2020/0353(COD)).

¹⁴ Predlog uredbe o določitvi harmoniziranih pogojev za trženje gradbenih izdelkov (COM(2022) 144 final).

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

¹⁶ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za določitev zahtev za okoljsko primerno zasnovo za trajnostne izdelke in razveljavitvi Direktive 2009/125/ES (COM(2022) 142 final, 2022/0095(COD)).

Nazadnje, predlagana uredba ne obravnava pošiljk izrabljenih vozil, ki jih ureja uredba o pošiljkah odpadkov¹⁷. Izrabljena vozila se štejejo za nevarne odpadke, njihov izvoz v tretje države, ki niso članice OECD, pa je v skladu z uredbo o pošiljkah odpadkov prepovedan. Druge določbe uredbe o pošiljkah odpadkov se uporabljajo tudi za druge pošiljke izrabljenih vozil, tudi med državami članicami EU.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Obstajajo tudi sinergije med tem predlogom uredbe in drugimi politikami EU, zlasti podnebno politiko. Prehod avtomobilskega sektorja na krožnost je ključen, da EU doseže cilje podnebne nevtralnosti do leta 2050, določene v evropskih podnebnih pravilih¹⁸, **ki dopolnjujejo več drugih pobud iz svežnja** „Pripravljeni na 55“¹⁹. Poleg tega pobuda dopolnjuje druge nedavne zakonodajne spremembe, namenjene preoblikovanju avtomobilske industrije, kot so pred kratkim revidirani standardi CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila²⁰, predlagani standard Euro 7 o emisijah iz novih motornih vozil²¹ in potekajoča revizija treh direktiv iz svežnja o tehničnih pregledih²². Poleg tega uredba dopolnjuje akt o kritičnih surovinah²³, saj uvaja ukrepe, posebej zasnovane za doseganje višje stopnje krožnosti kritičnih surovin, ki se uporabljajo v vozilih, zlasti z odstranjevanjem, ponovno uporabo in recikliranjem delov, sestavnih delov in materialov, ki vsebujejo take kritične surovine.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Zakonodajni predlog temelji na členu 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU), katerega namen je zagotoviti delovanje enotnega trga²⁴. To je bistveno, saj predlog določa jasne in enotne zahteve za dajanje vozil na trg EU ter njihovo zbiranje in obdelavo ob koncu življenjske dobe, ki so potrebne za lažji prehod sektorja na krožno gospodarstvo. Člen 114 PDEU je pravna podlaga splošnega regulativnega okvira za homologacijo motornih vozil, vključno z direktivo o homologaciji glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave, direktiva o izrabljenih vozilih pa ima okoljsko pravno podlago (člen 192 PDEU).

¹⁷ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o pošiljkah odpadkov in spremembi uredb (EU) št. 1257/2013 in (EU) 2020/1056 (COM(2021) 709 final, 2021/0367(COD)).

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

¹⁹ Več informacij o svežnju je na voljo na:

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sl/IP_21_3541.

²⁰ Uredba (EU) 2023/851 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. aprila 2023 o spremembi Uredbe (EU) 2019/631 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila v skladu s povečano podnebno ambicijo Unije (UL L 110, 25.4.2023, str. 5).

²¹ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7).

²² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Vehicle-safety-revising-the-EUs-roadworthiness-package_sl

²³ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za zagotavljanje varne in trajnostne oskrbe s kritičnimi surovinami ter spremembi uredb št. 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 in (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final, 2023/0079 (COD)).

²⁴ Opozoriti je treba, da ta predlog sledi drugim primerom zakonodajnih predlogov, ki jih je pred kratkim predložila Komisija, katerih cilj je zajeti zahteve glede trajnostnosti/krožnosti, ki veljajo za celotni življenjski cikel izdelkov, v enem samem zakonodajnem aktu in katerih pravna podlaga je člen 114. Primeri so predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o baterijah in odpadnih baterijah, predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za določitev zahtev za okoljsko primerno zasnovano trajnostnih izdelkov ter predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o embalaži in odpadni embalaži.

S predlogom se obravnava več ključnih težav, povezanih z enotnim trgom. Med njimi so: i) neenakomerno izvajanje direktive o homologaciji glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave ter direktive o izrabljenih vozilih, saj se njune določbe različno razlagajo, zaradi česar so gospodarski subjekti v različnih položajih glede na to, kje dajejo vozila na trg in obdelujejo izrabljena vozila, ii) premalo razvit trg EU za sekundarne materiale, namenjene avtomobilskemu sektorju, iii) ovire za delovanje trgov recikliranja in izboljšanje ekonomije obsega, iv) trdovratna težava „izginulih vozil“ in nejasnost pri razlikovanju med izrabljenimi vozili in rabljenimi vozili v primeru izvoza ter v) potreba po stabilnem in popolnoma harmoniziranem regulativnem okviru, ki bo omogočil izboljšanje učinkovitosti, vključno s potrebnimi naložbami, vseh gospodarskih subjektov, vključenih v proizvodnjo in obdelavo izrabljenih vozil.

Hkrati je glavni cilj predloga vzpostaviti tesnejšo povezavo med zahtevami glede zasnove vozil in določbami o ravnanju z izrabljenimi vozili ter tako omogočiti nemoteno delovanje enotnega trga. Zato so zahteve glede zasnove vozila oblikovane tako, da so dejansko predpogoj za pravilno izvajanje določb o ravnanju z izrabljenimi vozili. Primeri takega združevanja zahtev vključujejo stopnje ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave v povezavi s cilji za ponovno uporabo, predelavo in recikliranje, zahteve glede snovi, prisotnih v vozilih, v povezavi z obveznostjo odstranitve delov in sestavnih delov, ki vsebujejo take snovi, pred drobljenjem izrabljenih vozil, zahteve glede vsebnosti recikliranih materialov v povezavi s ciljem recikliranja plastike in zasnovo, primerno za odstranitev delov, v povezavi z obveznostjo odstranitve delov pred drobljenjem izrabljenih vozil.

Člen 114 PDEU je zato ustrezna pravna podlaga za ta predlog, saj omogoča, da so okoljske zahteve temeljni elementi pogojev za homologacijo in s tem dajanje vozil na trg EU ter da se harmonizirajo zahteve glede ravnanja z vozili ob koncu življenjske dobe. Namen ali bistvo predloga je poenotenje zahtev za dajanje na trg (natančneje, zahtev za homologacijo vozil) in posledično zagotovitev, da se vozila, ki dosežejo fazo konca življenjske dobe, obdelajo na okolju prijazen način in da se lahko iz njih učinkovito pridobijo kakovostne sekundarne surovine. Zato okoljski cilj v primeru tega predloga ni neodvisen, temveč je gonilo za harmonizacijo zahtev glede zasnove v zvezi s ponovno uporabnostjo, možnostjo recikliranja in predelave vozil.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Da bi se dosegel harmoniziran in dobro delujoč enotni trg EU ter omogočil nemoten prehod avtomobilskega sektorja na krožno gospodarstvo v skladu s ciljem iz evropskega zelenega dogovora, je bistveno vzpostaviti skupen sklop pravil na ravni EU z jasnimi zahtevami in obveznostmi za države članice in podjetja. Ciljev revizije pravil EU o izrabljenih vozilih ni mogoče zadovoljivo doseči s posameznimi ukrepi držav članic; glede na obseg in učinke ukrepov jih je mogoče najbolje doseči z ukrepanjem na ravni EU.

S harmonizacijo zahtev bi se odpravile težave pri izvajanju, ki jih povzročajo različne razlage obstoječe zakonodaje. Brez ukrepov na ravni EU obstaja tveganje, da bo trg EU razdrobljen, napredek na področju krožnega gospodarstva pa odvisen od prostovoljnih ukrepov podjetij ali posameznih držav članic.

- **Sorazmernost**

Načelo sorazmernosti se odraža v oblikovanju vseh ukrepov iz predlagane uredbe. Na primer, področje uporabe obstoječe zakonodaje se postopoma razširja na nova vozila, pri čemer so za vse nove zahteve predvidena prehodna obdobja, da se gospodarskim subjektom omogoči čas za prilagoditev novim pravilom.

Podrobnejši opis ocene sorazmernosti za vsako od možnih politik je v Prilogi 8 k poročilu o oceni učinka.

- **Izbira instrumenta**

Uredba je bila izbrana za vzpostavitev harmoniziranega okvira, ki se bo uporabljal za faze zasnove, proizvodnje in konca življenjske dobe vozil. S tem se bo zagotovila pravna varnost, ki jo potrebujejo gospodarski subjekti in organi držav članic. Poenostavila bo sedanje regulativno okolje z združitvijo vseh zahtev v enem samem aktu in prispevala k močnejšemu povezovanju enotnega trga EU. Izbira uredbe v primerjavi z direktivo zmanjšuje tudi upravne stroške, povezane s prenosom zakona v nacionalno zakonodajo, in omogoča, da se nove zahteve EU začnejo uporabljati prej. Izbira uredbe je v skladu s homologacijskim regulativnim okvirom, v skladu s katerim se direktive preoblikujejo v uredbe v okviru ukrepov, sprejetih na ravni EU po aferi v zvezi z emisijami Dieselgate.

3. REZULTATI NAKNADNIH VREDNOTENJ, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje**

V ocenah direktive o izrabljenih vozilih²⁵ in direktive o homologaciji glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave²⁶ je bila splošna narava njunih določb opredeljena kot ena glavnih pomanjkljivosti, ki preprečujejo prehod celotne avtomobilske dobavne verige na krožno gospodarstvo. Te pomanjkljivosti so bile obravnavane v mnenju platforme Pripravljeni na prihodnost²⁷. Posledično so bile opredeljene naslednje težave, ki ovirajo delovanje enotnega trga EU in ne dosegajo ravni varstva okolja, ki jo želi doseči EU:

- zasnova in proizvodnja novih vozil ne prispevata v zadostni meri k ambicijam evropskega zelenega dogovora za podnebno nevtralno, čisto in krožno gospodarstvo;
- obdelava vozil ob koncu njihove življenjske dobe ni optimalna v primerjavi z njihovim potencialom za prispevanje k podnebno nevtralnemu, čistemu in krožnemu gospodarstvu;
- velik delež vozil, za katera se uporablja direktiva o izrabljenih vozilih, se v EU ne zbira za obdelavo v okolju prijaznih razmerah, kar lahko prispeva k onesnaževanju v tretjih državah;
- na ravni EU ni harmoniziranega pristopa za zasnovo in proizvodnjo vozil ter obdelavo izrabljenih vozil, ki trenutno ne spadajo na področje uporabe direktive o izrabljenih vozilih, kar pomeni neizkoriščen potencial za doseganje ciljev krožnega gospodarstva iz evropskega zelenega dogovora.

Predlagana uredba se osredotoča na tri glavne vidike za reševanje teh težav: zahteve glede krožnosti za homologacijo vozil, ravnanje z izrabljenimi vozili in izvoz rabljenih vozil.

²⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_sl

²⁶ Glej Prilogo 11 k poročilu o oceni učinka.

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

- **Posvetovanja z deležniki**

Med postopkom vrednotenja in ocene učinka je bilo opravljenih več posvetovanj z deležniki. Ta posvetovanja so bila podlaga za predlagano uredbo, zlasti odprta javna posvetovanja, ciljno usmerjena posvetovanja, delavnice za deležnike²⁸ in dvostranska srečanja.

Deležniki in države članice so se na splošno strinjali z glavnimi ugotovitvami ocene direktive o izrabljenih vozilih in s potrebo po reviziji pravil EU o izrabljenih vozilih, pri kateri bi se te ugotovitve obravnavale.

Številni deležniki iz avtomobilskega proizvodnega sektorja so poudarili, da so že začeli vključevati načela krožnosti v svoje poslovne prakse in da so za izboljšanje izvajanja sedanje zakonodaje potrebne le minimalne spremembe. Zato niso videli potrebe po združitvi direktive o izrabljenih vozilih in direktive o homologaciji glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave. Drugi proizvajalci so podprli ukrepe za prilagoditev zasnove za recikliranje v novi zakonodaji, da bi se zagotovili enaki konkurenčni pogoji in izboljšala preglednost. Sektorja razstavljanja in recikliranja, ki ju večinoma sestavljajo mala in srednja podjetja, sta pozvala k ambicioznejši zakonodaji glede zasnove za razstavljanje/recikliranje in izmenjave informacij s strani proizvajalcev. Okoljske nevladne organizacije, organi za ravnanje z odpadki in javni organi so soglasno podprli celovit pristop celotnega življenjskega cikla in ukrepe za krožno zasnovo.

Sektorja recikliranja in razstavljanja ter organizacije civilne družbe so bili močno naklonjeni določitvi ciljev glede vsebnosti recikliranih materialov v novih vozilih, člani avtomobilskega sektorja pa so imeli mešana mnenja o določanju ciljev za plastiko. Izrazili so pomisleke glede morebitnega pomanjkanja potrebne oskrbe in se zavzeli za kemično recikliranje (na primer v industriji plastike). Jeklarska industrija ni podprla cilja glede vsebnosti recikliranega jekla v novih vozilih.

Kar zadeva obdelavo izrabljenih vozil, so deležniki podprli ukrepe za izboljšanje in povečanje kakovosti materialov iz izrabljenih vozil, da bi se spodbudila ponovna uporaba nadomestnih in sestavnih delov ter visokokakovostno recikliranje materialov iz izrabljenih vozil. Vendar je sektor ravnanja z odpadki izrazil pomisleke glede povišanja stroškov, ki bi ga lahko sprožili novi ukrepi, ki urejajo obdelavo izrabljenih vozil in njihovih odpadkov.

Na splošno so deležniki močno podprli sprejetje ambicioznih ukrepov za reševanje stalne težave „izginulih vozil“. Izražena je bila tudi podpora strožjim zahtevam glede izvoza rabljenih vozil, da bi preprečili izvoz rabljenih vozil, ki niso tehnično brezhibna, onesnažujejo zrak in predstavljajo tveganje za varnost v cestnem prometu, iz EU v tretje države.

Proizvajalci vozil so menili, da je sektor razstavljanja že samozadosten in da ni treba zagotoviti nadomestila za stroške obdelave z vzpostavitvijo sistemov razširjene odgovornosti proizvajalca. Poudarili so, da je v primeru vzpostavitve takih sistemov pomembno, da imajo proizvajalci vozil pravico do individualnega izvajanja svoje odgovornosti. Sektorji razstavljanja, drobljenja in recikliranja so pozvali k večji finančni odgovornosti avtomobilske

²⁸

Med ocenjevanjem Direktive je potekalo javno posvetovanje (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_sl). 15. oktobra 2020 je bila objavljena začetna ocena učinka za povratne informacije javnosti, med 20. julijem 2021 in 26. oktobrom 2021 pa je potekalo 14-tedensko odprto javno posvetovanje (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_sl).

industrije za kritje dodatnih stroškov, povezanih z izboljšanjem kakovosti, z zaščitnimi ukrepi za zaščito njihove neodvisnosti v sistemih.

Večina deležnikov, vključno z okoljskimi nevladnimi organizacijami, javnimi organi in izvajalci ravnanja z odpadki (predvsem MSP), je podprla razširitev regulativnega področja uporabe direktive o izrabljenih vozilih na dodatne kategorije vozil. Avtomobilski proizvajalci in dobavitelji so izrazili različna stališča, pri čemer so poudarili, da zaradi razlik med njimi kratkoročno ne bi bilo zaželeno v celoti razširiti področja uporabe na nove kategorije vozil.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Da bi Komisija podprla analizo različnih regulativnih možnosti, je v okviru podporne pogodbe najela zunanje svetovalce²⁹.

Dokazi so bili zbrani iz poročil o oceni direktive o izrabljenih vozilih³⁰ in ciljno usmerjene ocene direktive o homologaciji glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave, ki je bila izvedena vzporedno z oceno učinka in predstavljena v Prilogi 11 k poročilu o oceni učinka.

Skupno raziskovalno središče (JRC), služba Evropske komisije za znanost in znanje, je pripravilo tehnično poročilo o ciljih za vsebnost reciklirane plastike v novih osebnih avtomobilih³¹ in poročilo o kritičnih surovinah v avtomobilskem sektorju³². Rezultati teh poročil so bili vključeni v oceno učinka, na kateri temelji predlog uredbe.

Predlog upošteva tudi predloge iz mnenja platforme Pripravljeni na prihodnost³³.

Dodatni podporni dokazi, ki so bili vključeni v postopek s posebnimi teoretičnimi raziskavami in zbiranjem podatkov, so prav tako vključeni v splošno ocenjevanje učinka.

- **Ocena učinka**

Predlog temelji na oceni učinka, ki je objavljena skupaj z njim. Odbor za regulativni nadzor je v skladu s smernicami Komisije za boljše pravno urejanje izdal dve mnenji o osnutkih poročila o oceni učinka, ki sta bili osredotočeni na utemeljitev ukrepov za izvoz rabljenih vozil, opis učinkov prednostne možnosti, izbiro nekaterih ukrepov glede vsebnosti recikliranih materialov in sisteme razširjene odgovornosti proizvajalca ter na vprašanja, povezana z metodologijo, uporabljeno v poročilu. Ti mnenji sta bili upoštevani v končnem poročilu o oceni učinka.

V oceni učinka so bila opredeljena štiri problematična področja, ki jih je treba obravnavati na ravni EU:

²⁹ Baron, Y.; Kosińska-Terrade, I.; Loew, C.; Köhler, A.; Moch, K.; Sutter, J.; Graulich, K.; Adjei, F.; Mehlhart, G.: Študija v podporo oceni učinka za pregled Direktive 2000/53/ES o izrabljenih vozilih, ki jo je pripravil Oeko-Institut, junij 2023.

³⁰ SWD(2021) 60 final.

³¹ Maury, T., Tazi, N., Torres De Matos, C., Nessi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P., in Mathieux, F., Towards recycling plastic content targets in new personal cars (Naproti ciljem glede vsebnosti reciklirane plastike v novih osebnih avtomobilih), EUR 31047 EN, Urad za publikacije Evropske unije, Luksemburg, 2022, ISBN 978–92–76–51784–9 (na spletu), doi:10.2838/834615 (na spletu), JRC129008.

³² N. Tazi, M. Orefice, C. Marmy, Y. Baron, M. Ljunggren, P. Wäger, F. Mathieux, Initial analysis of selected measures to improve the circularity of Critical Raw Materials and other materials in passenger cars (Začetna analiza izbranih ukrepov za izboljšanje krožnosti kritičnih surovin in drugih materialov v osebnih avtomobilih), EUR 31468 EN, Urad za publikacije Evropske unije, Luksemburg, 2023, ISBN 978–92–68–01625–1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

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

1. **krožnost ni vključena v zasnovo in proizvodnjo vozil**, kar povzroča veliko odvisnost od primarnih surovin;
2. **kakovost obdelave vozil ob koncu njihove življenjske dobe ni optimalna** v primerjavi s potencialom za ohranitev večje okoljske in gospodarske vrednosti;
3. velik delež „**izginulih vozil**“, za katera se uporablja direktiva o izrabljenih vozilih, se ne zbira za obdelavo v ustreznih okoljskih razmerah, poleg tega pa se vsako leto **iz EU izvozi velika količina rabljenih vozil, ki niso tehnično brezhibna in onesnažujejo okolje**;
4. **vozila, ki trenutno ne spadajo na področje uporabe direktive o izrabljenih vozilih, imajo neizkoriščen potencial za krožnost**, ki lahko prispeva k ciljem evropskega zelenega dogovora.

Za obravnavo vsake od teh težav so bile oblikovane in analizirane posebne možne politike za vsako od naslednjih področij:

1. „**krožna zasnova**“: krožni zasnova in proizvodnja;
2. „**uporaba vsebnosti recikliranih materialov**“: povečanje vsebnosti recikliranih materialov v novih vozilih;
3. „**boljša obdelava**“: izboljšanje obdelave izrabljenih vozil;
4. „**številčnejše zbiranje**“: zbiranje večjega števila izrabljenih vozil v EU in izboljšanje kakovosti izvoženih rabljenih vozil;
5. „**razširjena odgovornost proizvajalca**“: zagotavljanje pravih spodbud za povečanje zbiranja izrabljenih vozil in izboljšanje ravnanja z odpadki s sistemi razširjene odgovornosti proizvajalca;
6. „**zajetje večjega nabora vozil**“: razširitev področja uporabe zakonodaje na dodatne kategorije vozil.

Ukrepi, zajeti v posamezni možni politiki, so predstavljeni v naslednji preglednici. V zadnjem stolpcu so navedeni ukrepi, ki so bili na podlagi ocene učinka izbrani kot prednostna možna politika.

Možne politike	Št.	Ukrepi	Prednostna možna politika
MP1 – <i>krožna zasnova</i>	1A	U1 – zagotovitev, da nova pravila o homologaciji glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave zagotavljajo ustrezno izvajanje zahtev o krožnosti za nove tipe vozil U2 – dodelitev pooblastila Komisiji za razvoj izpopolnjene metodologije za ugotavljanje skladnosti z zahtevami o ponovni uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave U3 – zagotavljanje osnovnih informacij o razstavljanju za izvajalce obdelave izrabljenih vozil U4a – izjava o snoveh, ki vzbujajo skrb, ki jo preverijo homologacijski organi za ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave U5a – omejitve snovi na podlagi revidirane direktive o izrabljenih vozilih	Da Da Da Ne Ne
	1B	<i>Vključuje ukrepe U1, U2, U3 iz MP1A.</i> U4b – obvezna izjava o vsebnosti recikliranih materialov v plastiki, jeklu, aluminiju U5b – omejitve snovi v skladu z uredbo REACH in drugo obstoječo zakonodajo	Da Ne Da Da

		U6 – obveznost proizvajalcev vozil, da razvijejo strategije krožnosti M7 – zahteve glede zasnove novih vozil za lažjo odstranitev sestavnih delov	
	1C	<i>Vključuje ukrepe U1–U3, U6, U7 iz MP1A in MP1B.</i> U4c – obvezna izjava o vsebnosti recikliranih materialov, razen plastike, vključno s kritičnimi surovinami, jeklom, aluminijem U5c – hibridni pristop: ohranitev sedanjih omejitev iz direktive o izrabljenih vozilih z novimi omejitvami v skladu z uredbo REACH (<i>ločeno analizirano v Prilogi 9</i>) U8 – vzpostavitev digitalnega krožnostnega potnega lista vozila	Da Da Da
MP2 – <i>uporaba vsebnosti recikliranih materialov</i>	2A	U9a – obvezni cilji glede vsebnosti recikliranih materialov za plastiko, ki se uporablja v vozilih – 6-odstotna vsebnost reciklirane plastike do leta 2031, 10-odstotna vsebnost do leta 2035 na ravni voznega parka, od tega 25 % recikliranega materiala iz proizvodnje v okviru zaprte zanke, pravila za izračun in preverjanje U10a – dodelitev pooblastila Komisiji za določitev obveznega cilja glede vsebnosti recikliranih materialov za jeklo, vključno s pravili za izračun in preverjanje, na podlagi namenske študije izvedljivosti	Ne Da
	2B	U9b – vsebnost reciklirane plastike: 25 % v letu 2031 samo za na novo homologirana vozila, od tega 25 % iz proizvodnje v okviru zaprte zanke, pravila za izračun in preverjanje U10b – vsebnost recikliranega jekla: 20 % v na novo homologiranih vozilih, pravila za izračun in preverjanje	Da Ne
	2C	U9c – vsebnost reciklirane plastike: 30 % v letu 2031 samo za na novo homologirana vozila, od tega 25 % iz proizvodnje v okviru zaprte zanke, pravila za izračun in preverjanje U10c – vsebnost recikliranega jekla: 30 % pri na novo homologiranih vozilih, od tega 15 % iz proizvodnje v okviru zaprte zanke, pravila za izračun in preverjanje U11 – dodelitev pooblastila Komisiji, da določi obvezne cilje glede vsebnosti recikliranih materialov za druge materiale (aluminijeve zlitine, kritične surovine), študija izvedljivosti, pravila za izračun in preverjanje ciljnih ravni	Ne Ne Da
MP3 – <i>boljša obdelava</i>	3A	U12 – uskladitev opredelitve recikliranja in uskladitev metodologije za izračun stopenj recikliranja z drugo zakonodajo o odpadkih U13a – obvezna odstranitev nekaterih delov/sestavnih delov pred drobljenjem, da se spodbudi njihovo recikliranje ali ponovna uporaba, „seznam A“ U14a – nova opredelitev pojma „ponovna izdelava“ in nove zahteve za spremljanje ponovne uporabe/ponovne izdelave U16a – prepoved odlaganja ostankov avtomobilskih odpadkov, ki nastanejo pri drobljenju	Da Da Da Da
	3B	<i>Vključuje vse ukrepe iz MP3A (kumulativno)</i> U13b – obvezna odstranitev daljšega seznama sestavin, vključno s tistimi, ki vsebujejo visoko koncentracijo dragocenih kovin ali kritičnih surovin, „seznam B“ U14b – tržna podpora za uporabo nadomestnih delov U15b – cilji recikliranja za plastiko – 30 % U16b – prepoved mešanega drobljenja izrabljenih vozil z odpadno električno in elektronsko opremo ter odpadno embalažo	Da Da Da Da
	3C	<i>Vključuje vse ukrepe iz MP3A in MP3B (kumulativno)</i> U13c – obvezna odstranitev dodatnih sestavnih delov, „seznam C“ U15c – steklo – 70-odstotno recikliranje kot kontejnersko steklo ali enakovredna kakovost U16c – določitev zahtev za tehnologije za naknadno drobljenje, da se izboljšata količina in kakovost odpadnih kovin, pridobljenih iz izrabljenih vozil	Ne Ne Ne
MP4 – <i>številčnejše zbiranje</i>	4A	U17a – poročanje držav članic o izginulih vozilih, registraciji vozil, uvozu in izvozu rabljenih vozil, spodbudah za spodbujanje dostave v pooblašeni obrat za obdelavo in kaznih U18 – obveznosti izvajalcev razstavljanja in recikliranja, da preverijo in poročajo o izrabljenih vozilih ter potrdilih o uničenju U19a – določitev minimalnih zahtev za sektorske inšpekcijske preglede in	Ne Da Da

		izvršilne ukrepe (vključno z nezavezujočimi smernicami informatorjev št. 9)	
	4B	U17b – določitev glob za sektor izrabljenih vozil, če se izrabljeno vozilo proda izvajalcem nezakonitega razstavljanja, in za trgovce (in elektronske platforme), ki se ukvarjajo z razstavljenimi (rabljenimi) nadomestnimi deli iz nepooblaščenih obratov U19b – jasnejša opredelitev izrabljenih vozil za zagotovitev boljšega razlikovanja med rabljenimi vozili in izrabljenimi vozili (zavezujoče smernice informatorjev št. 9) U20 – izboljšanje informacij v nacionalnih registrih vozil in njihova interoperabilnost	Da Da Da
	4C	U19c – zagotovitev ali dajanje na voljo informacij o identifikaciji in tehnični brezhibnosti vozila carinskemu organu (identifikacijska številka vozila) U21 – izvozne zahteve za rabljena vozila, povezane s tehnično brezhibnostjo	Da Da
	4D	Vključuje ukrepe U17b, U18, U19a–c, U20, U21 MP4A, MP4B in MP4C (kumulativno)	Da
MP5 – <i>razširjena odgovornost proizvajalca</i>	5A	U22 – zahtevanje, da države članice vzpostavijo skupne ali posamične sisteme razširjene odgovornosti proizvajalca, vključno s spremljanjem stroškov zagotavljanja skladnosti in minimalnimi finančnimi obveznostmi M23 – obveznosti poročanja za proizvajalce	Da Da
	5B	<i>Vključuje ukrepa U22 in U23 iz MP5A (kumulativno)</i> U24 – harmonizirana prilagoditev pristojbin razširjene odgovornosti proizvajalca U25 – prenos pristojbin/jamstev razširjene odgovornosti proizvajalca (čezmejna razširjena odgovornost proizvajalca)	Da Da
	5C	<i>Vključuje ukrepe U22–U25 iz MP5A in MP5B (kumulativno)</i> U26 – vzpostavitev nacionalnih sistemov kavcij U27 – harmonizirana merila za zelena javna naročila (prostovoljno)	Ne Ne
MP6 – <i>zajetje večjega nabora vozil</i>	6A	U28 – zagotavljanje informacij izvajalcem razstavljanja in recikliranja	Da
	6B	<i>Vključuje ukrep U28 iz MP6A (kumulativno)</i> U30a – obvezna obdelava izrabljenih vozil kategorij L3e-L7e, tovornih vozil (N2, N3), avtobusov (M2, M3) in priklopnikov (O) v pooblaščenih obratih za obdelavo U30b – zahteve za izvoz rabljenih vozil, povezane s tehnično brezhibnostjo tovornih vozil (N2, N3), avtobusov (M2, M3) in priklopnikov (O) U31b – minimalne zahteve razširjene odgovornosti proizvajalca za izrabljena vozila kategorij L3e-L7e, tovorna vozila (N2, N3), avtobuse (M2, M3) in priklopnike (O) U32 – klavzula o pregledu v zvezi z regulativno razširitvijo področja uporabe homologacije glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave na nova vozila	Da Da Da Da
	6C	<i>Vključuje ukrepe U28, U30a–b, U31b iz MP6A in MP6B (kumulativno)</i> U31c – polna uporaba razširjene odgovornosti proizvajalca in napredne gospodarske spodbude M33 – polna uporaba novih zahtev za homologacijo glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave ter obdelavo ob koncu življenjske dobe za dodatne kategorije vozil	Ne Ne

Učinki vsake možne politike so bili celovito analizirani, prav tako pa tudi skupni učinki in sinergije med možnostmi. Učinki na mala in srednja podjetja (MSP) so bili upoštevani in povzeti v posebnem preizkusu za MSP. Okoljski, gospodarski in družbeni učinki so bili izračunani do leta 2040 in primerjani z izhodiščnim scenarijem. Glavno leto za primerjavo je leto 2035 z vsemi dolgoročnimi ukrepi, ki naj bi začeli veljati do navedenega datuma.

Prednostni sveženj politik vsebuje kombinacijo naslednjih možnosti.

Krožna zasnova. Prednostna možna politika zajema kratkoročne obveznosti za proizvajalce vozil, da dajo na voljo podrobne in uporabniku prijazne informacije o razstavljanju in

recikliranju, vključno z uporabo in lokacijo kritičnih surovin v vozilih ter informacijami o vsebnosti recikliranih materialov v novih vozilih. Srednjeročni ukrepi vključujejo revizijo metodologije za izračun možnosti recikliranja in ponovne uporabnosti novih vozil v fazi homologacije ter razvoj krožnostnega potnega lista vozila. Na splošno se zahteve glede krožnosti tako vključijo v homologacijo novih tipov vozil.

Vsebnost recikliranih materialov. Prednostna možna politika je določitev srednje ravni ambicij s ciljem 25-odstotne vsebnosti reciklirane plastike do leta 2030, od tega 25 % iz obdelave izrabljenih vozil v zaprti zanki. Kar zadeva jeklo, se s to možno politiko pooblašča Komisijo, da na podlagi študije izvedljivosti določi cilj za vsebnost recikliranega jekla v na novo odobrenih vozilih v treh letih po začetku veljavnosti uredbe. Možnost določitve ciljev glede vsebnosti recikliranih materialov za druge materiale, kot so aluminij in kritične surovine, bo ocenjena v prihodnosti na podlagi sprememb v avtomobilski zasnovi in razpoložljivosti primernosti za recikliranje.

Boljša obdelava. Prednostna možna politika vključuje strožjo opredelitev recikliranja, prepoved odlaganja avtomobilskih ostankov iz drobilnikov in srednjo raven ambicij glede obveznosti odstranjevanja, da se izboljša predelava ključnih sestavnih delov iz izrabljenih vozil brez nesorazmernih stroškov za izvajalce obdelave. S tem se bo povečala predelava (kritičnih) surovin ter izboljšala kakovost plastičnih, jeklenih in aluminijastih frakcij.

Številčnejše zbiranje. Prednostna možna politika je najbolj ambiciozna možna politika. Ukrepi, kot so jasnejša dodelitev odgovornosti za potrdila o uničenju, zavezujoča merila za razlikovanje rabljenih vozil in izrabljenih vozil ter nove določbe o izvrševanju, bodo znatno povečali število zakonito obdelanih izrabljenih vozil v EU. Prepovedal se bo tudi izvoz vozil, ki niso več tehnično brezhibna, v skladu z načelom, da se ne škoduje bistveno.

Zagotavljanje spodbud za povečanje zbiranja izrabljenih vozil in izboljšanje obdelave odpadkov. Prednostna možna politika vključuje finančne in organizacijske spodbude z določitvijo zahtev razširjene odgovornosti proizvajalca, da se poveča zbiranje izrabljenih vozil in izravnajo stroški izboljšane kakovosti obdelave, ki jih ni mogoče izravnati z vrednostjo predelanih materialov in sestavnih delov.

Zajetje večjega nabora vozil. Prednostna možna politika je postopno vključevanje večjega števila vozil v skladu z novimi pravili EU z zahtevo, da proizvajalci zagotovijo informacije o sestavi svojih vozil. Vključuje tudi sklop minimalnih zahtev glede obdelave za izrabljena vozila kategorij L3e-L7e, tovorna vozila, avtobuse in priklopnike. Prednostna možna politika naj bi pozitivno vplivala na okolje z zmanjšanjem okoljskega odtisa v zvezi z zahtevami glede proizvodnje in izrabljenih vozil.

Skupne okoljske koristi so ocenjene kot letno zmanjšanje za 12,3 milijona ton ekvivalenta CO₂ v letu 2035 (10,8 milijona ton v letu 2030 do 14,0 milijona ton v letu 2040), kar je ključno za razogljčenje avtomobilske industrije. Ti prihranki CO₂ v denarnem smislu znašajo 2,8 milijarde EUR. To je povezano z boljšo predelavo 5,4 milijona ton materialov (plastike, jekla, aluminija, bakra, kritičnih surovin), ki bi bili reciklirani pri višji kakovosti ali ponovno uporabljeni, ter z dejstvom, da bi se v EU zbralo in obdelalo do 3,8 milijona dodatnih izrabljenih vozil. V letu 2035 bi bilo 350 ton elementov redke zemlje v materialih za trajne magnete ločeno zbranih za ponovno uporabo in recikliranje (v letu 2040 pa 1 500 ton), kar bi močno prispevalo k cilju EU, da doseže strateško avtonomijo za kritične surovine. Prednostna možna politika prispeva predvsem k ciljem trajnostnega razvoja v smislu trajnostnih inovacij (cilj trajnostnega razvoja 9), odgovorne porabe in proizvodnje (cilj trajnostnega razvoja 12) ter podnebnih ukrepov (cilj trajnostnega razvoja 13).

Skupni letni prihodki za prednostno možno politiko znašajo 5,2 milijarde EUR v letu 2035, vključno z 2,8 milijarde EUR prihrankov CO₂ v denarnem smislu, stroški pa znašajo 3,3 milijarde EUR, kar pomeni 1,8 milijarde EUR neto prihodkov.

Stroški prednostne možne politike naj bi po ocenah dosegli 66 EUR na vozilo, dano na trg leta 2035. Ocenjuje se, da se bo z njo ustvarilo 22 100 dodatnih delovnih mest, od tega 14 200 v malih in srednjih podjetjih, večinoma za izvajalce razstavljanja in recikliranja.

Čeprav bo imela avtomobilska industrija EU nekaj kratkoročnih stroškov, bo prednostna možna politika ustvarila tudi prihranke energije, zmanjšala odvisnost EU od materialov iz tretjih držav ter zagotovila, da bo prehod na elektrifikacijo vozil temeljil na trajnostnih in krožnih poslovnih modelih, kar bo prispevalo k dolgoročni konkurenčnosti sektorja.

Prednostna možna politika bo ustvarila stroške (povezane z naložbami v nove tehnologije) in prihodke (povezane z višjimi vrednostmi nadomestnih delov in recikliranih materialov) za sektor ravnanja z odpadki. Čeprav se bodo razmere med različnimi državami članicami in izvajalci zaradi razlik v uporabljenih tehnologijah in stroških dela razlikovale, bodo načrtovane spremembe močno okrepile in posodobile industrijo razstavljanja, drobljenja in recikliranja v EU.

Pričakuje se, da bodo imeli organi držav članic omejene stroške, povezane s spremljanjem in uveljavljanjem skladnosti z novo zakonodajo. Stroški bodo nastali predvsem zaradi inšpekcijskih pregledov, pregledov izvoza izrabljenih vozil in rabljenih vozil ter potrebe po prilagoditvi sistemov registracije. V zameno bo večja digitalizacija (za poročanje o potrdilu o uničenju, izmenjavo informacij iz nacionalnih registrov vozil o izvozu izrabljenih vozil in rabljenih vozil ter interoperabilnost s sistemom enotnih okenc) povečala učinkovitost izvršilnih organov in podjetij ter zmanjšala njihovo breme. Ocenjeni skupni stroški javnih organov za nadzor sistemov razširjene odgovornosti proizvajalca, izvajanje izvrševanja in prilagoditev nacionalnih sistemov za registracijo vozil znašajo približno 24 milijonov EUR, kar je manj kot 2 EUR na vozilo.

Za potrošnike se bodo morda zvišale cene novih vozil za približno 39 EUR na vozilo in znižale cene (za 12 EUR na vozilo) pri prodaji rabljenih avtomobilov zaradi upada izvoza. Nasprotno pa se pričakuje, da bodo ukrepi v podporo predelavi in prodaji rabljenih nadomestnih delov koristili potrošnikom, saj bodo prinesli nižje nakupne cene ter cenejša popravila in vzdrževanje.

Napredne zahteve za obdelavo izrabljenih vozil so lahko izziv za MSP v smislu višjih kratko- in srednjeročnih stroškov izvajanja ter prilagajanja novim tehnologijam obdelave. Hkrati bodo večje naložbe v avtomobilski sektor recikliranja, podpora trgu ponovne uporabe sekundarnih delov in lažji dostop do informacij o razstavljanju vozil spodbudili inovacije, sprostili nove priložnosti za MSP ter pripomogli k ustvarjanju novih delovnih mest v sektorju. Da bi se dodatno ublažili učinki na MSP, strožje zahteve razširjene odgovornosti proizvajalca omogočajo, da se stroški izravnavajo z višjimi stopnjami zbiranja in kakovostjo obdelave.

Ponavljajoči se stroški na vozilo, povezani z načelom, po katerem se z novim bremenom odpravlja obstoječe breme, so ocenjeni na 81,8 milijona EUR ali 5,45 milijona EUR na novo vozilo za sveženj prednostne možne politike. Prednostna možna politika v največji možni meri izkorišča potencial digitalizacije za zagotovitev učinkovitega izvrševanja novih zahtev v skladu z načelom „privzeto digitalen“. Brez digitalizacije so učinki ocenjeni na 32,2 milijona EUR, kar je 40 % več.

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

Predlagana uredba naj bi izboljšala učinkovitost in harmonizacijo. Upošteva večino predlogov iz mnenja platforme Pripravljeni na prihodnost³⁴. Specifikacije postopkov homologacije vozil za določitev jasnih zahtev glede krožnosti bodo poenostavile postopke enotnega trga za proizvajalce. Nadaljnja poenostavitev bo dosežena s centralizacijo omejitev za kemijske snovi v okviru uredbe REACH, ki je glavni zakonodajni akt EU o kemikalijah. Kar zadeva ravnanje z izrabljenimi vozili, bo usklajitev opredelitev recikliranja z okvirno direktivo o odpadkih harmonizirala in olajšala pravno razlago ter zagotovila večjo primerljivost sporočenih podatkov. Vzpostavitev sistemov razširjene odgovornosti proizvajalca, specifičnih za izrabljena vozila, bo preprečila neenake pristope držav članic. To bo izboljšalo preglednost in pravično porazdelitev finančnih odgovornosti med podjetji, ki sodelujejo pri obdelavi izrabljenih vozil.

Digitalizacija bo pripomogla tudi k izboljšanju zbiranja izrabljenih vozil in reševanju vprašanja izginulih vozil z uvedbo digitalnega poročanja v pooblaščenih obratih za obdelavo in izmenjavo informacij o registraciji vozil med državami članicami. Medomrežno povezovanje z okoljem enotnega okenca EU za carino bo carinskim organom omogočilo izvrševanje novih pogojev za izvoz rabljenih vozil. Izkoriščanje potenciala digitalizacije bo bistveno, da se MSP, zlasti manjšim in pogosto družinskim podjetjem, omogoči dostop do novih trgov, in sicer tako, da se jim omogoči povezovanje s spletnimi platformami in oddaljenimi trgi na lokalni in mednarodni ravni. Poleg tega se pričakuje, da bo učinek privlačenja zaradi določitve obveznega cilja glede vsebnosti reciklirane plastike povečal konkurenčnost izvajalcev razstavljanja, saj bi ti postali glavni vir dobave visokokakovostnih sekundarnih materialov, po katerih je povpraševanje veliko. Posebna pozornost je bila namenjena omejitvi obveznosti poročanja na to, kar je nujno potrebno za ocenjevanje in spremljanje izvajanja zakonodaje, pri čemer se daje prednost digitalnim rešitvam in dopušča diskrecijska pravica glede tega, kako bi morali izvajalci poročati nacionalnim organom.

- **Temeljne pravice**

Predlog nima posledic za varstvo temeljnih pravic.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Za izvajanje predloga bodo potrebni osebje in finančna sredstva za nakup storitev. Pričakuje se, da bodo nekatere zahteve v zvezi z osebjem izpolnjene v okviru obstoječih dodelitev za Komisijo, nekatere potrebe po dodatnem zunanjem osebju pa so predstavljene v priloženi oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga. Pričakuje se, da bodo v Evropski agenciji za kemikalije potrebna omejena dodatna sredstva, določena v naslednjem zakonodajnem predlogu, ki bo zajemal zakonodajo o kemikalijah.

Predlog vključuje več členov, v katerih so podrobno opisani nadaljnji delovni postopki, ki jih bo treba izvesti za dopolnitev uredbe. To delo bo vključevalo sprejetje izvedbenih/delegiranih aktov v naslednjih 1–8 letih.

Glavne tehnične naloge vključujejo:

- izboljšanje metodologije za izračun stopenj možnosti recikliranja, ponovne uporabnosti in možnosti predelave;
- izboljšanje ocene tveganja preostalih izjem za nevarne snovi (podpora ECHA);

³⁴ Za več informacij o izbranih predlogih iz mnenja platforme Pripravljeni na prihodnost glej prilogi 1 in 5 k poročilu o oceni učinka.

- izračun in preverjanje pravil za vsebnost recikliranih materialov za plastiko, študijo izvedljivosti za določitev ciljev glede vsebnosti recikliranih materialov za jeklo v avtomobilski uporabi in širšo študijo izvedljivosti, vključno z ekonomsko oceno za določitev ciljev glede vsebnosti recikliranih materialov za druge materiale in oblike izjav (na podlagi strokovnega znanja in metodologije Skupnega raziskovalnega središča, čeprav ni nujno, da jo izvede Skupno raziskovalno središče);
- določitev zahtev glede odstranljivosti baterij za električna vozila in motorjev na električni pogon, splošne informacije o odstranitvi za druge pomembne sestavne dele ter uskladitev zahtev iz akta o kritičnih surovinah z uredbo o baterijah (tako kot zgoraj, na podlagi strokovnega znanja Skupnega raziskovalnega središča);
- posodobitev oblik za homologacijo in opisne mape, ki jo je treba predložiti homologacijskim organom;
- oblikovanje meril za krožnostni potni list vozila;
- vzpostavitev mehanizmov za čezmejno razširjeno odgovornost proizvajalca;
- spremembo pravil za izračun in preverjanje kakovosti v zvezi učinkovitostjo obdelave vozil (tako kot zgoraj, na podlagi strokovnega znanja Skupnega raziskovalnega središča);
- digitalizacijo: vzpostavitev interoperabilnih registrov vozil in nadzora izvoza v realnem času prek okolja enotnega okenca EU za carino, najprej na podlagi veljavnih zahtev glede tehnične brezhibnosti in nato na podlagi ocene tveganja (tesno sodelovanje med GD ENV, GD MOVE in GD TAXUD);
- postopno razširitev področja uporabe kategorij vozil in pripravo na pregled osem let po začetku veljavnosti.

Komisija bo za opravljanje teh tehničnih nalog potrebovala naslednje dodatno osebje:

- 0,5 ekvivalenta polnega delovnega časa (EPDČ) pogodbenih uslužbencev v letu 2024;
- 3,0 EPDČ pogodbenih uslužbencev v letu 2025;
- 4,0 EPDČ pogodbenih uslužbencev v letih 2026 in 2027 ter 1 EPDČ napotenega nacionalnega strokovnjaka.

Skupni stroški izvajanja, vključno s stroški za osebje Komisije, so na podlagi najnovejših plačnih lestvic ocenjeni na 4,346 milijona EUR.

5. DRUGI ELEMENTI

• Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja

Izvajanje predlagane uredbe se bo spremljalo z več kazalniki za sledenje informacij, kot so količina recikliranih materialov, uporabljenih v novih vozilih, stopnje recikliranja za določene materiale iz izrabljenih vozil, materiali/sestavni deli/deli, odstranjeni pred drobljenjem, tržni delež rabljenih nadomestnih delov, število izrabljenih vozil, zbranih in obdelanih v skladu z zahtevami glede izrabljenih vozil, ter količina izvoženih rabljenih vozil. Več informacij o teh kazalnikih je na voljo v poročilu o oceni učinka.

Splošna revizija uredbe je načrtovana osem let po začetku njene veljavnosti.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

V poglavju I so navedene splošne določbe.

Člen 1 določa predmet urejanja te uredbe, v členu 2 pa je navedeno njeno področje uporabe. Večina njegovih določb se uporablja za vozila kategorij M1 in N1 (avtomobili in kombinirana vozila). Nekatere določbe o ravnanju z izrabljenimi vozili in zahtevah glede izvoza se uporabljajo tudi za nekatera vozila kategorije L (vozila kategorij L3e, L4e, L5e, L6e in L7e), tovorna vozila, avtobuse in priklopnike (vozila kategorij M2, M3, N2, N3 in O).

V členu 3 so navedene opredelitve, potrebne za namene te uredbe. Več opredelitev je prenesenih iz razveljavljenih direktiv 2000/53/ES in 2005/64/ES ali iz obstoječe zakonodaje EU, kot so direktive 1999/37/ES, 2008/98/ES in 2014/45/EU ali Uredba (EU) 2018/858.

Poglavje II vsebuje zahteve glede krožnosti v zvezi z zasnovo vozila, ki jih je treba preveriti v postopku homologacije.

Člen 4 določa minimalne zahteve glede možnosti ponovne uporabe, recikliranja in predelave tipov vozil ter določa stopnje, ki jih je treba doseči za vsak tip vozila. Komisijo pooblašča, da sprejme izvedbene akte za določitev metodologije za izračun in preverjanje teh stopenj.

Člen 5 omejuje uporabo svinca, kadmija, živega srebra in šestvalentnega kroma v vozilih, v Prilogi III pa so navedene izjeme od te omejitve. Komisija bo sprejela delegirane akte, s katerimi bo spreminjala to prilogo ter jo prilagajala tehničnemu in znanstvenemu napredku.

Člen 6 določa, da mora vsaka vrsta vozila vsebovati vsaj 25 % plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov, pri čemer bi moralo 25 % takega materiala izvirati iz recikliranih izrabljenih vozil. Komisijo tudi pooblašča, da sprejme delegirane akte za določitev ciljev glede vsebnosti recikliranih materialov za druge materiale. Določitev takih potencialnih ciljev mora temeljiti na podrobni oceni.

Člen 7 določa splošno obveznost, da zasnova novih vozil ne sme ovirati odstranjevanja delov in sestavnih delov, ki imajo velik potencial za ponovno uporabo, ko vozila postanejo odpadki. Določa tudi zahtevo, da je treba vozila zasnovati na način, ki omogoča odstranitev in zamenjavo baterij v električnih vozilih in motorjev na električni pogon iz tipa vozila tako v fazi uporabe kot v fazi ravnanja z odpadki.

Poglavje III določa zahteve glede informacij in označevanja za proizvajalce.

Člen 8 določa, kako morajo proizvajalci med postopkom homologacije dokazati skladnost svojih tipov vozil z zahtevami iz te uredbe.

Člen 9 določa obveznost priprave strategije krožnosti za vsak nov tip vozila, ki vsebuje vidike iz Priloge IV. Proizvajalci morajo strategije posodobiti vsakih pet let in v njih povzeti rezultate ukrepov, sprejetih za izpolnitev njihovih obveznosti.

Člen 10 zavezuje proizvajalce, da v homologacijski dokumentaciji navedejo delež vsebnosti recikliranih materialov v navedenih materialih, prisotnih v vozilih.

Člen 11 nalaga proizvajalcem, da zagotovijo informacije o varni odstranitvi ter zamenjavi delov, sestavnih delov in materialov v vozilih. Te informacije morajo biti brezplačno na voljo izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja.

Člen 12 zajema označevanje delov, sestavnih delov in materialov v vozilih v skladu s šifrirnimi standardi materialov. Podrobna pravila za označevanje motorjev na električni pogon, ki vsebujejo trajne magnete, so določena v Prilogi VI.

S členom 13 se vzpostavlja krožnostni potni list vozila, tj. digitalno orodje, ki se uporablja za boljše zagotavljanje informacij o varni odstranitvi ter zamenjavi delov in sestavnih delov

vozila na način, skladen z drugimi digitalnimi informacijskimi orodji in platformami, ki že obstajajo ali se še razvijajo v avtomobilskem sektorju.

Poglavje IV določa pravila o ravnanju z izrabljenimi vozili.

Oddelek 1 vsebuje določbe, ki od držav članic zahtevajo, da imenujejo organe, odgovorne za izvajanje in izvrševanje poglavij IV in V (*člen 14*) ter za določitev splošnih pogojev za izdajo dovoljenj pooblaščenim obratom za obdelavo (*člen 15*).

Oddelek 2 določa zahteve za razširjeno odgovornost proizvajalca.

Člen 16 določa splošno obveznost proizvajalcev v zvezi z odgovornostjo in navaja njeno področje uporabe. *Člen 17* od držav članic zahteva, da vzpostavijo register, s katerim se bo spremljalo, ali proizvajalci izpolnjujejo te zahteve. Proizvajalci, ki niso vpisani v register, ne smejo dati na voljo vozil na trgu na ozemlju države članice. *Člen 18* se nanaša na organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev. *Člen 19* določa pogoje za izdajo dovoljenja proizvajalcem v primeru posamičnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca in organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev. V *členu 20* so navedeni stroški, povezani z ravnanjem z izrabljenimi vozili, ki bi jih bilo treba kriti s finančnimi prispevki proizvajalcev. *Člen 21* določa harmonizirana merila za prilagajanje teh pristojbin. *Člen 22* določa pravila o mehanizmu razporejanja stroškov za vozila, ki postanejo izrabljena vozila v drugi državi članici. Komisijo pooblašča za sprejemanje delegiranih aktov v zvezi s podrobnimi pravili o uporabi meril za prilagajanje pristojbin in o mehanizmu razporejanja stroškov v okviru čezmejne razširjene odgovornosti proizvajalca.

Oddelek 3 zajema zbiranje izrabljenih vozil.

Člen 23 določa obveznost proizvajalcev, da vzpostavijo sisteme zbiranja izrabljenih vozil in sodelujejo v njih, ter določa zahteve za te sisteme. Poleg tega zavezuje države članice, da zagotovijo pravilno delovanje teh sistemov.

Člen 24 določa obveznost dostave vseh izrabljenih vozil pooblaščenim obratom za obdelavo.

Člen 25 določa obveznost pooblaščenih obratov za obdelavo, da izdajo potrdila o uničenju za vsa obdelana izrabljena vozila.

V *členu 26* so navedene obveznosti lastnikov vozil, da svoja vozila dostavijo pooblaščenemu obratu za obdelavo, ko dosežejo stopnjo konca življenjske dobe, in predložijo naknadno potrdilo o uničenju za odjavo vozila.

Oddelek 4 zajema obdelavo izrabljenih vozil.

Člen 27 določa obveznosti pooblaščenih obratov za obdelavo v zvezi s posebnimi ukrepi za pravilno obdelavo vozil.

Člen 28 določa splošne zahteve, ki se uporabljajo za drobljenje izrabljenih vozil. Prav tako prepoveduje mešanje izrabljenih vozil, njihovih delov, sestavnih delov in materialov z odpadno embalažo ter odpadno električno in elektronsko opremo.

Člen 29 določa zahteve za očiščenje izrabljenih vozil ter navaja, da je treba odstranjene tekočine in tekočine skladiščiti ločeno, podobno kot dele, sestavne dele in materiale, ki vsebujejo svinec, kadmij, živo srebro in šestvalentni krom. Poudarja tudi, da je treba odstranjene baterije iz električnih vozil shraniti in obdelati v skladu z Uredbo (EU) 2023/1542.

Člen 30 zavezuje pooblaščen obrate za obdelavo, da pred drobljenjem odstranijo dele in sestavne dele iz dela C Priloge VII, in določa pogoje, ki dovoljujejo izjeme od te zahteve.

Člen 31 določa obveznosti v zvezi z odstranjenimi deli in sestavnimi deli, da se oceni njihova primernost za ponovno uporabo, ponovno izdelavo, obnovo, recikliranje ali druge postopke obdelave, ter v zvezi s tem, kako jih je treba označiti. Vsebuje tudi seznam delov, ki se ne bi smeli ponovno uporabiti, ponovno izdelati ali obnoviti.

Člen 32 določa zahteve, ki urejajo trgovanje z rabljenimi, ponovno izdelanimi in obnovljenimi deli in sestavnimi deli. Ti deli in sestavni deli morajo biti ustrezno označeni in zajeti z garancijo.

Člen 33 določa, da morajo države članice sprejeti spodbude za spodbujanje ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov.

Člen 34 določa tri cilje: o ponovni uporabi in recikliranju izrabljenih vozil, njihovi ponovni uporabi in predelavi ter recikliranju plastike.

Člen 35 uvaja prepoved odlaganja odpadkov, ki niso inertni in se ne obdelajo z naknadnim drobljenjem.

Člen 36 določa pravila za izračun ciljev glede ponovne uporabe, recikliranja in predelave v primerih, ko se izrabljena vozila pošljejo v drugo državo za obdelavo.

Poglavje V določa pravila o rabljenih vozilih in njihovem izvozu.

Oddelek 1 se nanaša na status rabljenih vozil. V skladu s *členom 37* mora biti lastnik vozila, ki prenese lastništvo nad vozilom, zmožen dokazati, da vozilo, ki je predmet prenosa, ni izrabljeno vozilo.

Oddelek 2 vsebuje več določb, ki urejajo izvoz rabljenih vozil.

Člen 38 določa pogoje za izvoz rabljenih vozil: ta ne smejo biti izrabljena vozila v skladu z merili iz Priloge I in morajo biti tehnično brezhibna. Pojasnjuje tudi, kako bodo carinski organi preverjali, ali in kako vozila izpolnjujejo te zahteve.

Člen 39 zavezuje carinske organe, da samodejno in elektronsko preverjajo skladnost vozil za izvoz z izvoznimi zahtevami.

Člen 40 določa, kdaj morajo carinski organi izvajati preglede rabljenih vozil za izvoz.

Člen 41 določa, kdaj bi morali carinski organi začasno prepovedati sprostitev rabljenega vozila v izvoz, *člen 42* se nanaša na primere, v katerih bi se moralo rabljeno vozilo sprostiti v izvoz, *člen 43* pa določa razloge za zavrnitev sprostitve vozila v izvoz.

Člen 44 zajema sodelovanje med organi in izmenjavo informacij, povezanih s carino, v *členu 45* pa je naveden elektronski sistem, ki se uporablja v ta namen.

Poglavje VI vsebuje določbe o izvrševanju pravil iz te uredbe.

Člen 46 zavezuje države članice, da izvajajo redne inšpekcijske preglede pooblaščenih obratov za obdelavo, izvajalcev popravil in vzdrževanja ter drugih obratov in gospodarskih subjektov, ki lahko obdelujejo izrabljena vozila.

Člen 47 zavezuje države članice, da vzpostavijo učinkovite mehanizme sodelovanja na nacionalni in mednarodni ravni, ki omogočajo izmenjavo podatkov, potrebnih v skladu s to uredbo.

Člen 48 od držav članic zahteva, da določijo učinkovite, sorazmerne in odvračilne kazni za kršitve te uredbe.

Člen 49 določa pravila za poročanje držav članic Komisiji o podatkih v zvezi z zbiranjem in obdelavo izrabljenih vozil ter o izvajanju obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca.

Poglavje VII je standardno poglavje s členi o delegiranih aktih (*člen 50*) in izvedbenih aktih (*člen 51*).

Poglavje VIII določa spremembe Uredbe (EU) 2019/1020 in Uredbe (EU) 2018/858.

Poglavje IX je standardno poglavje o končnih določbah, pri čemer členi zajemajo zahtevo po oceni uredbe osem let po njenem sprejetju (*člen 55*), razveljavitev in prehodne določbe (*člen 56*) ter začetek veljavnosti (*člen 57*).

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o zahtevah glede krožnosti pri zasnovi vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, spremembi uredb (EU) 2018/858 in (EU) 2019/1020 ter razveljavitvi direktiv 2000/53/ES in 2005/64/ES

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 114 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Sporočilo Komisije z dne 11. decembra 2019 Evropski zeleni dogovor³ (v nadaljnjem besedilu: evropski zeleni dogovor) je evropska strategija za rast, katere cilj je preobraziti Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom, ki leta 2050 ne bo ustvarjalo nobenih neto emisij toplogrednih plinov in v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov. Da bi politike Unije v zvezi z izdelki prispevale k zmanjševanju emisij ogljika na svetovni ravni, je treba zagotoviti, da se izdelki, ki se tržijo in prodajajo v Uniji, trajnostno pridobivajo, proizvajajo in obdelajo ob koncu življenjske dobe.
- (2) Avtomobilski sektor pomembno prispeva k uporabi energetskih in materialnih virov v Uniji, s tem pa tudi k nastajanju toplogrednih plinov. Proizvodnja vozil v tretjih državah, ki se dajejo na trg Unije, prispeva k nastajanju toplogrednih plinov po svetu, kar negativno vpliva na okolje v Uniji. Prehod z uporabe fosilnih goriv v vozilih na brezemisijsko mobilnost, kot je predvideno v svežnju „Pripravljeni na 55“, je eden od predpogojev za doseganje cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050. Zmanjšal bo emisije toplogrednih plinov iz avtomobilskega sektorja, povezane s fazo uporabe vozil. Avtomobilska industrija je eden največjih uporabnikov primarnega aluminija, jekla in plastike, ki so povezani s proizvodnjo novih vozil, danih na trg Unije. To lahko pomembno vpliva na okolje, saj je povezano z energijo, potrebno za pridobivanje in predelavo teh materialov. Okoljski odtis, povezan s proizvodnjo novih vozil, bi se lahko povečal zaradi stalne elektrifikacije voznega parka in čedalje bolj

¹ UL C , , str. .

² UL C , , str. .

³ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, Evropski zeleni dogovor (COM(2019) 640 final).

razširjene uporabe elektronike v prihodnjih modelih, pri čemer je za oboje potrebna znatna količina kritičnih in strateških surovin in plemenitih kovin, kot so baker in elementi redke zemlje. Posledica teh sprememb je, da bi faza proizvodnje lahko imela večji okoljski odtis kot faza uporabe vozil. Poleg tega je zaradi sedanjih zahtev v pravu Unije o ravnanju z odpadki predelava virov iz izrabljenih vozil neoptimalna, obstaja pa tudi velik potencial za povečanje količine in kakovosti delov, sestavnih delov in materialov za ponovno uporabo, ponovno izdelavo, obnovo ali recikliranje iz izrabljenih vozil. Za obravnavo teh vplivov na okolje in prispevanje k razogljičenju sektorja je treba izboljšati delovanje enotnega trga in okrepiti prehod avtomobilske industrije na krožno gospodarstvo. To je v skladu s sporočilom Komisije z dne 11. marca 2020 Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo⁴, v katerem je Komisija pozvala k reviziji sedanjih pravil, da bi „spodbujala bolj krožne poslovne modele, tako da bi vprašanja zasnove povezala z obdelavo izrabljenih vozil, pri čemer bo upoštevala pravila o obvezni vsebnosti recikliranih materialov za nekatere materiale sestavnih delov in izboljšala učinkovitost recikliranja“. Svet⁵ in Parlament⁶ sta poudarila tudi potrebo po novih pravilih Unije na tem področju, ki bi nadomestila obstoječa pravila o homologaciji vozil, ko gre za ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave, ter o izrabljenih vozilih.

- (3) Direktiva 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁷ določa harmonizirane zahteve za obdelavo izrabljenih vozil in cilje za ponovno uporabo in recikliranje ter ponovno uporabo in predelavo vozil. Določa obveznosti glede zbiranja izrabljenih vozil in obveznosti za gospodarske subjekte, zlasti v smislu omejevanja uporabe težkih kovin v vozilih. Določa tudi osnovna pravila o razširjeni odgovornosti proizvajalca, ki od proizvajalcev vozil zahtevajo, da krijejo del stroškov zbiranja izrabljenih vozil.
- (4) Ocena Direktive 2000/53/ES⁸, ki jo je opravila Komisija, je pokazala, da je bila učinkovita pri doseganju številnih prvotnih ciljev, zlasti pri odpravi kadmija, svinca, živega srebra in šestvalentnega kroma iz vozil, povečanju števila zbirnih mest za izrabljena vozila ter doseganju ciljev predelave in recikliranja. Vendar je bilo v oceni ugotovljeno, da Direktiva ni dovolj obravnavala pomembnih vprašanj, povezanih z zbiranjem izrabljenih vozil, in ni več ustrezno prilagojena za zagotavljanje visoke kakovosti obdelave teh vozil.
- (5) Direktiva 2005/64/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁹ ureja homologacijo vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave, da bi ta vozila ob koncu življenjske dobe lahko izpolnila cilje iz Direktive 2000/53/ES. Navedena direktiva ni bila učinkovita pri znatnem izboljšanju možnosti ponovne uporabe, recikliranja in predelave novih vozil ter ni prilagojena značilnostim novih vozil, ki so se od začetka njene veljavnosti bistveno spremenile.

⁴ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 11. marca 2020: Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo (COM(2020) 98 final).

⁵ Sklepi Sveta z dne 17. decembra 2020: Okrevanje naj bo krožno in zeleno.

⁶ Resolucija Evropskega parlamenta z dne 10. februarja 2021 o novem akcijskem načrtu za krožno gospodarstvo.

⁷ Direktiva 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. septembra 2000 o izrabljenih vozilih (UL L 269, 21.10.2000, str. 34).

⁸ Ocena Direktive (ES) 2000/53 z dne 18. septembra 2000 o izrabljenih vozilih (SWD(2021) 61 final).

⁹ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/64/ES z dne 26. oktobra 2005 o homologaciji motornih vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave ter o spremembi Direktive Sveta 70/156/EGS (UL L 310, 25.11.2005, str. 10).

- (6) Z Uredbo (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁰ je bil uveden celovit sistem homologacije in tržnega nadzora motornih vozil, priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, da se zagotovita pravilno delovanje enotnega trga in visoka raven okoljske učinkovitosti. Za namene postopka EU-homologacije iz Priloge II k Uredbi (EU) 2018/858 je potreben ločen regulativni akt. V postopku EU-homologacije je treba določiti določbe in zahteve o krožnosti vozil. Za zagotovitev skladnosti vozil z navedenimi zahtevami je treba zagotoviti, da je v postopku EU-homologacije preverjena njihova skladnost. Upravne določbe Uredbe (EU) 2018/858, vključno z določbami o nadzoru trga, popravnih ukrepih in kaznih, se uporabljajo za homologacije, izdane v skladu s to uredbo. Upravne določbe Uredbe (EU) 2018/858, vključno z določbami o nadzoru trga, popravnih ukrepih in kaznih, se uporabljajo za homologacije, izdane v skladu z zahtevami iz te uredbe.
- (7) Da bi se izboljšalo delovanje enotnega trga in hkrati zagotovila visoka raven varstva okolja, je bistveno harmonizirati pogoje za homologacijo vozil v smislu njihove ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave ter pogoje, ki urejajo ravnanje z odpadki v avtomobilskem sektorju. Faza proizvodnje in obdelava izrabljenih vozil sta neločljivo povezani, saj je okolju prijazna obdelava izrabljenih vozil v veliki meri odvisna od tega, kako so vozila zasnovana in izdelana. Najučinkovitejši način za olajšanje prehoda avtomobilskega sektorja na krožno gospodarstvo je torej vzpostavitev enotnega regulativnega okvira na ravni Unije, ki bo celovito in dosledno zajemal zasnovo in proizvodnjo vozil, njihovo dajanje na trg v Uniji in obdelavo izrabljenih vozil. To je bistveno tudi za razvoj trga Unije za sekundarne surovine, vključene v nova vozila, dana na trg, pa tudi za preprečevanje ovir v trgovini in izkrivljanja konkurence, zagotavljanje pravne jasnosti in izboljšanje okoljske učinkovitosti vseh gospodarskih subjektov, vključenih v zasnovo in proizvodnjo vozil ter obdelavo izrabljenih vozil. Za doseg te ciljev in zaradi potrebe po enotnih pravilih za enotni trg, ki temeljijo na okoljskih vprašanjih, ter v skladu s splošno zakonodajo Unije o homologaciji motornih vozil bi bilo treba Direktivo 2000/53/ES in Direktivo 2005/64/ES na podlagi člena 114 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) nadomestiti z uredbo.
- (8) Direktivi 2000/53/ES in 2005/64/ES se uporabljata samo za osebna vozila (M1) in lahka gospodarska vozila (N1), ki predstavljajo približno 85 % vseh vozil, registriranih v Uniji. Za preostala vozila, tj. dvo- in trikolesna vozila, tovorna vozila, avtobuse in priklopnike, ne velja nobena zakonodaja Unije o njihovi okoljsko primerni zasnovi in ravnanju z njimi ob koncu življenjske dobe. Da bi se zagotovil krožni okvir za vsa vozila, registrirana v Uniji, vključno z njihovo okolju prijazno obdelavo, ter preprečila razdrobljenost enotnega trga, bi se morala ta uredba uporabljati ne le za vozila kategorij M1 in N1, temveč delno tudi za nekatera vozila kategorije L (L3e–L7e), težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O). Ni celovitih informacij o obdelavi takih vozil ob koncu njihove življenjske dobe v Uniji, zato zanje ni mogoče uporabiti enakega režima kot za vozila kategorij M1 in N1 ob začetku veljavnosti te uredbe. Vendar bi se morale zahteve glede zbiranja izrabljenih vozil, njihove obvezne dostave v pooblaščen obrate za obdelavo in njihovega očiščenja uporabljati za vozila kategorije L (L3e–L7e) ter težka vozila in njihove priklopnike

¹⁰ Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).

(M2, M3, N2, N3, O). Za lažjo obdelavo teh izrabljenih vozil bi bilo treba od njihovih proizvajalcev zahtevati, da zagotovijo informacije o odstranitvi in zamenjavi delov, sestavnih delov in materialov iz takih vozil. Poleg tega bi se morale za te kategorije vozil uporabljati določbe, ki urejajo razširjeno odgovornost proizvajalca in v skladu s katerimi proizvajalec pokriva stroške njihovega zbiranja in očiščenja ob koncu njihove življenjske dobe.

- (9) Težave z izvozom rabljenih vozil se ne nanašajo le na osebna vozila (M1) in lahka gospodarska vozila (N1), temveč, kot kažejo študije¹¹, tudi na večja vozila. Zato bi se morale te določbe uporabljati tudi za težka vozila in njihove priklopnike (M2, M3, N2, N3, O).
- (10) Vozila za posebne namene so zasnovana za opravljanje posebne funkcije in zahtevajo posebno prilagoditev karoserije, ki ni v celoti pod nadzorom proizvajalca. Zato ni mogoče pravilno izračunati stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave. Za navedena vozila bi se morale uporabljati samo določbe v zvezi z zbiranjem, očiščenjem ter obveznim odstranjevanjem delov in sestavnih delov. Stroške izvajanja teh dejavnosti bi morali kriti proizvajalci v okviru sistema razširjene odgovornosti proizvajalca. Določbe o snoveh v vozilih bi se morale uporabljati tudi za vozila za posebne namene, kot je določeno v Direktivi 2000/53/ES. Proizvajalec na drugi stopnji dodelave vozil, homologiranih v večstopenjski homologaciji, ne more izračunati stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave za dodelana vozila. Zato je primerno, da se skladnost s to uredbo zahteva le za osnovno vozilo.
- (11) Eden največjih praktičnih izzivov, povezanih z uporabo Direktive 2000/53/ES, se nanaša na ugotavljanje, ali je vozilo postalo izrabljeno vozilo ali ne, zlasti v primerih čezmejnih pošilk vozil. Kljub izdaji smernic¹² o tem vprašanju je taka ocena še vedno problematična. Zato je treba določiti pravno zavezujoča in natančna merila, ki bodo omogočala opredelitev izrabljenih vozil. Navedena merila bi morali uporabljati vsi gospodarski subjekti in lastniki vozil, ki se ukvarjajo z izrabljenimi vozili.
- (12) V oceni Direktive 2000/53/ES je bilo ugotovljeno, da določbe navedene direktive o zasnovi vozil, katerih namen je olajšati njihovo razstavljanje in uporabo recikliranih materialov, zelo omejeno vplivajo na zasnovo in proizvodnjo novih vozil, saj niso dovolj podrobne, specifične in merljive.
- (13) Za obravnavo zasnove vseh vozil, danih na trg Unije, in njihovega konca življenjske dobe je treba določiti harmonizirane zahteve glede krožnosti, ki se bodo preverjale v fazi homologacije. Pri zasnovi in proizvodnji vozil bi se moralo nujno zagotoviti, da se njihovi deli in sestavni deli lahko ponovno uporabijo ter da se materiali, ki jih vsebujejo, lahko reciklirajo, da se tako prepreči, da se ti deli, sestavni deli in materiali ne bi ustrezno ovrednotili ob koncu življenjske dobe vozila. Zato bi morali proizvajalci vozil in njihovi dobavitelji v zgodnji fazi razvoja novih vozil vključiti strategije zasnove, ki izboljšujejo ponovno uporabnost in možnost recikliranja. V skladu s tem morajo biti novi tipi vozil še naprej izdelani tako, da je mogoče ponovno uporabiti ali reciklirati vsaj 85 % mase vozila ter ponovno uporabiti ali predelati vsaj 95 % njegove mase, kot je predvideno že v Direktivi 2005/64/ES. Za zagotovitev, da se izračun stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave izvaja

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

¹² Smernice informatorjev št. 9 o pošilkah odpadnih vozil, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

enotno in ga je mogoče spremljati, bi bilo treba določiti novo metodologijo za izračun in preverjanje stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave vozila. Ta metodologija bi morala bolje odražati dejanski potencial novega vozila za recikliranje, ponovno uporabo in predelavo ob koncu življenjske dobe, pri čemer bi se moral upoštevati stalen tehnološki napredek. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev take metodologije. Dokler taka metodologija ni določena, bi se morale stopnje ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in predelave še naprej izračunavati v skladu s standardom ISO 22628:2002, kot je določeno v Direktivi 2005/64/ES.

- (14) Vozila bi morala biti zasnovana in izdelana tako, da se omeji prisotnost snovi, ki vzbujajo skrb. Komisija je v svojem sporočilu z dne 14. oktobra 2020 Strategija na področju kemikalij za trajnostnost – Okolju brez strupov naproti (v nadaljnjem besedilu: trajnostna strategija za kemikalije)¹³ navedla, da je treba snovi, ki vzbujajo skrb, čim manj uporabljati in po možnosti nadomeščati ter pri najnevarnejših med njimi postopoma opustiti uporabo, ki ni bistvenega pomena za družbo, zlasti v izdelkih za široko porabo. Zato bi bilo treba snovi, ki vzbujajo skrb, čim manj uporabljati kot sestavine materialov, uporabljenih v vozilih, ali sestavine katerih koli delov ali sestavnih delov vozil, da se zagotovi, da vozila in materiali, reciklirani iz vozil, v celotnem življenjskem ciklu nimajo škodljivih učinkov na zdravje ljudi ali okolje.
- (15) Direktiva 2000/53/ES že omejuje uporabo svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma v vozilih ter določa izjeme, v katerih se take snovi lahko uporabljajo za določene namene. Ta uredba bi morala prevzeti ta obstoječa pravila. Da pa bi se zagotovila skladnost zakonodaje o kemikalijah, bi se morale omejitve v zvezi z dajanjem na trg in uporabo drugih snovi v vozilih obravnavati v okviru Uredbe (ES) št. 1907/2006 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁴. Podobno bi bilo treba na podlagi določb navedene uredbe uvesti omejitve uporabe snovi, ki jih ureja Uredba (EU) 2019/1021 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵. Zato ta uredba ne bi smela omogočati, da se v vozilih omejijo druge snovi razen svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma.
- (16) Direktiva 2000/53/ES določa izjeme od omejitev uporabe svinca in kadmija v baterijah, uporabljenih v vozilih, ki jih prevzema ta uredba. Vendar je uporaba snovi v baterijah celovito urejena z Uredbo (EU) 2023/1542 Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶. Zato bi se morale take snovi obravnavati z navedeno uredbo, njihove omejitve in z njimi povezane izjeme pa bi bilo treba po potrebi prenesti vanjo ter se ne bi smele urejati s to uredbo. Pred uvedbo takih omejitev v skladu z Uredbo (EU) 2023/1542 bi

¹³ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z dne 14. oktobra 2020, Strategija na področju kemikalij za trajnostnost – Okolju brez strupov naproti (COM(2020) 667 final).

¹⁴ Uredba (ES) št. 1907/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2006 o registraciji, evalvaciji, avtorizaciji in omejevanju kemikalij (REACH) ter o ustanovitvi Evropske agencije za kemikalije in o spremembi Direktive 1999/45/ES ter o razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 793/93 in Uredbe Komisije (ES) št. 1488/94 ter Direktive Sveta 76/769/EGS in direktiv Komisije 91/155/EGS, 93/67/EGS, 93/105/ES in 2000/21/ES (UL L 396, 30.12.2006, str. 1).

¹⁵ Uredba (EU) 2019/1021 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o obstojnih organskih onesnaževalih (UL L 169, 25.6.2019, str. 45).

¹⁶ Uredba (EU) 2023/1542 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. julija 2023 o baterijah in odpadnih baterijah, spremembi Direktive 2008/98/ES in Uredbe (EU) 2019/1020 ter razveljavitvi Direktive 2006/66/ES (UL L 191, 28.7.2023, str. 1)

bilo treba v okviru navedene uredbe izvesti celovito oceno, ali je izjema še vedno potrebna in v kakšnem obsegu.

- (17) Da bi se upošteval znanstveni in tehnični napredek, bi morala biti Komisija še naprej pooblaščenca, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo izjem od omejitev uporabe svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma v vozilih v skladu s to uredbo. Pred spreminjanjem ali črtanjem takih izjem bi bilo treba opraviti oceno socialno-ekonomskih učinkov take spremembe, ki je v Direktivi 2000/53/ES ni, vključno z upoštevanjem razpoložljivosti alternativnih snovi ter vplivov na zdravje ljudi in okolje v celotnem življenjskem ciklu vozil. Da bi se zagotovilo učinkovito odločanje, usklajevanje in upravljanje tehničnih, znanstvenih in upravnih vidikov spremembe te uredbe v zvezi z omejitvami uporabe snovi v vozilih, bi morala Evropska agencija za kemikalije pomagati Komisiji pri taki oceni.
- (18) Da bi se povečala krožnost v avtomobilskem sektorju, bi morala biti vozila postopoma zasnovana in proizvedena tako, da bi namesto primarnih surovin vključevala reciklirane materiale. Uporaba recikliranih materialov omogoča z viri učinkovitejšo rabo materialov, razogljičuje proizvodnjo in zmanjšuje negativne učinke na okolje, povezane z uporabo primarnih surovin. Večja krožnost vozil, proizvedenih v tretjih državah, ki so dana na trg Unije, bo prispevala tudi k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov po svetu, vključno z Unijo. Prav tako zmanjšuje odvisnost od surovin in energije, povezano z oskrbo s primarnimi surovinami, hkrati pa krepi trg sekundarnih surovin. Čeprav na svetovni ravni ni zahtev glede uporabe recikliranih materialov, so številni proizvajalci že vključili reciklirane materiale v svoja vozila. Določitev ciljev in enotnih določb o načinu izračuna vsebnosti recikliranih materialov bo zagotovila pravno varnost in prispevala k ustvarjanju lojalne konkurence med proizvajalci. Zahteve bodo veljale za vse proizvajalce, ki nameravajo dati vozila na trg Unije, ne glede na to, kje imajo sedež. Ob priznavanju pomena globalnih vrednostnih verig v avtomobilskem sektorju bi morala uredba omogočati pridobivanje sekundarnih surovin zunaj Unije.
- (19) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave plastičnih odpadkov je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati 25 odstotkov plastike, reciklirane iz popotrošniških plastičnih odpadkov. Petindvajset odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, predelane iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil, ki je prisotna v tipu vozila in vgrajena vanj.
- (20) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo minimalnega deleža jekla, recikliranega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, ki mora biti prisotno v tipih vozil in vgrajeno vanje. Pred določitvijo prihodnjega cilja bi morala Komisija opraviti posebno študijo, ki bi zajemala vse ustrezne tehnične, okoljske in gospodarske dejavnike, povezane z

izvedljivostjo takega cilja. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj.

- (21) Obstaja potencial za povečanje uporabe recikliranih drugih materialov v vozilih, ki se po navadi uporabljajo v avtomobilski industriji in za katere so trgi sekundarnih surovin premalo razviti, odtis, povezan s proizvodnjo primarnih surovin, velik ali pa so ravni recikliranja omejene, tehnologije razvrščanja in recikliranja pa se izboljšujejo. Zato je primerno, da Komisija oceni zaželenost, izvedljivost in učinke določitve ciljev glede vsebnosti recikliranega neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, bora, ki se uporabljajo v trajnih magnetih, ter aluminija in njegovih zlitin ali magnezija in njegovih zlitin. Da bi bilo mogoče določiti cilje za posebne vrste aluminijevih in magnezijevih zlitin, bi bilo treba v študiji obravnavati, ali je ponudba sekundarnih surovin dovolj velika za izpolnitev povpraševanja na splošno ter zlasti preučiti kompromis med čim večjim povečanjem ekonomije obsega z določitvijo najmanjšega števila družin zlitin in čim večjim povečanjem ohranjanja vrednosti z razvrščanjem v širši nabor posebnih vrst zlitin.
- (22) Da bi se spodbudili manj razviti trgi sekundarnih surovin, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo najmanjšega deleža aluminija in njegovih zlitin, magnezija in njegovih zlitin, neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija ali bora, recikliranega iz popotrošniških odpadkov, ki mora biti prisoten v tipih vozil in vgrajen vanje. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deležev recikliranih materialov iz popotrošniških odpadkov v tipih vozil. Metodologija je potrebna za pojasnitev opredelitev popotrošniških in predpotrošniških odpadkov. To je pomembno za spodbujanje izboljšanja kakovosti in ohranjanja vrednosti, zlasti za popotrošniške frakcije. Za spodbujanje razogljichenja z uporabo večje vsebnosti recikliranih materialov so potrebne jasne opredelitve, da bi se spodbudilo recikliranje popotrošniških odpadkov, hkrati pa čim bolj zmanjšala uporaba predpotrošniških odpadkov, ki imajo po navadi enak ogljični odtis kot primarna surovina.
- (23) V skladu z zahtevami Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah] Evropskega parlamenta in Sveta¹⁷ ter ob upoštevanju, da je treba v tej uredbi določiti določbe o vsebnosti recikliranih materialov v vozilih in o kritičnih surovinah, ki se uporabljajo v delih in sestavnih delih vozil, bi se morale navedene določbe uporabljati kot sektorsko izvajanje določb iz Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah]. To bo zagotovilo racionalizacijo in povezovanje različnih obveznosti obveščanja, označevanja in odstranjevanja v okviru postopkov iz te uredbe z obveznostmi za druge dele, sestavne dele in materiale.
- (24) Za zagotovitev, da se baterije reciklirajo v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2023/1542 ter da se lahko motorji na električni pogon, ki vsebujejo velike količine elementov redke zemlje, tudi zamenjajo in reciklirajo, je treba uvesti zahteve glede zasnove za nove tipe vozil, ki zagotavljajo, da lahko pooblaščen obrati za obdelavo ali izvajalci popravil in vzdrževanja v kateri koli fazi življenjskega cikla

¹⁷ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za zagotavljanje zanesljive in trajnostne oskrbe s kritičnimi surovinami ter spremembi uredb (EU) št. 168/2013, (EU) 2018/858, 2018/1724 in (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

vozila hitro odstranijo te baterije in motorje na električni pogon. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo te uredbe z revizijo seznama delov in sestavnih delov, ki morajo biti zasnovani za odstranitev in zamenjavo iz vozil. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te zahteve glede zasnove bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila.

- (25) Sistem homologacije iz Uredbe (EU) 2018/858 od proizvajalcev zahteva, da izdelajo svoja vozila, sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote v skladu s homologiranim tipom vozila. Za zagotovitev, da proizvajalci izpolnjujejo zahteve glede krožnosti, ki veljajo zanje v fazi homologacije in so določene v tej uredbi, ter da lahko homologacijski organi preverijo skladnost, morajo proizvajalci v opisno mapo vključiti informacije, potrebne za homologacijski postopek. Za povečanje preglednosti in zagotovitev, da so zahtevane informacije o homologaciji predstavljene na način, skladen z zahtevami iz druge zakonodaje, ki ureja zahteve za homologacijo vozil, bi morala Komisija spremeniti pravila iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2020/683¹⁸, ki standardizirajo dokumente in informacije, ki jih je treba vključiti v opisno mapo, in tako določajo upravne zahteve za homologacijo.
- (26) Da bi se zagotovilo, da proizvajalci osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil uvedejo ukrepe za zagotavljanje izpolnjevanja zahtev glede krožnosti iz te uredbe, ter da bi jih spodbudili k izboljšanju krožnosti tipov vozil, ki jih dajejo na trg, bi morali ti pripraviti celovito strategijo krožnosti za vsak nov tip in jo predložiti homologacijskemu organu. Ta strategija bi morala temeljiti na preizkušenih tehnologijah, ki so na voljo ali se razvijajo v času vložitve vloge za homologacijo vozila, in bi se morala redno posodabljati. Komisija bi morala redno poročati o krožnosti avtomobilskega sektorja na podlagi strategij krožnosti, ki jih zagotavljajo proizvajalci. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka pri proizvodnji vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, razvoja trga v avtomobilskem sektorju in regulativnih sprememb bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo priloge, ki vsebuje zahteve glede vsebine strategije krožnosti in njenih posodobitev.
- (27) Da bi se povečala preglednost uporabe recikliranih materialov v avtomobilskem sektorju in zagotovile spodbude za povečanje vsebnosti recikliranih materialov, bi morali biti proizvajalci vozil obvezani predložiti tehnično dokumentacijo, iz katere je razviden delež recikliranih materialov, prisotnih v novih tipih vozil, ki se predložijo v homologacijo. Ta zahteva bi se morala uporabljati za izbor materialov, pri katerih bi povečanje vsebnosti recikliranih materialov v vozilih prineslo posebej pomembne okoljske koristi. Obvezno izjavo bi bilo treba skupaj z drugimi dokumenti predložiti homologacijskemu organu v okviru vloge za homologacijo.
- (28) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med proizvajalci vozil in izvajalci ravnanja z odpadki v celotni avtomobilski vrednostni verigi sta bistvena za čim večjo ponovno uporabo, ponovno izdelavo in obnovo delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali proizvajalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem

¹⁸ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 z dne 15. aprila 2020 o izvajanju Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta glede upravnih zahtev za odobritev in tržni nadzor motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 163, 26.5.2020, str. 1).

popravlil in vzdrževanja zagotoviti neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij, ki omogočajo varno odstranitev in zamenjavo nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki ter izvajalce popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih in zagotavljati jasna navodila o uporabi orodij ali tehnologij, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila in motorjev na električni pogon, ter njihovo odstranjevanje, vključno z orodji ali tehnologijami, ki omogočajo njihovo varno praznjenje. Te informacije bi morale pomagati tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah]. To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih vzpostavijo proizvajalci, z izjemo upravnih stroškov pa bi morale biti informacije zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so proizvajalci predložili zahtevane informacije. Za redno posodabljanje obsega informacij, ki jih morajo proizvajalci zagotoviti izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo Priloge V.

- (29) Medtem ko se digitalno šifriranje čedalje bolj uporablja za nadzor različnih delov in sestavnih delov v vozilih, je bilo v oceni Direktive 2000/53/ES ugotovljeno, da bi tako šifriranje lahko oviralo možnosti ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove nekaterih delov in sestavnih delov. Zato je bistveno, da se od proizvajalcev vozil zahteva, naj zagotovijo informacije, ki profesionalnim izvajalcem ravnanja z odpadki omogočajo reševanje težav, ki jih povzročajo ti digitalno šifrirani deli in sestavni deli v vozilu, kadar tako šifriranje preprečuje popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v drugem vozilu.
- (30) Proizvajalci in njihovi dobavitelji bi morali uporabljati šifrirne standarde sestavnih delov in materialov, ki so bili prvotno določeni v Odločbi Komisije 2003/138/ES¹⁹, za označevanje in identifikacijo plastičnih in elastomernih delov, sestavnih delov in materialov vozil. Zagotoviti bi morali, da so vsi deli in sestavni deli vozil označeni v skladu z drugo veljavno zakonodajo Unije, zlasti v zvezi z označevanjem baterij in trajnih magnetov, vključenih v vozila, ki jih dajo na trg. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge VI, ki določa, kako bi bilo treba označiti dele in sestavne dele vozil.
- (31) Da bi proizvajalci vozil olajšali obdelavo izrabljenih vozil, bi morali z digitalnimi orodji zagotoviti točne, popolne in posodobljene informacije o varni odstranitvi in zamenjavi delov in sestavnih delov vozila. Krožnostni potni list vozila bi bilo zato treba pripraviti in dati na voljo kot nosilec podatkov za take informacije na način, skladen z drugimi digitalnimi informacijskimi orodji in platformami, ki že obstajajo ali se še razvijajo v avtomobilskem sektorju na področju okoljske učinkovitosti vozil, ter z ustreznimi določbami Uredbe (EU) 2023/1542, Uredbe [o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke] Evropskega parlamenta²⁰ in Sveta ter Uredbe [Euro 7]

¹⁹ Odločba Komisije 2003/138/ES z dne 27. februarja 2003 o določitvi šifrirnih standardov sestavnih delov in materialov za vozila v skladu z Direktivo 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta o izrabljenih vozilih (UL L 53, 28.2.2003, str. 58).

²⁰ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi okvira za določitev zahtev za okoljsko primerno zasnovo za trajnostne izdelke in razveljavitvi Direktive 2009/125/ES.

Evropskega parlamenta in Sveta²¹. Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev tehničnih zahtev glede zasnove in delovanja potnega lista ter pravil o lokaciji nosilca podatkov ali drugega identifikatorja, ki omogoča dostop do potnega lista vozila.

- (32) Za zagotovitev, da za proizvajalce in druge gospodarske subjekte veljajo enaka pravila v vseh državah članicah, je treba določiti harmonizirana pravila za ravnanje z izrabljenimi vozili. To bi moralo omogočiti visoko raven varovanja zdravja ljudi in okolja po vsej Uniji. Poleg tega bi se tako nadalje uskladila kakovost storitev ravnanja z odpadki, ki jih zagotavljajo gospodarski subjekti, in olajšalo delovanje trga sekundarnih surovin.
- (33) Za zagotovitev varne in okolju prijazne obdelave izrabljenih vozil bi moral vsak obrat ali podjetje, ki namerava izvajati postopke obdelave odpadkov za ta vozila, pridobiti dovoljenje pristojnega organa. Dovoljenje bi moralo biti izdano le, če ima obrat ali podjetje tehnične, finančne in organizacijske zmogljivosti, potrebne za izvajanje postopkov obdelave izrabljenih vozil na način, ki je v skladu z veljavno zakonodajo EU in nacionalno zakonodajo, vključno s posebnimi zahtevami za obdelavo, določenimi v tej uredbi. Poleg tega bi morali biti pooblaščen obrati za obdelavo pristojni za izdajanje potrdil o uničenju v skladu s to uredbo.
- (34) Direktiva 2000/53/ES določa osnovno obveznost proizvajalcev vozil, da krijejo del stroškov zbiranja izrabljenih vozil. Na podlagi te obveznosti ter v skladu z načelom „onesnaževalec plača“ in splošnimi minimalnimi zahtevami za sisteme razširjene odgovornosti proizvajalca iz Direktive 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta²² je primerno na ravni Unije določiti zahteve glede odgovornosti proizvajalcev vozil v zvezi z ravnanjem z izrabljenimi vozili. Za proizvajalce bi se morala uporabljati razširjena odgovornost proizvajalca za vozila, ki so jih dali na trg, ko ta dosežejo fazo konca življenjske dobe. Razširjena odgovornost proizvajalca bi morala zajemati obveznosti zagotavljanja, da se vozila, katerih dostopnost omogočijo proizvajalci na trgu v državi članici, zbirajo in obdelujejo v skladu s to uredbo ter da izvajalci ravnanja z odpadki, ki obdelujejo taka vozila, izpolnjujejo cilje recikliranja, določene v tej uredbi.
- (35) Da bi se olajšalo spremljanje skladnosti proizvajalcev z njihovimi obveznostmi razširjene odgovornosti proizvajalca, bi morale države članice vzpostaviti register proizvajalcev. Za olajšanje registracije bi se morale zahteve za registracijo uskladiti po vsej Uniji, zlasti kadar proizvajalci omogočijo dostopnost vozil v različnih državah članicah. Register bi se moral uporabljati tudi za namene poročanja pristojnim organom o izpolnjevanju obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca. Značilnosti in postopkovni vidiki, povezani s tem registrom, bi morali biti skladni tudi z registrom proizvajalcev, vzpostavljenim z Uredbo (EU) 2023/1542, da se proizvajalcem vozil in proizvajalcem baterij omogoči uporaba istega registra.
- (36) Če proizvajalec prvič omogoči dostopnost vozil na trgu na ozemlju države članice, v kateri nima registriranega sedeža, bi moral imenovati zastopnika za razširjeno odgovornost proizvajalca.

²¹ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7) ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009.

²² Direktiva 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o odpadkih in razveljavitvi nekaterih direktiv (UL L 312, 22.11.2008, str. 3).

- (37) Proizvajalci bi morali imeti možnost izbire, ali bodo svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca izvajali posamično ali kolektivno prek organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, ki prevzamejo odgovornost v njihovem imenu. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev bi morale zagotoviti zaupnost podatkov, ki jim jih posredujejo proizvajalci. Za zagotovitev ustreznega upoštevanja interesov vseh gospodarskih subjektov in preprečitev, da bi bili izvajalci ravnanja z odpadki v slabšem položaju zaradi odločitev, sprejetih v okviru sistemov razširjene odgovornosti proizvajalca, bi bilo treba zagotoviti pravično zastopanost proizvajalcev in izvajalcev ravnanja z odpadki v upravnih organih takih organizacij.
- (38) Proizvajalci bi morali financirati del stroškov zbiranja in obdelave izrabljenih vozil, potrebnih za izpolnjevanje zahtev iz te uredbe, zlasti obveznosti za zagotavljanje višje kakovosti sekundarnih surovin, pridobljenih iz vozil. Točno višino stroškov takih dejavnosti, ki bi jih morali kriti proizvajalci, bi bilo treba določiti ob upoštevanju prihodkov pooblaščenih obratov za obdelavo in drugih izvajalcev ravnanja z odpadki, ki so ustvarjeni s prodajo rabljenih nadomestnih delov ali sestavnih delov in sekundarnih surovin, pridobljenih iz izrabljenih vozil. V ta namen bi morali pristojni organi v sodelovanju s proizvajalci in izvajalci ravnanja z odpadki spremljati povprečne stroške postopkov zbiranja, recikliranja in obdelave ter višino finančnih prispevkov, ki jih plačajo proizvajalci, da bi zagotovili pravično porazdelitev stroškov med vsemi zainteresiranimi izvajalci.
- (39) Finančni prispevki proizvajalcev bi morali kriti tudi stroške za izobraževalne kampanje, katerih cilj je povečati zbiranje izrabljenih vozil, vzpostavitev sistema obveščanja za izdajanje in prenos potrdil o uničenju ter zbiranje in sporočanje podatkov pristojnim organom. Vsi ti ukrepi so nujni za zagotavljanje ustreznega ravnanja z izrabljenimi vozili, zlasti za sledenje vozilom, za katera so v skladu s to uredbo odgovorni proizvajalci.
- (40) Proizvajalci, ki se odločijo, da bodo svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca izpolnili posamično, bi morali zagotoviti tudi jamstvo za kritje stroškov ravnanja z izrabljenimi vozili. Taka jamstva se lahko uporabijo zlasti, kadar zadevni proizvajalci postanejo plačilno nesposobni ali trajno prenehajo poslovati.
- (41) Če proizvajalec izvaja svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca skupaj z organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, bi se morali finančni prispevki, ki jih plača proizvajalec, prilagoditi na podlagi usklajenih meril. Taka merila bi morala ustvarjati gospodarske spodbude za proizvajalce, da povečajo krožnost pri zasnovi in proizvodnji novih vozil, pri čemer bi bilo treba upoštevati količino primarnih in recikliranih materialov v vozilu, obseg, v katerem vozilo vsebuje dele, sestavne dele in materiale, ki jih je težko odstraniti, razstaviti, ponovno uporabiti ali reciklirati, ter količino nevarnih snovi v vozilu. Da bi se preprečilo izkrivljanje enotnega trga, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z dopolnitvijo te uredbe z določitvijo podrobnih pravil o načinu uporabe meril za prilagajanje finančnih prispevkov, plačanih organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev.
- (42) Ker vozila pogosto postanejo izrabljena vozila v državi članici, ki ni država članica, v kateri so bila prvič registrirana, je treba uvesti pravila o čezmejni razširjeni odgovornosti proizvajalca. Ta pravila bi morala zagotoviti, da odgovornost proizvajalca ustrezno krije stroške zbiranja in obdelave, ki jih imajo izvajalci ravnanja z odpadki v državi članici, kjer vozilo postane izrabljeno vozilo. V ta namen bi moral proizvajalec imenovati zastopnika za razširjeno odgovornost proizvajalca v vsaki

državi članici in vzpostaviti mehanizme za čezmejno sodelovanje z ustreznimi izvajalci ravnanja z odpadki. Uvedba takega mehanizma prispeva k ustvarjanju enakih konkurenčnih pogojev med pooblaščenimi obrati za obdelavo po vsej Uniji in olajšuje razvoj pristopov na ravni Unije v primeru odgovornosti posameznega proizvajalca.

- (43) Da bi se zagotovilo izpolnjevanje teh obveznosti in preprečilo izkrivljanje enotnega trga, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo nadaljnjih podrobnih pravil o obveznostih proizvajalcev, držav članic in izvajalcev ravnanja z odpadki ter značilnostih čezmejnih mehanizmov.
- (44) Zbiranje vseh izrabljenih vozil je ključni pogoj za njihovo ustrezno obdelavo. Zato bi morala ta uredba naložiti nekatere obveznosti, povezane z zbiranjem, predvsem proizvajalcem in nato državam članicam. Proizvajalci bi morali vzpostaviti sisteme zbiranja ali pri njih sodelovati, države članice pa bi morale sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so sistemi vzpostavljeni in da omogočajo doseganje ciljev te uredbe. Sistemi zbiranja bi morali lastnikom vozil in drugim imetnikom vozil omogočati dostavo vozila pooblaščenemu objektu brez nepotrebne napora ali stroškov. To v praksi pomeni, da bi morali taki sistemi ustrezno pokrivati celotno ozemlje vsake države članice. Omogočati bi morali tudi zbiranje vseh blagovnih znamk izrabljenih vozil in odpadnih delov, ki nastanejo pri popravilu vozil.
- (45) Izrabljena vozila bi se morala obdelovati le v pooblaščenih obratih za obdelavo, zato imajo taki obrati ključno vlogo pri zbiranju izrabljenih vozil. Ta uredba omogoča vzpostavitev zbirnih mest za olajšanje zbiranja in zagotovitev ustrezne razpoložljivosti obratov za zbiranje izrabljenih vozil. Vloga navedenih mest bi bila omejena na zbiranje izrabljenih vozil, njihovo skladiščenje v ustreznih pogojih in njihov prevoz v pooblaščen obrat za obdelavo. Za obratovanje takega mesta je potrebno posebno dovoljenje. Od zbirnih mest bi bilo treba zahtevati, da vsa zbrana izrabljena vozila dostavijo pooblaščenim obratom za obdelavo.
- (46) Za učinkovito zbiranje vseh izrabljenih vozil je treba javnost obvestiti o obstoju sistemov zbiranja. Lastniki vozil bi morali vedeti, da lahko načeloma brezplačno dostavijo izrabljeno vozilo z baterijo za električna vozila ali brez nje do zbirnega mesta ali pooblaščenega obrata za obdelavo. Poleg tega bi morale izobraževalne kampanje proizvajalcev ali organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev predstaviti posledice neustreznega zbiranja in obdelave izrabljenih vozil za okolje in zdravje ljudi.
- (47) Pooblaščen obrat za obdelavo bi moral izdati potrdilo o uničenju, ki dokazuje, da je bilo izrabljeno vozilo obdelano. To je potrebno za zagotovitev ustreznega nadzora nad ravnanjem z izrabljenimi vozili. Minimalne zahteve za to potrdilo so trenutno določene v Odločbi Komisije 2002/151/ES²³, katere vsebino bi bilo treba s potrebnimi prilagoditvami vključiti v to uredbo. To potrdilo bi bilo treba izdati v elektronski obliki in predložiti zadnjemu lastniku izrabljenega vozila, nato pa bi ga pooblaščen obrat za obdelavo in zadnji lastnik poslali ustreznim organom države članice, saj njegova predložitev omogoča razveljavitev registracije vozila. Elektronski sistem obveščanja bi moral omogočati pošiljanje dokumenta, ki potrjuje zbiranje izrabljenega vozila, in potrdila o uničenju.

²³ Odločba Komisije 2002/151/ES z dne 19. februarja 2002 o minimalnih zahtevah za potrdilo o uničenju, izdano v skladu s členom 5(3) Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2000/53/ES o izrabljenih vozilih (UL L 50, 21.2.2002, str. 94).

- (48) Kljub obveznosti iz Direktive 2000/53/ES, da je treba vsa izrabljena vozila za obdelavo prenesti v pooblaščen obrat za obdelavo, obstaja zelo velik delež vozil, katerih lokacija ni znana in ki so bila morda nezakonito obdelana ali izvožena kot izrabljena vozila ali katerih status ni ustrezno prijavljen organom držav članic za registracijo. Taka vozila se imenujejo „izginula vozila“. Države članice bi morale okrepiti sodelovanje, da bi zmanjšale število izginulih vozil. Priznavanje potrdil o uničenju, izdanih v drugi državi članici, in obveznost obveščanja organov držav članic, v katerih je vozilo registrirano, da je bilo izdano potrdilo o uničenju, bi morala omogočiti boljše sledenje lokaciji izrabljenih vozil.
- (49) Za zagotovitev učinkovitega zbiranja izrabljenih vozil bi bilo treba lastnikom vozil naložiti izrecne obveznosti. Ko vozilo doseže fazo konca življenjske dobe, bi ga morali dostaviti zbirnim mestom ali pooblaščenim obratom za obdelavo in organom za registracijo predložiti potrdilo o uničenju, da se razveljavi registracija vozila.
- (50) Za zagotovitev enotne in okolju prijazne obdelave izrabljenih vozil v Uniji je bistveno zagotoviti, da pooblaščen obrati za obdelavo sprejmejo in obdelajo vsa izrabljena vozila, dele, sestavne dele in materiale, vključno z odpadnimi deli, ki nastanejo pri popravilih vozil, v skladu s pogoji, določenimi v njihovih dovoljenjih, ter z zahtevami iz te uredbe, najboljšimi razpoložljivimi tehnologijami in Direktivo 2010/75/EU Evropskega parlamenta in Sveta²⁴.
- (51) Glede na ključno vlogo pooblaščenih obratov za obdelavo v zvezi z ravnanjem z izrabljenimi vozili na način, ki ne vpliva negativno na okolje ali zdravje ljudi in prispeva k doseganju ciljev krožnega gospodarstva Unije, je treba določiti obveznosti, ki veljajo za take obrate ter zajemajo vse njihove dejavnosti, od sprejetja in skladiščenja izrabljenega vozila do njegove končne obdelave.
- (52) Pooblaščen obrat za obdelavo bi morali za zagotovitev sledljivosti svojih dejavnosti dokumentirati izvedene postopke obdelave in elektronsko hraniti evidenco najmanj tri leta ter jo na zahtevo predložiti ustreznim nacionalnim organom.
- (53) Očiščenje izrabljenega vozila je prvi korak k preprečevanju škode za okolje in zdravje ljudi ter tveganja za varnost pri delu. Zato je bistveno, da se potrebni postopki očiščenja izrabljenega vozila opravijo čim prej po dostavi v pooblaščen obrat za obdelavo, nato pa se izrabljeno vozilo nadalje obdelava. V tej fazi bi bilo treba odpadna olja zbirati in skladiščiti ločeno od drugih tekočin ter jih nadalje obdelati v skladu z Direktivo 2008/98/ES. Poleg tega bi bilo treba dele, sestavne dele in materiale, ki vsebujejo svinec, kadmij, živo srebro in šestvalentni krom, odstraniti iz izrabljenega vozila, da se preprečijo škodljivi učinki na ljudi ali okolje.
- (54) Za zagotovitev pravilnega izvajanja Uredbe (EU) 2023/1542 je treba vse baterije, vgrajene v vozila, odstraniti ločeno iz izrabljenega vozila in skladiščiti na namenskem območju za nadaljnjo obdelavo.
- (55) Da bi se čim bolj povečal potencial ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov ter ohranila visoka vrednost sekundarnih materialov, pridobljenih iz izrabljenih vozil, bi bilo treba nekatere dele in sestavne dele pred drobljenjem obvezno odstraniti iz izrabljenega vozila. Zadevne dele in sestavne dele bi bilo treba odstraniti v postopku ročnega ali polavtomatiziranega razstavljanja. Da bi se spodbudil napredek na področju tehnologij za razstavljanje, razvrščanje, drobljenje in naknadno drobljenje, bi moralo biti mogoče v nekaterih izjemnih primerih odstopati

²⁴ Direktiva 2010/75/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o industrijskih emisijah (UL L 334, 17.12.2010, str. 17).

od zahteve o obveznem odstranjevanju delov in sestavnih delov. Dokazati bi bilo treba, da je zadevne dele in sestavne dele z navedenimi tehnologijami mogoče odstraniti tako učinkovito kot z ročnimi ali polavtomatiziranimi postopki, ne da bi se zmanjšala kakovost nastalih frakcij pri obdelavi. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge VII.

- (56) Ko pooblaščen obrati za obdelavo odstranijo dele in sestavne dele iz izrabljenega vozila, bi morali na podlagi objektivnih meril, povezanih s tehničnimi značilnostmi delov in sestavnih delov, in zahtev glede varnosti vozila skrbno oceniti in ugotoviti, ali so navedeni deli in sestavni deli primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo.
- (57) Uredba (EU) 2023/1542 določa pravila o trajnostnosti, delovanju, varnosti, zbiranju, recikliranju in drugi življenjski dobi baterij ter o informacijah o odstranitvi baterij za gospodarske subjekte. V tej uredbi bi se moral upoštevati potencial za drugo življenjsko dobo baterij z izključitvijo baterije za električna vozila iz bistvenih delov ali sestavnih delov, da se omogoči brezplačna dostava vozila v obdelavo brez baterije za električna vozila.
- (58) Ob priznavanju potenciala ponovne izdelave in obnove v avtomobilskem sektorju ter njunega prispevka h krožnemu gospodarstvu je treba gospodarskim subjektom, vključenim v ta sektor, zagotoviti pravno jasnost. Zato bi bilo treba pojasniti, da se deli in sestavni deli, odstranjeni iz izrabljenega vozila, ki so primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, ne bi smeli šteti za odpadke. To je potrebno za olajšanje pošiljanja, prevoza ali katerega koli drugega prenosa takih delov in sestavnih delov. Ustrezni nacionalni organi bi morali imeti možnost, da od pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je odstranil zadevni del ali sestavni del, zahtevajo dokumentacijo, ki na podlagi namenske ocene potrjuje tehnično ustreznost zadevnih delov in sestavnih delov za ponovno izdelavo, obnovo ali ponovno uporabo.
- (59) Komisija je v svoji oceni Direktive 2000/53/ES ugotovila, da rabljene nadomestne dele in sestavne dele javnosti ponujajo neznani ponudniki in da pogosto izvirajo iz nezakonitih dejavnosti. Zato bi bilo treba določiti nove zahteve v zvezi s trgovanjem z rabljenimi, ponovno izdelanimi ali obnovljenimi deli in sestavnimi deli. Taki deli in sestavni deli morajo biti predvsem označeni z oznako, na kateri so navedeni identifikacijska številka vozila, iz katerega je bil odstranjen sestavni del ali del, in podatki o izvajalcu, ki jih je odstranil, ter morajo imeti garancijo.
- (60) Zaradi varnosti v cestnem prometu in varstva okolja se nekateri sestavni deli in deli, ki so bili odstranjeni iz izrabljenih vozil, ne bi smeli ponovno uporabiti, ponovno izdelati ali obnoviti. Taki deli in sestavni deli se ne bi smeli uporabljati niti za izdelavo novih vozil niti za vozila, ki so že bila dana na trg.
- (61) Da bi se podprla razvoj in pravilno delovanje trga za ponovno uporabne, obnovljene in ponovno izdelane dele in sestavne dele v Uniji, bi bilo treba države članice spodbujati k sprejetju potrebnih spodbud na nacionalni ravni za pospeševanje ponovne uporabe, obnove in ponovne izdelave delov in sestavnih delov, ne glede na to, ali so odstranjeni med uporabo vozila ali ob koncu njegove življenjske dobe. Komisija bi morala olajšati izmenjavo informacij med državami članicami z izmenjavo dobrih praks v zvezi s spodbudami, sprejetimi na nacionalni ravni, z namenom spremljanja njihove učinkovitosti.

- (62) Komisija je v svoji oceni Direktive 2000/53/ES ugotovila, da je opredelitev recikliranja v navedeni direktivi preširoka in ni skladna z Direktivo 2008/98/ES, saj „zasipanje“ šteje za postopek recikliranja. Zato bi morala uredba uskladiti opredelitev recikliranja z Direktivo 2008/98/ES in izključiti zasipanje s svojega področja uporabe.
- (63) Recikliranje vse plastike iz izrabljenih vozil bi bilo treba nenehno izboljševati, pri čemer je pomembno zagotoviti zadostno ponudbo recikliranih materialov, da bi se zadostilo povpraševanju po reciklirani plastiki v vozilih. Zato je treba določiti specifični cilj recikliranja 30 % plastike iz izrabljenih vozil. Ta cilj bi dopolnjeval cilje za ponovno uporabo in recikliranje izrabljenih vozil (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo izrabljenih vozil (95 %) glede na povprečno težo na vozilo na leto. Da bi izvajalci ravnanja z odpadki lažje izvajali navedene zahteve, je potrebno prehodno obdobje treh let. Medtem bi se morali še naprej uporabljati sedanji cilji za ponovno uporabo in recikliranje (85 %) ter ponovno uporabo in predelavo (95 %) izrabljenih vozil, kot so določeni v Direktivi 2000/53/ES in ki temeljijo na opredelitvi recikliranja iz navedene direktive.
- (64) Pomembno je povečati predelavo visokokakovostnih sekundarnih materialov z izboljšanjem postopkov drobljenja izrabljenih vozil. Zato se izrabljena vozila, njihovi deli, sestavni deli in materiali ne bi smeli obdelati v drobilniku v kombinaciji z odpadno embalažo ter odpadno električno in elektronsko opremo, zlasti za izboljšanje ločevanja bakra od jeklenih frakcij.
- (65) Za dodatno izboljšanje kakovosti obdelave izrabljenih vozil ne bi smelo biti mogoče odlagati odpadnih frakcij, ki izhajajo iz zdrobljenih izrabljenih vozil ter vsebujejo neinerne odpadke in se ne obdelajo z naknadnim drobljenjem.
- (66) Izrabljena vozila so razvrščena kot nevarni odpadki in jih ni mogoče izvoziti v države, ki niso članice OECD. Očiščena izrabljena vozila se lahko še vedno obdelajo zunaj Unije, če so odpremljena v skladu z Uredbo (EU) št. 1013/2006.
- (67) Če je izrabljeno vozilo odpremljeno iz Unije v tretjo državo, bi moral izvoznik predložiti dokumentacijo, ki jo odobri pristojni organ namembne države in ki dokazuje, da so pogoji obdelave na splošno v skladu z zahtevami iz te uredbe ter zahtevami glede zdravja ljudi in varstva okolja, določenimi v drugi zakonodaji Unije, v skladu z Uredbo (EU) [nova uredba o pošiljkah odpadkov].
- (68) Da bi se zagotovila okoljsko trajnostna obdelava izrabljenih vozil, je pomembno zagotoviti jasnost glede statusa vozila v celotni življenjski dobi, zlasti kadar je treba razlikovati med rabljenimi in izrabljenimi vozili. Od lastnika vozila, ki namerava prenesti lastništvo rabljenega vozila, bi bilo treba zlasti zahtevati, naj dokaže, da vozilo ni izrabljeno vozilo. Za oceno statusa rabljenega vozila bi morali lastnik vozila, drugi gospodarski subjekti in pristojni organi preveriti, ali so izpolnjena nekatera merila za ugotavljanje, ali je zadevno vozilo izrabljeno vozilo ali ne. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge I, ki določa merila o tem, kdaj je vozilo izrabljeno vozilo.
- (69) V akcijskem načrtu za ničelno onesnaževanje zraka, vode in tal²⁵ je bilo poudarjeno, da mora Komisija predlagati nove ukrepe za obravnavanje zunanega okoljskega odtisa Unije, povezanega z izvozom izrabljenih in rabljenih vozil. Ob upoštevanju dejstva, da izvoz rabljenih vozil prinaša pomembne okoljske izzive in izzive na

²⁵

COM(2021) 400 final.

področju javnega zdravja, kot je dokumentirano v Programu Združenih narodov za okolje²⁶, ter da je Unija največja izvoznica rabljenih vozil na svetu, je treba na ravni Unije določiti posebne zahteve, ki urejajo izvoz rabljenih vozil [iz Unije]. Zahteve bi morale temeljiti na objektivnih merilih, v skladu s katerimi rabljeno vozilo ni izrabljeno vozilo in mora biti tehnično brezhibno v skladu z Direktivo 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta²⁷. S tem naj bi se zagotovilo, da se lahko v tretjo državo izvozijo samo rabljena vozila, primerna za vožnjo po cestah Unije, s čimer bi se zmanjšalo tveganje, da izvoz rabljenih vozil iz Unije prispeva k onesnaževanju zraka ali prometnim nesrečam v tretjih državah. Da bi carinski organi lahko preverili, ali so navedene zahteve ob izvozu izpolnjene, bi bilo treba od vsake osebe, ki izvaža rabljeno vozilo, zahtevati, da navedenim organom predloži identifikacijsko številko vozila ter izjavo, ki potrjuje, da rabljeno vozilo ni izrabljeno vozilo in da se šteje za tehnično brezhibno.

- (70) Pomembno je vzpostaviti mehanizem, s katerim bo mogoče učinkovito preverjati skladnost rabljenih vozil z izvoznimi zahtevami, ne da bi se pri tem ovirala trgovina med Unijo in tretjimi državami. Zato bi morala Komisija vzpostaviti elektronski sistem, ki bi organom v državah članicah omogočal izmenjavo informacij v realnem času o identifikacijski številki vozila in statusu rabljenih vozil, namenjenih za izvoz, na področju tehnične brezhibnosti. Komisija je glede na obstoječe značilnosti in funkcije, povezane z izmenjavo informacij o vozilih, registriranih v Uniji, med organi za registracijo vozil, razvila MOVE-HUB, platformo za izmenjavo sporočil za medomrežno povezovanje nacionalnih elektronskih registrov držav članic. Platforma trenutno gosti medomrežno povezovanje Evropskih registrov podjetij cestnega prevoza (ERRU), registre vozniških dovoljenj (RESPER), medomrežno povezovanje registrov poklicnega usposabljanja voznikov (ProDriveNet), obveščanje o neizpolnjevanju obveznosti pri cestnih inšpekcijskih pregledih vozil (RSI) in medomrežno povezovanje registrov tahografskih vozniških kartic (TACHOnet). Zato bi se morale funkcionalnosti platforme MOVE-Hub dodatno razširiti, da se omogoči izmenjava informacij o identifikacijski številki vozila in statusu rabljenih vozil, namenjenih za izvoz, na področju tehnične brezhibnosti. Da bi se carinskim organom omogočilo elektronsko in samodejno preverjanje, ali rabljeno vozilo za izvoz izpolnjuje izvozne zahteve, bi moral biti elektronski sistem, ki ga upravlja platforma MOVE-HUB, medomrežno povezan z okoljem enotnega okenca EU za carino v skladu z Uredbo (EU) 2022/2399 Evropskega parlamenta in Sveta²⁸. Navedena uredba določa celovit okvir avtomatiziranih kontrol, ki se uporabljajo za posebno unijsko necarinsko formalnost. Zato bi bilo treba v tej uredbi določiti glavne elemente, ki jih je treba nadzorovati, medtem ko bi bili tehnični vidiki izvajanja tega nadzora določeni v Uredbi (EU) 2022/2399.
- (71) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje izvoznih zahtev bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za razvoj potrebnih elektronskih sistemov in njihovo delovanje z nacionalnimi sistemi.

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

²⁷ Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 51).

²⁸ Uredba (EU) 2022/2399 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. novembra 2022 o vzpostavitvi okolja enotnega okenca Evropske unije za carino in spremembi Uredbe (EU) št. 952/2013 (UL L 317, 9.12.2022, str. 1).

- (72) Države članice bi morale sodelovati med seboj, da bi zagotovile učinkovito izvajanje zahtev, ki urejajo izvoz rabljenih vozil, in medsebojno pomoč. Ta pomoč bi morala vključevati izmenjavo informacij za preverjanje statusa vozil pred njihovim izvozom, vključno s potrditvijo informacij o registraciji v državi članici, v kateri so bila predhodno registrirana. Poleg tega bi morale države članice v prizadevanju za celovito sodelovanje sodelovati z organi iz tretjih držav.
- (73) Pomembno je, da lahko carinski organi izvajajo kontrole rabljenih vozil za izvoz v skladu z Uredbo (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta²⁹. Znatno delež rabljenih vozil, ki zapuščajo Unijo, je namenjen v države, v katerih so določene ali bi lahko bile določene uvozne zahteve, kot so zahteve v zvezi s starostjo vozila ali njegovimi emisijami. Pomembno je, da lahko carinski organi elektronsko in samodejno prek okolja enotnega okenca EU za carino preverijo, ali rabljeno vozilo za izvoz izpolnjuje navedene zahteve, kadar zadevne tretje države Komisiji uradno sporočijo informacije o teh zahtevah. Za zaščito okolja in varnosti v cestnem prometu v tretjih državah bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi z določitvijo teh zahtev.
- (74) Da bi se preprečila tveganje izvoza vozil brez zahtevanih dokumentov z informacijami o identifikacijski številki in tehnični brezhibnosti vozila ter ugotovitev neskladnosti z izvoznimi zahtevami šele po odhodu vozila iz Unije, uporaba poenostavljenih carinskih postopkov iz Uredbe (EU) št. 952/2013 ne bi smela biti dovoljena. Navedeni postopki bi carinskim organom preprečili izvajanje kontrol v realnem času prek okolja enotnega okenca EU za carino, kar bi povečalo tveganje kršitve pravil Unije o izvozu rabljenih vozil.
- (75) Komisija je v svoji oceni Direktive 2000/53/ES izrazila mnenje, da je pomanjkanje zahtev glede obveznih inšpekcijskih pregledov pomanjkljivost Direktive. Zato bi bilo treba v tej uredbi določiti minimalne zahteve glede pogostosti inšpekcijskih pregledov, njihovega obsega in značilnosti obratov, v katerih se taki inšpekcijski pregledi izvajajo. Tako bi bili zagotovljeni konkurenčnost pooblaščenih obratov za obdelavo v primerjavi z nezakonitimi izvajalci ter nadaljnja skladnost s pogoji v dovoljenjih in zahtevami glede zbiranja in obdelave izrabljenih vozil.
- (76) Inšpekcijski pregledi bi morali zajemati skladnost z določbami o izvozu in obdelavi rabljenih vozil. Inšpekcijski pregledi bi morali vsako leto zajemati vsaj 10 % pooblaščenih obratov za obdelavo in izvajalcev. Inšpekcijski pregledi bi se morali izvajati tudi na lokacijah izvajalcev popravil in vzdrževanja. Poudariti je treba, da bi morali inšpekcijski pregledi, ki se izvajajo v skladu s to uredbo, dopolnjevati inšpekcijske preglede pošiljk izrabljenih vozil, ki jih celovito ureja Uredba [Urad za publikacije: nova uredba o pošiljkah odpadkov].
- (77) Države članice bi morale vzpostaviti mehanizme sodelovanja na nacionalni in mednarodni ravni, da bi se omogočilo učinkovito izvajanje inšpekcijskih pregledov. Taki mehanizmi bi morali omogočati izmenjavo podatkov iz registrov vozil, ki so potrebni za sledenje vozilom in preverjanje, ali so po koncu življenjske dobe ustrezno obdelana.
- (78) Države članice bi morale sprejeti vse potrebne izvršilne ukrepe za boj proti nezakoniti obdelavi izrabljenih vozil, da se prepreči škoda za okolje ali zdravje ljudi, ki jo

²⁹ Uredba (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. oktobra 2013 o carinskem zakoniku Unije (UL L 269, 10.10.2013, str. 1).

povzročajo take dejavnosti. Zato bi bilo treba kaznovati vsak obrat ali podjetje, ki obdeluje izrabljena vozila brez veljavnega dovoljenja ali ki krši pogoje ali zahteve iz dovoljenja. Države članice bi morale razmisliti tudi o drugih ukrepih, kot je odvzem dovoljenja ali začasna prepoved dejavnosti izvajalca, da se zagotovi dejanska skladnost s to uredbo.

- (79) Države članice bi morale določiti pravila o kaznih, ki se bodo uporabljale za kršitve te uredbe, in zagotoviti njihovo izvrševanje. Kazni bi se morale določiti zlasti za kršitve določb o izvozu rabljenih vozil, dostavi izrabljenih vozil pooblaščenim obratom za obdelavo ali zbirnim mestom ter trgovanju z rabljenimi, ponovno izdelanimi ali obnovljenimi deli in sestavnimi deli. Predvidene kazni bi morale biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.
- (80) Določitev obveznosti poročanja je potrebna za zagotovitev ustreznega izvajanja, spremljanja in ocenjevanja zakonodaje Unije ter za zagotavljanje posodobljenih informacij o preglednosti za trge. Točni in veljavni podatki so nujni, da Komisija oceni, ali ukrepi iz Uredbe delujejo pravilno, in po potrebi predlaga nadaljnje prilagoditve, namenjene zagotavljanju okolju prijazne obdelave izrabljenih vozil ali racionalizaciji izvajanja Uredbe. Da bi se omejilo breme, povezano s poročanjem, bi bilo treba poročati le o podatkih, ki so nujni za izvajanje te uredbe, poročanje pa bi bilo treba olajšati z digitalnimi orodji. Na podlagi teh elementov bi bilo treba določiti, katere podatke morajo gospodarski subjekti sporočiti ustreznim organom, države članice pa Komisiji. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje zahtev glede poročanja bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Izvedbeni akti, ki bi morali nadomestiti Odločbo Komisije 2005/293/ES³⁰, bi morali določati tudi metodologijo za izračun in preverjanje, ali so bili doseženi cilji glede ponovne uporabe, recikliranja in predelave.
- (81) Pristojni organi držav članic imajo pomembno vlogo pri preverjanju izpolnjevanja obveznosti iz te uredbe v zvezi z zbiranjem izrabljenih vozil in ravnanjem z njimi, vključno z boljšim sledenjem lokacije vozil s strani teh organov in bojem proti nezakonitemu ravnanju z izrabljenimi vozili. Države članice bi zato morale zahtevati, da izvajalci ravnanja z odpadki in drugi ustrezni gospodarski subjekti pristojnim organom zagotovijo podatke, ki jim omogočajo boljše spremljanje izvajanja določb o zbiranju izrabljenih vozil in ravnanju z njimi.
- (82) Izvedbena pooblastila, ki se na Komisijo prenesejo s to uredbo, bi se morala izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta³¹.
- (83) Pri sprejemanju delegiranih aktov na podlagi te uredbe je zlasti pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se taka posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje³². Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet prejmeta vse dokumente hkrati s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije v zvezi s pripravo delegiranih aktov.

³⁰ Odločba Komisije 2005/293/ES z dne 1. aprila 2005 o določitvi podrobnih pravil za spremljanje ciljev za ponovno uporabo/predelavo in ponovno uporabo/recikliranje iz Direktive 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta o izrabljenih vozilih (UL L 94, 13.4.2005, str. 30).

³¹ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

³² UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

- (84) Prilogo II k Uredbi (EU) 2019/1020, v kateri je navedena harmonizacijska zakonodaja Unije brez določb o kaznih, bi bilo treba spremeniti tako, da se direktivi 2000/53/ES in 2005/64/ES črtata z navedenega seznama, saj mora sedanja uredba vsebovati določbe o kaznih.
- (85) Zagotoviti je treba, da se določbe in zahteve iz te uredbe, povezane s homologacijo, preverijo med postopkom EU-homologacije. Uredbo (EU) 2018/858 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.
- (86) Izginula vozila so bila priznana kot eden glavnih izzivov pri izvajanju Direktive 2000/53/ES. Neobstoj učinkovitega sistema, ki bi omogočal izmenjavo informacij med državami članicami o statusu registracije vozil v realnem času, ovira sledljivost in je bil opredeljen kot razlog za veliko število „izginulih vozil“ v Uniji. V ta namen bi morala Komisija predlagati revizijo Direktive Sveta 1999/37/ES o dokumentih za registracijo vozil³³. Ta revizija bi morala od držav članic zahtevati, da za vozila, registrirana na njihovem ozemlju, elektronsko beležijo podatke, ki omogočajo ustrezno dokumentiranje razlogov za razveljavitev registracije vozila, zlasti če je vozilo obravnavano kot izrabljeno vozilo v pooblaščenem obratu za obdelavo, ponovno registrirano v drugi državi članici, izvoženo v tretjo državo zunaj Unije ali ukradeno. Poleg tega bi morali lastniki vozil za preprečitev nezakonitega razstavljanja ali izvoza vozil, ki so bila začasno odjavljena, vse spremembe lastništva nemudoma sporočiti nacionalnemu organu za registracijo vozil. Te spremembe dopolnjujejo in nadgrajujejo obstoječe zahteve, da morajo države članice elektronsko beležiti podatke o vseh vozilih, registriranih na njihovem ozemlju.
- (87) Glede na potrebo po zagotavljanju visoke ravni varstva okolja in upoštevanju znanstvenega napredka bi morala Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o uporabi te uredbe ter njenem vplivu na delovanje enotnega trga in okolje. V poročilo bi morala vključiti ovrednotenje določb o zasnovi novih vozil, vključno s cilji glede ponovne uporabe, možnosti recikliranja in predelave, ravnanja z izrabljenimi vozili, vključno s cilji recikliranja, in o kaznih ter oceno potrebe in izvedljivosti nadaljnje razširitve področja uporabe te uredbe na nekatera vozila kategorije L, težka vozila in njihove priklopnike. Ta ocena se ne bi smela osredotočati le na vidike v zvezi z obdelavo izrabljenih vozil, temveč tudi na ustreznost in dodano vrednost določitve zahtev glede zasnove.
- (88) Poročilo Komisije bi moralo vključevati tudi oceno ukrepov v zvezi z zagotavljanjem informacij o snoveh, ki vzbujaajo skrb, v vozilih in o tem, ali je treba izboljšati sledljivost takih snovi. Vsebovati bi moralo tudi oceno, ali je treba uvesti ukrepe za obravnavanje snovi, ki bi lahko vplivale na obdelavo vozil v fazi konca življenjske dobe, da bi se zagotovila večja usklajenost z Uredbo (EU) [o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke].
- (89) Zagotoviti je treba dovolj časa, da lahko gospodarski subjekti izpolnijo obveznosti na podlagi te uredbe in da države članice vzpostavijo upravno infrastrukturo, potrebno za uporabo te uredbe. Uporabo te uredbe bi bilo zato treba odložiti.
- (90) Razveljavitev Direktive 2000/53/ES bi bilo treba odložiti, da lahko države članice sprejmejo potrebne upravne ukrepe v zvezi z vzpostavitvijo sistemov zbiranja ter hkrati ohranijo kontinuiteto za gospodarske subjekte in izvajalce ravnanja z odpadki.

³³ Direktiva Sveta 1999/37/ES z dne 29. aprila 1999 o dokumentih za registracijo vozil (UL L 138, 1.6.1999, str. 57).

- (91) Ta uredba ne spreminja pravil o omejitvah uporabe svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma v vozilih iz Direktive 2000/53/ES ali o izjemah od teh omejitev. Vendar pa določa jasnejša pravila o tem, kako je treba med postopkom homologacije preverjati skladnost s temi omejitvami in drugimi zahtevami glede krožnosti. Da bi imeli proizvajalci dovolj časa za uskladitev z navedenimi pravili, bi bilo treba njihovo uporabo odložiti. Zato bi morale določbe Direktive 2000/53/ES o omejitvah uporabe svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma ostati v veljavi, dokler se navedena pravila ne začnejo uporabljati, da se zagotovi kontinuiteta in poskrbi, da vozila, dana na trg Unije, ne vsebujejo takih snovi, razen v primerih iz navedene direktive.
- (92) Ta uredba določa tudi jasnejše določbe o razširjeni odgovornosti proizvajalca kot Direktiva 2000/53/ES. Ker vzpostavitev takih sistemov in potrebnih nacionalnih določb o izdaji dovoljenja proizvajalcem in organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zahteva nekaj časa, bi bilo treba uporabo navedenih določb odložiti. Ustrezne določbe Direktive 2000/53/ES bi morale ostati v veljavi, dokler se navedene določbe ne začnejo uporabljati, da se zagotovi kontinuiteta v zvezi s financiranjem stroškov zbiranja izrabljenih vozil s strani proizvajalcev.
- (93) Podobno ta uredba vsebuje nove zahteve glede obdelave izrabljenih vozil, zlasti glede odstranitve delov in sestavnih delov za namene spodbujanja njihove ponovne uporabe, ponovne izdelave ali obnove ter izboljšanja kakovosti postopkov recikliranja. Izvajalci ravnanja z odpadki potrebujejo čas za prilagoditev takim novim zahtevam, zato bi bilo treba njihovo uporabo odložiti. Ustrezne določbe Direktive 2000/53/ES bi morale ostati v veljavi, dokler se navedene zahteve ne začnejo uporabljati, da se zagotovi kontinuiteta v zvezi z obdelavo izrabljenih vozil.
- (94) Obveznosti iz Direktive 2000/53/ES o poročanju in s tem povezane obveznosti za prenos podatkov Komisiji bi morale za določeno obdobje ostati v veljavi, da se zagotovi kontinuiteta, dokler Komisija v skladu s to uredbo ne sprejme novih pravil za izračun in oblik poročanja.
- (95) Uporabo vseh določb v zvezi z vozili kategorij L3e-L7e, M2, M3, N2, N3 in O bi bilo treba odložiti, da se prevoznikom zagotovi dovolj časa za uskladitev z novimi zahtevami. To je zlasti pomembno v zvezi z dovoljenji za pooblaščen obrate za obdelavo, ki lahko izvajajo očiščenje in nadaljnjo obdelavo takih vozil.
- (96) Zaradi jasnosti, racionalnosti in poenostavitve bi bilo treba razveljavitev Direktive 2005/65/ES odložiti, saj so pravila o homologaciji motornih vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave vključena v to uredbo. To daje proizvajalcem dovolj časa za zagotovitev, da tipi vozil, ki jih snujejo in izdelujejo, izpolnjujejo zahteve glede krožnosti, homologacijskim organom pa za izvajanje novih pravil.
- (97) Ker ciljev te uredbe, tj. prispevati k delovanju enotnega trga, preprečiti in zmanjšati škodljive učinke ravnanja z izrabljenimi vozili ter zagotoviti visoko raven varovanja zdravja ljudi in okolja, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi potrebe po harmonizaciji lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1 *Predmet urejanja*

V tej uredbi so določene zahteve glede krožnosti za zasnovo in proizvodnjo vozil v zvezi s ponovno uporabnostjo, možnostjo recikliranja in predelave ter uporabo recikliranih materialov, ki jih je treba preveriti med homologacijo vozil, ter zahteve glede informacij o delih, sestavnih delih in materialih v vozilih in njihovega označevanja. Določa tudi zahteve glede razširjene odgovornosti proizvajalca, zbiranja in obdelave izrabljenih vozil ter izvoza rabljenih vozil iz Unije v tretje države.

Člen 2 *Področje uporabe*

1. Ta uredba se uporablja:
 - (a) za vozila in izrabljena vozila kategorij M1 in N1, kot je določeno v členu 4(1), točka (a)(i) in točka (b)(i), Uredbe (EU) 2018/858;
 - (b) od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 60 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] za vozila in izrabljena vozila kategorij M2, M3, N2, N3 in O, kot je določeno v členu 4(1) Uredbe (EU) 2018/858;
 - (c) od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 60 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] za vozila in izrabljena vozila kategorij L3e, L4e, L5e, L6e in L7e, kot je določeno v členu 4(2), točke (c) do (g), Uredbe (EU) št. 168/2013.
2. Ta uredba se ne uporablja za:
 - (a) vozila za posebne namene, kot so opredeljena v členu 3, točka (31), Uredbe (EU) 2018/858;
 - (b) druge dele vozila, ki so bili homologirani v večstopenjski homologaciji kategorij N1, N2, N3, M2 ali M3, poleg osnovnega vozila;
 - (c) vozila, izdelana v majhnih serijah, kot so opredeljena v členu 3, točka (30), Uredbe (EU) 2018/858;
 - (d) vozila zgodovinskega pomena, kot so opredeljena v členu 3, točka (7), Direktive 2014/45/EU.
3. Ne glede na odstavek 1, točka (b), se naslednje določbe ne uporabljajo za vozila in izrabljena vozila kategorij M2, M3, N2, N3 in O:
 - (a) člen 4 o ponovni uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave vozil;
 - (b) člen 5 o zahtevah glede snovi v vozilih;
 - (c) člen 6 o najmanjši vsebnosti recikliranih materialov v vozilih;
 - (d) člen 7 o zasnovi, ki omogoča odstranitev in zamenjavo nekaterih delov in sestavnih delov v vozilih;
 - (e) člen 8 o splošnih obveznostih;

- (f) člen 9 o strategiji krožnosti;
 - (g) člen 10 o izjavi o vsebnosti recikliranih materialov v vozilih;
 - (h) člen 12 o označevanju delov, sestavnih delov in materialov v vozilih;
 - (i) člen 13 o krožnostnem potnem listu vozila;
 - (j) člen 21 o prilagajanju pristojbin;
 - (k) člen 22 o mehanizmu razporejanja stroškov za vozila, ki postanejo izrabljena vozila v drugi državi članici;
 - (l) člen 28 o splošnih zahtevah glede drobljenja;
 - (m) člen 30 o obveznem odstranjevanju delov in sestavnih delov za ponovno uporabo in recikliranje pred drobljenjem;
 - (n) člen 31 o zahtevah glede odstranjenih delov in sestavnih delov;
 - (o) člen 32 o trgovini z rabljenimi, ponovno izdelanimi ali obnovljenimi deli in sestavnimi deli;
 - (p) člen 33 o ponovni uporabi, ponovni izdelavi in obnovi delov in sestavnih delov;
 - (q) člen 34 o ciljih glede ponovne uporabe, recikliranja in predelave;
 - (r) člen 35 o prepovedi odlaganja neinertnih odpadkov;
 - (s) člen 36 o pošiljkah izrabljenih vozil.
4. Ne glede na odstavek 1, točka (c), se naslednje določbe ne uporabljajo za vozila in izrabljena vozila kategorij L3e, L4e, L5e, L6e in L7e:
- (a) členi iz odstavka 3;
 - (b) člen 38 o nadzoru izvoza rabljenih vozil in zahtevah v zvezi z njim;
 - (c) člen 39 o avtomatiziranem preverjanju identifikacijske številke vozila in informacij o statusu vozila;
 - (d) člen 40 o obvladovanju tveganja in carinskih kontrolah;
 - (e) člen 41 o začasni prepovedi;
 - (f) člen 42 o sprostitvi v izvoz;
 - (g) člen 43 o zavrnitvi sprostitve v izvoz;
 - (h) člen 44 o sodelovanju med organi in izmenjavi informacij;
 - (i) člen 45 o elektronskih sistemih.
5. Ne glede na odstavek 2, točka (a), se za vozila za posebne namene uporabljajo naslednje določbe:
- (a) člen 5 o zahtevah glede snovi v vozilih;
 - (b) člen 16 o razširjeni odgovornosti proizvajalca;
 - (c) člen 20 o finančni odgovornosti proizvajalcev;
 - (d) člen 23 o zbiranju izrabljenih vozil;
 - (e) člen 24 o dostavi izrabljenih vozil pooblaščenim obratom za obdelavo;

- (f) člen 25 o potrdilu o uničenju;
 - (g) člen 26 o obveznostih lastnika vozila;
 - (h) člen 29 o očiščenju;
 - (i) člen 30 o obveznem odstranjevanju delov in sestavnih delov za ponovno uporabo in recikliranje pred drobljenjem.
6. Ne glede na odstavek 1, točki (b) in (c), se členi 16, 19, 20, 27 in 46 do 49 uporabljajo za vozila in izrabljena vozila kategorij L3, L4, L5, L6 L7, M2, M3, N2, N3 in O z naslednjimi spremembami:
- (a) razširjena odgovornost proizvajalca iz člena 16 vključuje obveznost proizvajalcev takih vozil, da zagotovijo, da so vozila, katerih dostopnost na trgu so prvič omogočili na ozemlju države članice in postanejo izrabljena vozila:
 - (i) zbrana v skladu s členom 23;
 - (ii) očiščena v skladu s členom 29;
 - (b) dovoljenje iz člena 19 se izda, če vložnik dokazano izpolnjuje merila iz člena 19(2) v zvezi z zbiranjem in očiščenjem vozil;
 - (c) finančni prispevki, ki jih plačajo proizvajalci v skladu s členom 20(1), točka (a), krijejo stroške zbiranja in očiščenja vozil takih kategorij, ki se ne krijejo s prihodki izvajalcev ravnanja z odpadki, povezanimi s prodajo rabljenih nadomestnih delov in rabljenih nadomestnih sestavnih delov, očiščenih izrabljenih vozil ali sekundarnih surovin, recikliranih iz izrabljenih vozil;
 - (d) člen 27 se uporablja, razen odstavka 3, točki (c) in (d);
 - (e) členi 46 do 49 se uporabljajo samo v zvezi z izvrševanjem obveznosti, ki se uporabljajo za take kategorije vozil.

Člen 3 *Opredelitev pojmov*

1. V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve:
- (1) „vozilo“ pomeni vsako vozilo, kot je opredeljeno v členu 3, točka (15), Uredbe (EU) 2018/858 ali navedeno v členu 4(2), točke (c) do (g), Uredbe (EU) 168/2013;
 - (2) „izrabljeno vozilo“ pomeni vozilo, ki je odpadek, kot je opredeljen v členu 3, točka (1), Direktive 2008/98/ES, ali vozila, ki so nepopravljiva v skladu z merili iz dela A, točki 1 in 2, Priloge I;
 - (3) „tip vozila“ pomeni vsak tip vozila, kot je opredeljen v členu 3, točka (32), Uredbe (EU) 2018/858, ali tip vozila, kot je opredeljen v členu 3, točka (73), Uredbe (EU) št. 168/2013;
 - (4) „ponovna uporabnost“ pomeni možnost ponovne uporabe delov ali sestavnih delov, izgrajenih iz izrabljenega vozila;
 - (5) „ponovna uporaba“ pomeni vsak postopek, s katerim se deli ali sestavni deli izrabljenih vozil uporabljajo za namen, za katerega so bili zasnovani;

- (6) „možnost recikliranja“ pomeni možnost recikliranja delov, sestavnih delov ali materialov, izgrajenih iz izrabljenega vozila;
- (7) „možnost predelave“ pomeni možnost predelave delov, sestavnih delov ali materialov, izgrajenih iz izrabljenega vozila;
- (8) „dobavitelj“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ki dobavlja dele, sestavne dele ali materiale proizvajalcu, ta pa jih uporablja za izdelavo vozil;
- (9) „plastika“ pomeni polimer v smislu člena 3, točka (5), Uredbe (ES) št. 1907/2006, ki so mu lahko dodani dodatki ali druge snovi;
- (10) „kritične surovine“ pomeni kritične surovine, kot so opredeljene v členu 2, točka (2), Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah];
- (11) „popotrošniški odpadki“ pomeni odpadke, ki nastanejo iz izdelkov, potem ko so bili dani na trg;
- (12) „odstranitev“ pomeni ročno, mehansko, kemično, toplotno ali metalurško obdelavo, pri kateri je ciljne dele, sestavne dele ali materiale iz izrabljenih vozil mogoče posamično opredeliti kot ločen izhodni tok ali del izhodnega toka;
- (13) „motor na električni pogon“ pomeni električni motor, ki pretvarja električno vhodno moč v mehansko izhodno moč, da zagotovi pogon vozila;
- (14) „baterija za električna vozila“ pomeni baterijo za električna vozila, kot je opredeljena v členu 3, točka (14), Uredbe (EU) 2023/1542;
- (15) „pooblaščen obrat za obdelavo“ pomeni vsak obrat ali podjetje, ki ima v skladu z Direktivo 2008/98/ES in to uredbo dovoljenje za zbiranje in obdelavo izrabljenih vozil;
- (16) „obdelava“ pomeni vsako dejavnost po tem, ko je bilo izrabljeno vozilo dostavljeno objektu za očiščenje, razstavljanje, stiskanje, rezanje, drobljenje, predelavo ali pripravo odpadkov iz drobilnika na odstranjevanje, in kateri koli drug postopek za predelavo ali odstranitev izrabljenega vozila ter njegovih delov, sestavnih delov in materialov;
- (17) „drobljenje“ pomeni vsak postopek, ki se uporablja za lomljenje ali drobljenje izrabljenih vozil;
- (18) „izvajalec popravil in vzdrževanja“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ki v okviru svoje trgovske, poslovne, obrtne ali poklicne dejavnosti opravlja storitve popravil ali vzdrževanja, bodisi neodvisno od proizvajalcev bodisi z njihovim pooblastilom;
- (19) „dajanje na trg“ pomeni prvo omogočanje dostopnosti vozila v Uniji;
- (20) „omogočanje dostopnosti na trgu“ pomeni vsako dobavo vozila za distribucijo ali uporabo na trgu v okviru gospodarske dejavnosti, bodisi odplačno ali neodplačno;
- (21) „izvajalec ravnanja z odpadki“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ki se poklicno ukvarja z zbiranjem ali obdelavo izrabljenih vozil;
- (22) „proizvajalec“ pomeni vsakega proizvajalca, uvoznika ali distributerja, ki ne glede na uporabljeno prodajno tehniko, vključno s pogodbami, sklenjenimi na daljavo, kot so opredeljene v členu 2, točka (7), Direktive 2011/83/EU, vozilo prvič poklicno dobavi za distribucijo ali uporabo na ozemlju države članice;

- (23) „organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev“ pomeni pravni subjekt, ki v imenu več proizvajalcev finančno ali finančno in operativno organizira izpolnjevanje obveznosti v zvezi z razširjeno odgovornostjo proizvajalca;
- (24) „imenovani zastopnik za razširjeno odgovornost proizvajalca“ pomeni fizično ali pravno osebo s sedežem v državi članici, v kateri proizvajalec prvič omogoča dostopnost vozila na trgu in ni država članica, v kateri ima proizvajalec sedež, ter ga proizvajalec imenuje v skladu s členom 8a(5), tretji pododstavek, Direktive 2008/98/ES za izpolnjevanje obveznosti navedenega proizvajalca iz poglavja IV te uredbe;
- (25) „sekundarne surovine“ pomeni materiale, ki so bili pridobljeni s postopki recikliranja in lahko nadomestijo primarne surovine;
- (26) „lastnik vozila“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ki ima lastninsko pravico na vozilu, in, če ni drugače določeno, vsakega imetnika potrdila o registraciji;
- (27) „tehnologija naknadnega drobljenja“ pomeni tehnike in tehnologije, ki se uporabljajo za predelavo materialov iz izrabljenih vozil po drobljenju, da se omogoči nadaljnja predelava;
- (28) „ponovna izdelava“ pomeni postopek, pri katerem se izdelava nov del ali sestavni del iz delov in sestavnih delov, odstranjenih iz vozil ali izrabljenih vozil, in pri katerem se vsaj enkrat spremeni del ali sestavni del, kar vpliva na njegovo varnost, zmogljivost, namen ali tip;
- (29) „obnova“ pomeni ukrepe, ki se izvajajo za pripravo, čiščenje, preskušanje in po potrebi popravilo dela ali sestavnega dela, ki se odstrani iz vozil ali izrabljenih vozil, da se ponovno vzpostavi zmogljivost ali funkcionalnost tega dela ali sestavnega dela v okviru predvidene uporabe in obsega zmogljivosti, prvotno zasnovanega v fazi zasnove, ki je veljala v času dajanja na trg;
- (30) „odpadna embalaža“ pomeni odpadno embalažo, kot je opredeljena v členu 3, točka (2), Direktive 94/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta³⁴ [člen 3, točka (20), Uredbe (EU) [uredba o embalaži in odpadni embalaži]];
- (31) „odpadna električna in elektronska oprema“ pomeni odpadno električno in elektronsko opremo, kot je opredeljena v členu 3(1), točka (e), Direktive 2012/19/EU Evropskega parlamenta in Sveta³⁵;
- (32) „neinertni odpadki“ pomenijo odpadke, ki ne izpolnjujejo pogojev za opredelitev izraza „inertni odpadki“ iz člena 2, točka (e), Direktive Sveta 1999/31/ES³⁶;
- (33) „rabljeno vozilo“ pomeni vozilo, ki je bilo registrirano v državi članici ali kateri koli drugi državi in ni izrabljeno vozilo;
- (34) „rabljeno vozilo za izvoz“ pomeni rabljeno vozilo, ki je dano v carinski postopek iz člena 269 Uredbe (EU) št. 952/2013;
- (35) „gospodarski subjekti“ pomenijo proizvajalce, zbiralce, zavarovalnice vozil, dobavitelje, izvajalce popravil in vzdrževanja, izvajalce ravnanja z odpadki in vse

³⁴ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 94/62/ES z dne 20. decembra 1994 o embalaži in odpadni embalaži (UL L 365, 31.12.1994, str. 10).

³⁵ Direktiva 2012/19/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2012 o odpadni električni in elektronski opremi (OEEO) (UL L 197, 24.7.2012, str. 38).

³⁶ Direktiva Sveta 1999/31/ES z dne 26. aprila 1999 o odlagališčih odpadkov (UL L 182, 16.7.1999, str. 1).

druge subjekte, vključene v zasnovo vozil, trgovino z rabljenimi vozili ali ravnanje z izrabljenimi vozili.

2. Poleg opredelitev iz odstavka 1 se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „odpadek“, „odpadna olja“, „imetnik odpadkov“, „ravnanje z odpadki“, „zbiranje“, „preprečevanje“, „recikliranje“, „predelava“, „zasipanje“, „odstranjevanje“ in „sistem razširjene odgovornosti proizvajalca“ iz člena 3, točke (1), (3), (6), (9), (10), (12), (15), (17), (17a), (19) oziroma (21), Direktive 2008/98/ES;
- (b) „homologacija“, „večstopenjska homologacija“, „sestavni del“, „deli“, „nadomestni deli“, „osnovno vozilo“, „vozilo, izdelano v majhni seriji“, „vozilo za posebne namene“, „organ za tržni nadzor“, „organ za odobritev“, „proizvajalec“, „uvoznik“ in „distributer“ iz člena 3, točke (1), (8), (19), (21), (23), (24), (30), (31), (35), (36), (40), (42) oziroma (43), Uredbe (EU) 2018/858;
- (c) „registracija“, „potrdilo o registraciji“, „imetnik potrdila o registraciji“, „začasna prepoved“ in „razveljavitev registracije“ iz člena 2, točke (b), (c), (d), (e) oziroma (f), Direktive 1999/37/ES;
- (d) „vozilo zgodovinskega pomena“, „tehnični pregled“ in „potrdilo o tehničnem pregledu“ iz člena 3, točke (7), (9) oziroma (12), Direktive 2014/45/EU;
- (e) „snov, ki vzbuja skrb“ in „nosilec podatkov“ iz člena 2, točki (28) oziroma (30), Uredbe [o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke].

POGLAVJE II ZAHTEVE GLEDE KROŽNOSTI

Člen 4

Ponovna uporabnost, možnost recikliranja in predelave vozil

- 1. Vsako vozilo, ki pripada tipu vozila, homologiranemu od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 72 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] v skladu z Uredbo (EU) 2018/858, se izdelata tako, da se:
 - (a) ponovno uporabi ali reciklira vsaj 85 % njegove mase;
 - (b) ponovno uporabi ali predela vsaj 95 % njegove mase.
- 2. Proizvajalci za vsak tip vozila iz odstavka 1 sprejmejo naslednje ukrepe:
 - (a) zbirajo ustrezne podatke v celotni dobavni verigi, zlasti o vrsti in masi vseh materialov, uporabljenih pri izdelavi vozila, da se zagotovi stalna skladnost z zahtevami;
 - (b) hranijo vse druge ustrezne podatke o vozilu, potrebne za postopek izračuna iz točke (e);
 - (c) preverijo pravilnost in popolnost informacij, prejetih od dobaviteljev;
 - (d) upravljajo in dokumentirajo razčlenitev materialov;
 - (e) izračunajo stopnje ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave za namene odstavka 1 v skladu z metodologijo, ki jo določi Komisija na podlagi

odstavka 3, ali pred sprejetjem take metodologije v skladu s standardom ISO 22628:2002 v kombinaciji z elementi iz dela A Priloge II;

- (f) označijo dele in sestavne dele vozil iz polimerov in elastomerov v skladu s členom 12(1);
 - (g) zagotovijo, da se deli in sestavni deli iz dela E Priloge VII ne uporabijo ponovno pri izdelavi novih vozil.
3. Komisija do [*Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 35 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*] sprejme izvedbeni akt o določitvi nove metodologije za izračun in preverjanje stopenj ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave vozila, pri čemer upošteva elemente iz Priloge II.
- Navedeni izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 51(2).

Člen 5

Zahteve glede snovi v vozilih

- 1. Prisotnost snovi, ki vzbujajo skrb, v vozilih ter njihovih delih in sestavnih delih se čim bolj zmanjša.
- 2. Poleg omejitev iz Priloge XVII k Uredbi (ES) št. 1907/2006 in po potrebi omejitev iz prilog I in II k Uredbi (EU) 2019/1021 ter Uredbe (EU) 2023/1542 nobeno vozilo, homologirano od [*Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 72 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*] v skladu z Uredbo (EU) 2018/858, ne vsebuje svinca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma.
- 3. Z odstopanjem od odstavka 2 lahko tipi vozil vsebujejo svinec, živo srebro, kadmij ali šestvalentni krom pod pogoji in do najvišjih vrednosti koncentracij, določenih v Prilogi III.
- 4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za spremembo Priloge III, da bi jo prilagodila znanstvenemu in tehničnemu napredku, in sicer z:
 - (a) določitvijo najvišjih vrednosti koncentracij, do katerih je dopustna prisotnost svinca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma v določenih delih, sestavnih delih in homogenih materialih vozil;
 - (b) izvzetjem nekaterih delov, sestavnih delov in homogenih materialov vozil iz prepovedi prisotnosti svinca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma iz odstavka 2, če so izpolnjeni naslednji pogoji:
 - (i) uporaba navedenih snovi je neizogibna;
 - (ii) dokazano je, da socialno-ekonomske koristi prevladajo nad tveganjem za zdravje ljudi ali okolje, ki izhaja iz uporabe navedenih snovi;
 - (iii) na voljo ni ustreznih nadomestnih snovi ali tehnologij;
 - (c) črtanjem delov, sestavnih delov in homogenih materialov vozil iz Priloge III, če je mogoče preprečiti uporabo svinca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma;
 - (d) določanjem tistih delov, sestavnih delov in homogenih materialov vozil, ki jih je treba odstraniti pred nadaljnjo obdelavo, ter zahtevanjem, da so označeni ali prepoznavni na drug ustrezen način.

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za spremembo Priloge III, zlasti s črtanjem nekaterih izjem za homogene materiale in sestavne dele s seznama, če je posebna izjema obravnavana v drugi zakonodaji Unije.

5. Evropska agencija za kemikalije (v nadaljnjem besedilu: Agencija) na zahtevo Komisije in v 12 mesecih od navedene zahteve pripravi poročilo o tehnični in ekonomski izvedljivosti alternativ, ki se nanašajo na obstoječe izjeme iz Priloge III, ter na podlagi take ocene poda utemeljen predlog za posebno spremembo izjeme.
6. Takoj ko Agencija prejme zahtevo Komisije, na svojem spletišču objavi obvestilo, da bo pripravila poročilo o morebitni spremembi izjeme iz Priloge III, in vse zainteresirane strani pozove, naj predložijo pripombe v osmih tednih od datuma objave obvestila. Agencija na svojem spletišču objavi vse pripombe, ki jih je prejela od zainteresiranih strani.
7. Odbor za socialno-ekonomsko analizo, ki deluje v okviru Agencije in je bil ustanovljen v skladu s členom 76(1), točka (d), Uredbe (ES) št. 1907/2006, najpozneje devet mesecev po tem, ko je bilo poročilo iz odstavka 4 predloženo Komisiji, sprejme mnenje o poročilu in o predlaganih posebnih spremembah. Agencija navedeno mnenje nemudoma predloži Komisiji.
8. Komisija sprejme delegirane akte iz odstavka 4, pri čemer upošteva socialno-ekonomski učinek uvedbe, spremembe ali črtanja izjeme od omejitve uporabe svinca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma v tipih vozil, vključno z razpoložljivostjo alternativ ter vplivi na zdravje ljudi in okolje v celotnem življenjskem ciklu vozil.

Člen 6

Najmanjša vsebnost recikliranih materialov v vozilih

1. Plastika, ki je del katerega koli tipa vozila, homologiranega od [*Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 72 mesecih od datuma začetka veljavnosti Uredbe*] v skladu z Uredbo (EU) 2018/858, vsebuje vsaj 25 % plastike, reciklirane glede na težo iz popotrošniških plastičnih odpadkov.
Vsaj 25 % ciljne vrednosti iz prvega pododstavka se doseže z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil, v zadevni tip vozila.
2. Komisija do [*Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 23 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*] sprejme izvedbeni akt v skladu s členom 51(2) za dopolnitev te uredbe in za namene odstavka 1 tega člena z določitvijo metodologije za izračun in preverjanje deleža plastike, prisotne v tipu vozila in vgrajene vanj, ki je predelana iz popotrošniških odpadkov oziroma izrabljenih vozil.
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za dopolnitev te uredbe z določitvijo najmanjšega deleža recikliranega jekla iz popotrošniških jeklenih odpadkov, ki mora biti prisoten in vgrajen v tipih vozil, homologiranih v skladu s to uredbo in Uredbo (EU) 2018/858.

Najmanjši delež recikliranega jekla iz prvega pododstavka temelji na študiji izvedljivosti, ki jo izvede Komisija. Študija se zaključi do [*Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 23 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*], pri čemer se upoštevajo zlasti naslednji vidiki:

- (a) sedanja in napovedana razpoložljivost jekla, recikliranega iz popotrošniških virov jeklenih odpadkov;
- (b) sedanji delež popotrošniških odpadkov v različnih jeklenih polizdelkih in vmesnih izdelkih, ki se uporabljajo v vozilih;
- (c) morebitna uporaba popotrošniškega recikliranega jekla s strani proizvajalcev v vozilih, ki bodo homologirana v prihodnosti;
- (d) relativno povpraševanje avtomobilskega sektorja v primerjavi s povpraševanjem po popotrošniških jeklenih odpadkih v drugih sektorjih;
- (e) ekonomska vzdržnost, tehnični in znanstveni napredek, vključno s spremembami v razpoložljivosti tehnologij recikliranja v zvezi s stopnjami recikliranja jekla;
- (f) prispevek najmanjšega deleža vsebnosti recikliranega jekla v vozilih k odprti strateški avtonomiji Unije ter njenim podnebnim in okoljskim ciljem;
- (g) potreba po preprečevanju nesorazmernih negativnih učinkov na cenovno dostopnost vozil ter
- (h) vpliv na skupne stroške in konkurenčnost avtomobilskega sektorja.

Komisija lahko sprejme izvedbeni akt, s katerim določi metodologijo za izračun in preverjanje deleža jekla, recikliranega iz popotrošniških jeklenih odpadkov, ki je prisotno v tipih vozil in vgrajeno vanje.

Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 51(2).

4. Komisija do [*Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 35 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*] oceni izvedljivost določitve zahteve glede najmanjšega deleža:

- (a) aluminija in njegovih zlitin, magnezija in njegovih zlitin, recikliranih iz popotrošniških odpadkov in vgrajenih v tipe vozil, ter
- (b) neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija ali bora, recikliranega iz popotrošniških odpadkov in vgrajenega v trajne magnete v motorjih na električni pogon.

Po zaključku ocene iz prvega pododstavka se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za dopolnitev te uredbe z določitvijo najmanjšega deleža aluminija in njegovih zlitin, magnezija in njegovih zlitin, neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija ali bora, recikliranega iz popotrošniških odpadkov, ki je prisoten v tipih vozil, ki se homologirajo v skladu s to uredbo in Uredbo (EU) 2018/858, in vgrajen vanje.

Najmanjši delež recikliranih materialov iz drugega pododstavka temelji na študiji izvedljivosti iz prvega pododstavka, pri čemer se upoštevajo vsi naslednji dejavniki:

- (a) sedanja in predvidena razpoložljivost materialov iz drugega pododstavka, recikliranih iz popotrošniških odpadkov;
- (b) sedanji deleži recikliranih materialov iz popotrošniških odpadkov v materialih iz drugega pododstavka v vozilih, danih na trg;
- (c) ekonomska vzdržnost, tehnični in znanstveni napredek, vključno s spremembami v razpoložljivosti tehnologij recikliranja v zvezi z vrsto recikliranih materialov in njihovimi stopnjami recikliranja;

- (d) prispevek najmanjšega deleža recikliranih materialov iz drugega pododstavka v vozilih k strateški avtonomiji Unije ter njenim podnebnim in okoljskim ciljem;
- (e) morebitni učinki na delovanje vozil zaradi vključitve recikliranih materialov iz drugega pododstavka v dele in sestavne dele vozila;
- (f) potreba po preprečevanju nesorazmernih negativnih učinkov na cenovno dostopnost vozil, ki vsebujejo materiale iz drugega pododstavka;
- (g) vpliv na skupne stroške in konkurenčnost avtomobilskega sektorja.

Komisija lahko sprejme izvedbeni akt, s katerim določi metodologijo za izračun in preverjanje deleža materialov, recikliranih iz popotrošniških odpadkov, v tipih vozil.

Navedeni izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 51(2).

Člen 7

Zasnova, ki omogoča odstranitev in zamenjavo nekaterih delov in sestavnih delov v vozilih

1. Vsako vozilo, ki pripada tipu vozila, homologiranemu od [*Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 72 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*], je zasnovano tako, da pooblaščenim obratom za obdelavo ne onemogoča odstranitve delov in sestavnih delov iz dela C Priloge VII iz zadevnega vozila med fazo ravnanja z odpadki.
2. Vsako vozilo, ki pripada tipu vozila, homologiranemu od [*Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 72 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*] v skladu z Uredbo (EU) 2018/858, je v zvezi s spojnimi, pritrdilnimi in tesnilnimi elementi zasnovano tako, da lahko pooblaščen obrati za obdelavo ali izvajalci popravil in vzdrževanja med fazo uporabe in fazo ravnanja z odpadki preprosto in nedestruktivno odstranijo in zamenjajo baterije za električna vozila in motorje na električni pogon v vozilih.
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za spremembo odstavka 2 z revizijo seznama delov in sestavnih delov, ki morajo biti zasnovani za odstranitev iz vozil in zamenjavo, da se v navedeni odstavek vključijo dodatni deli in sestavni deli iz dela C Priloge VII, pri čemer se upošteva tehnični in znanstveni napredek.
4. Komisija lahko sprejme izvedbene akte, s katerimi določi pogoje za zasnovo za odstranitev in zamenjavo delov in sestavnih delov iz odstavka 2, kadar je to potrebno za zagotovitev usklajenega izvajanja obveznosti iz navedenega odstavka.

Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 51(2).

POGLAVJE III OBVEZNOSTI PROIZVAJALCEV

Člen 8

Splošne obveznosti

1. Proizvajalci dokažejo, da so nova vozila, ki so jih proizvedli in so dana na trg, homologirana v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2018/858 in te uredbe.

2. Za namene homologacije vozil, za katera se uporabljajo zahteve iz člena 4, 5, 6 ali 7, proizvajalec predloži dokumentacijo, ki dokazuje skladnost z navedenimi zahtevami, pri čemer:
 - (a) jo vključi v opisno mapo iz člena 24 Uredbe (EU) 2018/858 ter
 - (b) jo predloži homologacijskemu organu v skladu s členom 23 Uredbe (EU) 2018/858.
3. Za namene homologacije vozil, za katera se uporablja zahteva iz člena 9, proizvajalec homologacijskemu organu predloži strategijo krožnosti skupaj z vlogo za homologacijo iz člena 23 Uredbe (EU) 2018/858.
4. Za namene homologacije vozil, za katera se uporabljajo zahteve iz člena 10, proizvajalec pripravi informacije iz člena 10(1) in jih v skladu s členom 24(1), točka (a), Uredbe (EU) 2018/858 predloži homologacijskemu organu skupaj z vlogo za homologacijo iz člena 23 navedene uredbe.
5. Za namene homologacije vozil, za katera se uporabljajo zahteve iz člena 11, proizvajalec homologacijskemu organu v skladu s členom 24(1), točka (a), Uredbe (EU) 2018/858 predloži izjavo, ki potrjuje skladnost z zahtevo iz člena 11(1), skupaj z vlogo za homologacijo iz člena 23 navedene uredbe.

Člen 9 *Strategija krožnosti*

1. Proizvajalec za vsak tip vozila, ki je homologiran v skladu z Uredbo (EU) 2018/858 od *[Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe]*, pripravi strategijo krožnosti.
2. V strategiji krožnosti so opisani ukrepi, ki jih bodo proizvajalci sprejeli za spremljanje svojih obveznosti, da zagotovijo izpolnjevanje zahtev glede krožnosti iz poglavja II, ki se preverjajo v postopkih homologacije in se uporabljajo za zadevni tip vozila.
3. Strategija krožnosti vsebuje elemente iz dela A Priloge IV.
4. Proizvajalec Komisiji predloži izvod strategije krožnosti v 30 dneh po podelitvi homologacije za zadevni tip vozila.
5. Proizvajalec spremlja ukrepe iz strategije krožnosti in nadalje ukrepa v zvezi z njimi ter vsakih pet let posodobi strategijo v skladu z delom B Priloge IV. Posodobljena strategija krožnosti se predloži homologacijskemu organu, ki je izdal homologacijo za zadevni tip vozila, in Komisiji.
6. Komisija da strategije krožnosti in vse njihove posodobitve na voljo javnosti, pri čemer ne deli zaupnih informacij.
7. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za spremembo dela B Priloge IV s prilagoditvijo zahtev glede vsebine strategije krožnosti in njenih posodobitev tehničnemu in znanstvenemu napredku pri proizvodnji vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, razvoju trga v avtomobilskem sektorju in regulativnim spremembam.
8. Komisija do *[Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan meseca po 83 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe]* in nato vsakih šest let pripravi in objavi poročilo o krožnosti avtomobilskega sektorja. Poročilo temelji zlasti na strategijah krožnosti in njihovih posodobitvah.

Člen 10

Izjava o vsebnosti recikliranih materialov v vozilih

1. Proizvajalci za vsak tip vozila, homologiran od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od začetka veljavnosti Uredbe] v skladu z Uredbo (EU) 2018/858, navedejo ustrezni delež vsebnosti recikliranega:
 - (a) neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija in bora v trajnih magnetih v motorjih na električni pogon;
 - (b) aluminija in njegovih zlitin;
 - (c) magnezija in njegovih zlitin;
 - (d) jekla.Izjava se nanaša na reciklirano vsebnost teh materialov, prisotnih v tipu vozila, in za vsak delež materiala navaja, ali je material recikliran iz predpotrošniških ali popotrošniških odpadkov.
2. Homologacijski organi preverijo, ali so proizvajalci predložili zahtevano dokumentacijo in ali vsebuje informacije iz odstavka 1.
3. Z odstopanjem od odstavka 1 se zahteva po navedbi deleža reciklirane vsebnosti določenega materiala ne uporablja, če je bil za navedeni material določen cilj v skladu s členom 6(3) ali (4).

Člen 11

Informacije o odstranitvi in zamenjavi delov, sestavnih delov in materialov v vozilih

1. Proizvajalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] zagotovijo neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij iz Priloge V, ki omogočajo dostop do naslednjih elementov ter njihovo varno odstranitev in zamenjavo:
 - (a) baterije za električna vozila, vgrajene v vozilo;
 - (b) motorji na električni pogon, vgrajeni v vozilo;
 - (c) deli, sestavni deli in materiali, ki vsebujejo tekočine iz dela B Priloge VII in ki so vključeni v vozila;
 - (d) deli in sestavni deli iz dela C Priloge VII, ki so vključeni v vozila;
 - (e) deli in sestavni deli, ki v času homologacije vozila vsebujejo kritične surovine iz člena 27(1), točka (b), Uredbe (EU) [akt o kritičnih surovinah];
 - (f) digitalno šifrirani sestavni deli in deli v vozilu, če tako šifriranje preprečuje njihovo popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v drugem vozilu.
2. Proizvajalci zagotovijo sodelovanje s pooblaščenimi izvajalci obdelave ter izvajalci popravil in vzdrževanja z vzpostavitev potrebnih komunikacijskih platform za zagotavljanje in posodabljanje informacij iz odstavka 1 in Priloge V.

Proizvajalci informacije iz prvega pododstavka zagotovijo brezplačno. Proizvajalci lahko od izvajalcev ravnanja z odpadki ter izvajalcev popravil in vzdrževanja pobirajo pristojbine v višini, potrebni za kritje upravnih stroškov zagotavljanja dostopa do zahtevanih informacij na komunikacijskih platformah.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za spremembo Priloge V z revizijo seznama delov, sestavnih delov in materialov vozil ter obsega informacij, ki jih morajo zagotoviti proizvajalci.

Člen 12

Označevanje delov, sestavnih delov in materialov v vozilih

1. Proizvajalci in njihovi dobavitelji uporabljajo nomenklaturu šifrirnih standardov sestavnih delov in materialov iz točk 1 do 3 Priloge VI za označevanje in identifikacijo delov, sestavnih delov in materialov v vozilih.
2. Proizvajalci zagotovijo, da imajo motorji na električni pogon, ki vsebujejo trajne magnetne, vidno, čitljivo in neizbrisno oznako, na kateri so navedeni podatki iz točke 4 Priloge VI.
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50, da spremeni Prilogo VI ter jo prilagodi tehničnemu in znanstvenemu napredku.

Člen 13

Krožnostni potni list vozila

1. Od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 84 mesecih od datuma začetka veljavnosti Uredbe] ima vsako vozilo, dano na trg, krožnostni potni list vozila, ki je usklajen z drugimi okoljskimi potnimi listi, povezanimi z vozili, ki so vzpostavljeni v skladu s pravom Unije, in je po možnosti vključen vanje.
2. Krožnostni potni list vozila vsebuje informacije iz člena 11 te uredbe v digitalni obliki in je dostopen brezplačno.
3. Proizvajalec, ki da vozilo na trg, zagotovi, da so informacije v krožnostnem potnem listu vozila točne, popolne in posodobljene.
4. Vse informacije, vključene v krožnostni potni list vozila, so v skladu s pravili, ki jih je Komisija določila na podlagi odstavka 6, pri čemer so:
 - (a) osnovane na odprtih standardih;
 - (b) pripravljene v interoperabilni obliki;
 - (c) prenosljive prek odprtega interoperabilnega omrežja za izmenjavo podatkov brez vezanosti na ponudnika;
 - (d) strojno berljive in strukturirane ter je po njih mogoče iskati.
5. Krožnostni potni list vozila, ki je postalo izrabljeno vozilo, preneha obstajati najprej šest mesecev po izdaji potrdila o uničenju za navedeno izrabljeno vozilo.
6. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi pravila o:
 - (a) načinu in tehnični specifikaciji rešitve, ki se uporablja za dostop do krožnostnega potnega lista vozila;
 - (b) zahtevah glede tehnične zasnove in delovanja krožnostnega potnega lista vozila, vključno s pravili glede:
 - (i) interoperabilnosti krožnostnega potnega lista vozila z drugimi potnimi listi, ki jih zahteva zakonodaja Unije;

- (ii) shranjevanja in obdelave informacij, vključenih v krožnostni potni list vozila;
- (iii) razpoložljivosti krožnostnega potnega lista vozila, ko proizvajalec, odgovoren za izpolnjevanje obveznosti iz odstavka 3, preneha obstajati ali opravljati svojo dejavnost v Uniji;
- (c) uvajanju, spreminjanju in posodabljanju informacij iz krožnostnega potnega lista vozila s strani tretjih oseb, ki niso proizvajalec;
- (d) lokaciji nosilca podatkov ali drugega identifikatorja, ki omogoča dostop do krožnostnega potnega lista vozila.

Komisija pri določanju pravil iz prvega pododstavka upošteva potrebo po zagotovitvi visoke ravni varnosti in zasebnosti.

Izvedbeni akti iz prvega pododstavka tega člena se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 51(2).

POGLAVJE IV RAVNANJE Z IZRABLJENIMI VOZILI

ODDELEK 1 SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 14 *Pristojni organ*

1. Države članice imenujejo enega ali več pristojnih organov, odgovornih za izvajanje obveznosti iz tega poglavja, zlasti za spremljanje in preverjanje, ali proizvajalci in organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev izpolnjujejo svoje obveznosti iz členov 15 do 36.
2. Vsaka država članica lahko med pristojnimi organi iz odstavka 1 določi eno kontaktno točko za komuniciranje s Komisijo.
3. Države članice določijo podrobnosti o organizaciji in delovanju pristojnih organov, vključno z upravnimi in postopkovnimi pravili za:
 - (a) registracijo proizvajalcev v skladu s členom 17;
 - (b) izdajo dovoljenja proizvajalcem in organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev v skladu s členom 19;
 - (c) nadzor nad izvajanjem obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca v skladu s členoma 16 in 20;
 - (d) zbiranje podatkov o vozilih in izrabljenih vozilih v skladu s členoma 17(12) in 49(6);
 - (e) objavljanje informacij v skladu s členom 49.
4. Države članice do [*Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po treh mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*] uradno obvestijo Komisijo o imenih in naslovih pristojnih organov, imenovanih v skladu z odstavkom 1. Države

članice Komisijo nemudoma obvestijo o kakršnih koli spremembah imen ali naslovov navedenih pristojnih organov.

Člen 15

Pooblašчени obrati za obdelavo

1. Brez poseganja v Direktivo 2010/75/EU vsak obrat ali podjetje, ki namerava izvajati postopke obdelave izrabljenih vozil, pridobi dovoljenje pristojnega organa v skladu s členom 23 Direktive 2008/98/ES in izpolnjuje pogoje iz navedenega dovoljenja.
2. Pristojni organ pred izdajo dovoljenja iz odstavka 1 preveri, ali ima obrat ali podjetje tehnične, finančne in organizacijske zmogljivosti, potrebne za izpolnjevanje obveznosti iz člena 27.
3. V dovoljenjih iz odstavka 1 je navedeno, da so obrati za obdelavo pristojni za izdajo potrdila o uničenju iz člena 25.
4. Pristojni organ zagotovi, da so pogoji v dovoljenju in postopki za njegovo izdajo v celoti usklajeni, kadar je v navedene postopke za izdajo dovoljenj vključenih več pristojnih organov ali več obratov ali podjetij, ki nameravajo izvajati postopke obdelave izrabljenih vozil.

ODDELEK 2

RAZŠIRJENA ODGOVORNOST PROIZVAJALCA

Člen 16

Razširjena odgovornost proizvajalca

Za proizvajalce se od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] uporablja razširjena odgovornost proizvajalca za vozila, katerih dostopnost na trgu prvič omogočijo na ozemlju države članice. Sistem, ki ga vzpostavijo proizvajalci za izvajanje navedene odgovornosti, je v skladu s členoma 8 in 8a Direktive 2008/98/ES ter z zahtevami iz tega poglavja.

Razširjena odgovornost proizvajalca vključuje obveznost proizvajalcev, da zagotovijo naslednje:

- (a) vozila, katerih dostopnost na trgu so prvič omogočili na ozemlju države članice in ki postanejo izrabljena vozila, so
 - (i) zbrana v skladu s členom 23;
 - (ii) obdelana v skladu s členom 27;
- (b) izvajalci ravnanja z odpadki, ki obdelujejo izrabljena vozila iz točke (a), izpolnjujejo cilje iz člena 34.

Člen 17

Register proizvajalcev

1. Države članice do [Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 35 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] vzpostavijo register proizvajalcev za spremljanje skladnosti proizvajalcev z zahtevami iz tega poglavja.

Register vključuje povezave do spletišč drugih nacionalnih registrov proizvajalcev z namenom olajšanja registracije proizvajalcev ali imenovanih zastopnikov za razširjeno odgovornost proizvajalca v vseh državah članicah.

2. Proizvajalci se vpišejo v register iz odstavka 1. V ta namen vložijo vlogo za registracijo v vsaki državi članici, v kateri prvič omogočijo dostopnost vozila na trgu. Proizvajalci predložijo vlogo za registracijo v sistemu za elektronsko obdelavo podatkov iz odstavka 8, točka (a).
Proizvajalci omogočijo dostopnost vozil na trgu države članice le, če so sami ali, v primeru pooblastila, njihovi imenovani zastopniki za razširjeno odgovornost proizvajalca registrirani v navedeni državi članici.
3. Vloga za registracijo vsebuje informacije iz Priloge VIII. Države članice lahko po potrebi zahtevajo dodatne informacije ali dokumente za učinkovito uporabo registra proizvajalcev.
4. Z odstopanjem od odstavka 3 se informacije iz točke 1(d) Priloge VIII navedejo bodisi v vlogi za registracijo iz odstavka 3 bodisi v vlogi za pridobitev dovoljenja iz člena 19.
5. Kadar proizvajalec imenuje organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev v skladu s členom 18, navedena organizacija smiselno izpolnjuje obveznosti iz tega člena, razen če država članica, v kateri je prvič omogočena dostopnost vozila na trgu, določi drugače.
6. Obveznosti iz tega člena lahko v imenu proizvajalca izpolni imenovani zastopnik za razširjeno odgovornost proizvajalca.
7. Države članice se lahko odločijo, da postopek registracije iz tega člena in postopek izdaje dovoljenja iz člena 19 predstavljata enoten postopek, če vloga za pridobitev dovoljenja izpolnjuje zahteve iz odstavkov 3 do 6 tega člena.
8. Pristojni organ:
 - (a) na svojem spletišču objavi informacije o postopku prijave prek sistema za elektronsko obdelavo podatkov;
 - (b) odobri registracije in zagotovi registracijsko številko v največ 12 tednih od trenutka, ko so predložene vse informacije, zahtevane v skladu z odstavkoma 2 in 3.
9. Pristojni organ lahko:
 - (a) določi načine v zvezi z zahtevami in postopkom registracije brez dodajanja vsebinskih zahtev, ki bi dopolnjevale zahteve iz odstavkov 2 in 3;
 - (b) proizvajalcem zaračuna sorazmerne pristojbine na podlagi stroškov za obdelavo vlog iz odstavka 2.
10. Pristojni organ lahko zavrne ali prekliče registracijo proizvajalca, če podatki iz odstavka 3 in z njimi povezana dokumentarna dokazila niso predloženi ali niso zadostni ali če proizvajalec ne izpolnjuje več zahtev iz točke 1(d) Priloge VIII.
Pristojni organ prekliče proizvajalčevo registracijo, če je proizvajalec prenehal obstajati.
11. Proizvajalec ali, kjer je ustrezno, njegov imenovani zastopnik za razširjeno odgovornost proizvajalca ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev,

imenovana v imenu proizvajalcev, ki jih zastopa, nemudoma uradno obvesti pristojni organ o vseh spremembah informacij, ki jih vsebuje registracija, in o vsakem trajnem prenehanju dostopnosti vozil iz registracije na trgu na ozemlju države članice.

12. Proizvajalec ali, kjer je ustrezno, njegov imenovani zastopnik za razširjeno odgovornost proizvajalca ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev pristojnemu organu, odgovornemu za register, poroča o izvajanju obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca.

Člen 18

Organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev

1. Proizvajalci se lahko odločijo, da bodo svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca izpolnjevali posamično, ali pooblastijo organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, ki ima dovoljenje v skladu s členom 19, da v njihovem imenu izpolnjuje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca.
2. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zagotovijo zaupnost podatkov, s katerimi razpolagajo, kar zadeva zaščitene informacije ali informacije, ki jih je mogoče neposredno pripisati posameznim proizvajalcem ali njihovim imenovanim zastopnikom za razširjeno odgovornost proizvajalca.
3. Poleg informacij iz člena 8a(3), točka (e), Direktive 2008/98/ES organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev na svojih spletiščih vsaj vsako leto ter ob upoštevanju poslovne in industrijske zaupnosti objavijo informacije o zbiranju izrabljenih vozil in doseganju ciljev glede ponovne uporabe in recikliranja, ponovne uporabe in predelave ter recikliranja plastike s strani proizvajalcev, ki so pooblastili organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev.
4. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zagotovijo pravično zastopanje proizvajalcev in izvajalcev ravnanja z odpadki v svojih upravnih organih.

Člen 19

Dovoljenje za izpolnjevanje razširjene odgovornosti proizvajalca

1. Proizvajalec v primeru posamičnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca in organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, imenovane v primeru skupnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca, zaprosijo pristojni organ za dovoljenje.
2. Dovoljenje se izda le, če se dokaže, da so izpolnjene zahteve iz člena 8a(3), točke (a) do (d), Direktive 2008/98/ES in da ukrepi, ki jih je sprejel proizvajalec ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zadostujejo za izpolnitev obveznosti iz tega poglavja v zvezi s številom vozil, za katera proizvajalec ali proizvajalci, v imenu katerih deluje organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, prvič omogočijo dostopnost na trgu na ozemlju države članice.
3. Države članice v svoje ukrepe za določitev upravnih in postopkovnih pravil iz člena 14(3), točka (b), vključijo podrobnosti o postopku izdaje dovoljenja, ki se lahko razlikujejo glede na to, ali se nanaša na posamično ali skupno izpolnjevanje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca, in načine za preverjanje skladnosti proizvajalcev ali organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, vključno z

informacijami, ki jih morajo proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zagotoviti v ta namen.

4. Proizvajalec ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev nemudoma obvestijo pristojni organ o vseh spremembah informacij v dovoljenju, o vseh spremembah, ki se nanašajo na pogoje dovoljenja, ali o dokončnem prenehanju dejavnosti.
5. Mehanizem samonadzora iz člena 8a(3), točka (d), Direktive 2008/98/ES se izvaja redno in vsaj vsaka tri leta ter na zahtevo pristojnega organa, da se preveri, ali se določbe iz navedene točke spoštujejo in ali so pogoji za dovoljenje iz odstavka 2 še vedno izpolnjeni. Proizvajalec ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev pristojnemu organu na zahtevo predloži poročilo o samonadzoru in po potrebi osnutek načrta popravnih ukrepov. Brez poseganja v pristojnosti iz odstavka 6 lahko pristojni organ predloži pripombe na poročilo o samonadzoru in osnutek načrta popravnih ukrepov ter vse take pripombe sporoči proizvajalcu ali organizaciji za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev. Proizvajalec ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev na podlagi navedenih pripomb pripravi in izvede načrt popravnih ukrepov.
6. Pristojni organ se lahko odloči za preklic dovoljenja, če proizvajalec ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev ne izpolnjuje več zahtev glede organizacije zbiranja in obdelave izrabljenih vozil, ne poroča pristojnemu organu, ne obvesti uradno pristojnega organa o kakršnih koli spremembah, ki se nanašajo na pogoje dovoljenja, ali preneha izvajati dejavnosti.

Člen 20

Finančna odgovornost proizvajalcev

1. Finančni prispevki proizvajalca krijejo naslednje stroške, povezane z vozili, katerih dostopnost omogoča na trgu:
 - (a) stroške zbiranja izrabljenih vozil, potrebnega za izpolnitev zahtev iz členov 23 do 26, in stroške obdelave izrabljenih vozil, potrebne za izpolnitev zahtev iz členov 27 do 30, 34 in 35, če jih ne krijejo prihodki izvajalcev ravnanja z odpadki, povezani s prodajo rabljenih nadomestnih delov in rabljenih nadomestnih sestavnih delov, očiščenih izrabljenih vozil ali sekundarnih surovin, recikliranih iz izrabljenih vozil;
 - (b) stroške izvajanja kampanj ozaveščanja, namenjenih povečanju zbiranja izrabljenih vozil;
 - (c) stroške vzpostavitve sistema obveščanja iz člena 25;
 - (d) stroške zbiranja podatkov in poročanja pristojnim organom.
2. Pristojni organ v tesnem sodelovanju s proizvajalci, organizacijami za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev in izvajalci ravnanja z odpadki spremlja:
 - (a) povprečne stroške postopkov zbiranja, recikliranja in obdelave ter prihodke izvajalcev ravnanja z odpadki;
 - (b) raven finančnih prispevkov, ki jih morajo proizvajalci plačati organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, imenovanim v primeru skupnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca, da se stroški pravično porazdelijo med vse zainteresirane subjekte.

3. Finančni prispevki proizvajalcev, ki omogočajo dostopnost vozil za posebne namene na trgu, krijejo samo stroške iz točke (a) odstavka 1, ki se nanašajo na zbiranje in očiščenje takih vozil.
4. Proizvajalci v primeru posamičnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca zagotovijo jamstvo za vozila, katerih dostopnost na trgu prvič omogočijo na ozemlju države članice. Navedeno jamstvo zagotavlja financiranje postopkov iz odstavka 1 v zvezi z navedenimi vozili.

Znesek jamstva določijo države članice, v katerih je bila prvič omogočena dostopnost vozila na trgu, ob upoštevanju meril iz člena 21.

Jamstvo je lahko v obliki sodelovanja proizvajalca v ustreznih shemah za financiranje ravnanja z izrabljenimi vozili, zavarovanja za recikliranje ali blokiranega bančnega računa.

Člen 21 *Prilagoditev pristojbin*

1. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev v primeru skupnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca zagotovijo, da se finančni prispevki, ki jim jih plačajo proizvajalci, prilagajajo ob upoštevanju naslednjega:
 - (a) teže vozila;
 - (b) tipa sistema za prenos moči;
 - (c) stopnje možnosti recikliranja in ponovne uporabnosti tipa vozila, ki mu vozilo pripada, na podlagi informacij, predloženih homologacijskemu organu v skladu s členom 4;
 - (d) časa, potrebnega za razstavljanje vozila v pooblaščenem obratu za obdelavo, zlasti za dele in sestavne dele, ki jih je treba v skladu s členom 30 odstraniti pred drobljenjem;
 - (e) deleža materialov in snovi, ki preprečujejo visokokakovostni postopek recikliranja, kot so lepila, sestavljena plastika ali materiali, ojačani z ogljikom;
 - (f) odstotka vsebnosti recikliranih materialov iz členov 6 in 10, uporabljenih v vozilu;
 - (g) prisotnosti in količine snovi iz člena 5(2).
2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za dopolnitev te uredbe z določitvijo podrobnih pravil o načinu uporabe meril iz odstavka 1.

Člen 22 *Mehanizem razporejanja stroškov za vozila, ki postanejo izrabljena vozila v drugi državi članici*

1. Kadar vozilo postane izrabljeno vozilo v državi članici, ki ni država članica, na ozemlju katere je bila prvič omogočena dostopnost vozila na trgu, proizvajalec navedenega vozila ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar je imenovana v skladu s členom 18, zagotovi, da so kriti neto stroški postopkov

ravnanja z odpadki iz člena 20, ki jih imajo izvajalci ravnanja z odpadki v drugih državah članicah.

2. Proizvajalec ali organizacija z izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar je imenovana v skladu s členom 18:
 - (a) s pisnim pooblastilom imenuje zastopnika za razširjeno odgovornost proizvajalca v vsaki državi članici;
 - (b) vzpostavi mehanizme čezmejnega sodelovanja z izvajalci ravnanja z odpadki, ki izvajajo postopke ravnanja z odpadki iz člena 20.
3. Država članica, v kateri je vozilo postalo izrabljeno vozilo, spremlja skladnost proizvajalcev ali organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so imenovane v skladu s členom 18, z odstavkoma 1 in 2. Spremljanje temelji na informacijah, ki jih proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so imenovane v skladu s členom 18, preverijo in sporočijo pristojnim organom v zvezi z izvajanjem odstavkov 1 in 2, zlasti na izračunu in razporeditvi stroškov za ravnanje z izrabljenimi vozili iz odstavka 1, ob ustreznem upoštevanju poslovne zaupnosti in drugih pomislekov glede konkurenčnosti.
4. Kadar je to potrebno za zagotovitev skladnosti s tem členom in preprečitev izkrivljanja enotnega trga, se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 te uredbe, s katerimi določi podrobna pravila o obveznostih proizvajalcev, držav članic in izvajalcev ravnanja z odpadki ter značilnostih mehanizmov iz odstavka 1.

ODDELEK 3

ZBIRANJE IZRABLJENIH VOZIL

Člen 23

Zbiranje izrabljenih vozil

1. Proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so imenovane v skladu s členom 18, vzpostavijo ali sodelujejo pri vzpostavitvi sistemov zbiranja, vključno z zbirnimi mesti, za vsa izrabljena vozila iz kategorij vozil, katerih dostopnost na trgu so prvič omogočili na ozemlju države članice.

Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so imenovane v skladu s členom 18, vzpostavijo sisteme zbiranja za vsa izrabljena vozila.
2. Proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so imenovane v skladu s členom 18, zagotovijo, da sistemi zbiranja iz odstavka 1:
 - (a) zajemajo celotno ozemlje države članice;
 - (b) zagotavljajo ustrezno razpoložljivost pooblaščenih obratov za obdelavo, pri čemer se upoštevajo velikost in gostota prebivalstva ter pričakovana količina izrabljenih vozil in zagotovi, da obrati niso omejeni na območja, kjer sta zbiranje in nadaljnje ravnanje najbolj donosna;
 - (c) zagotavljajo zbiranje odpadnih delov, ki nastanejo pri popravilih vozil;
 - (d) omogočajo zbiranje izrabljenih vozil vsake blagovne znamke, ne glede na njihov izvor;

- (e) omogočajo brezplačno dostavo vseh izrabljenih vozil pooblaščenim obratom za obdelavo, kot je določeno v členu 24(2).
3. Proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so imenovane v skladu s členom 18, izvajajo izobraževalne kampanje za spodbujanje sistema zbiranja izrabljenih vozil in obveščanje o okoljskih posledicah neustreznega zbiranja izrabljenih vozil in ravnanja z njimi.
4. Države članice lahko dovolijo, da izvajalci ravnanja z odpadki, ki niso pooblašчени obrati za obdelavo, vzpostavijo zbirna mesta za izrabljena vozila.
- Izvajalec ravnanja z odpadki, ki upravlja zbirno mesto:
- (a) zagotavlja, da zbirno mesto izpolnjuje pogoje za skladiščenje izrabljenih vozil iz dela A Priloge VII;
- (b) ima dovoljenje pristojnih organov iz člena 14 za zbiranje izrabljenih vozil in je vpisan v zadevni register;
- (c) zagotavlja, da se vsa zbrana izrabljena vozila prenesejo v pooblaščen obrat za obdelavo v enem letu od prejema izrabljenega vozila, ter
- (d) izpolnjuje vse druge pogoje, ki se uporabljajo za skladiščenje odpadkov in so določeni v nacionalni zakonodaji.
5. Izvajalci ravnanja z odpadki, vključno s pooblaščenimi obrati za obdelavo, lastniku vozila izdajo dokument v elektronski obliki, ki potrjuje prejem izrabljenega vozila, in ga prek postopka elektronskega obveščanja, vzpostavljenega v skladu s členom 25(2), predložijo ustreznim organom države članice, vključno s pristojnimi organi, imenovanimi v skladu s členom 14.

Člen 24

Dostava izrabljenih vozil pooblaščenim obratom za obdelavo

1. Vsa izrabljena vozila se dostavijo v obdelavo pooblaščenim obratom za obdelavo.
2. Dostava izrabljenega vozila pooblaščenemu obratu za obdelavo je za zadnjega lastnika vozila brezplačna, razen če izrabljeno vozilo nima bistvenih delov ali sestavnih delov, razen baterije za električna vozila, ali vsebuje odpadke, ki so bili dodani izrabljenemu vozilu.

Člen 25

Potrdilo o uničenju

1. Pooblaščen obrat za obdelavo izdajo potrdilo o uničenju za vsako obdelano izrabljeno vozilo, in sicer zadnjemu lastniku izrabljenega vozila. Potrdilo o uničenju vsebuje podatke iz Priloge IX.
2. Potrdilo o uničenju se izda v elektronski obliki in se prek postopka elektronskega obveščanja predloži ustreznim organom države članice, vključno s pristojnimi organi, imenovanimi v skladu s členom 14.
3. Če je izrabljeno vozilo, za katero je bilo izdano potrdilo o uničenju v eni državi članici, registrirano v drugi državi članici, organi za registracijo vozil države članice, v kateri je bilo izdano potrdilo o uničenju, obvestijo ustrezne organe za registracijo vozil države članice, v kateri je vozilo registrirano, da je bilo za zadevno vozilo izdano potrdilo o uničenju.

4. Ustrezni organi države članice razveljavijo registracijo izrabljenega vozila šele po prejemu potrdila o uničenju navedenega vozila.
5. Potrdila o uničenju, izdana v eni državi članici, se priznajo v vseh drugih državah članicah.

Člen 26
Obveznosti lastnika vozila

Lastnik vozila, ki postane izrabljeno vozilo:

- (a) dostavi izrabljeno vozilo pooblaščenemu obratu za obdelavo ali, v primerih iz člena 23(4), zbirnemu mestu nemudoma po prejemu informacij, da vozilo izpolnjuje katero od meril za nepopravljivost iz dela A, točki 1 in 2, Priloge I;
- (b) pristojnemu registracijskemu organu predloži potrdilo o uničenju.

ODDELEK 4
OBDELAVA IZRABLJENIH VOZIL

Člen 27
Obveznosti pooblaščenih obratov za obdelavo

1. Pooblašчени obrati za obdelavo zagotovijo, da se vsa izrabljena vozila ter njihovi deli, sestavni deli in materiali ter odpadni deli, ki nastanejo pri popravilih vozil, sprejmejo in obdelajo v skladu s pogoji, določenimi v njihovih dovoljenjih, in to uredbo.
2. Pooblašчени obrati za obdelavo zagotovijo, da je vsa obdelava izrabljenih vozil v skladu vsaj s členi 28, 29, 30, 31, 34 in 35 te uredbe in njeno Prilogo VII, ter uporabljajo najboljše razpoložljive tehnologije, kot so opredeljene v členu 3(10) Direktive 2010/75/EU.
3. Pooblašчени obrati za obdelavo:
 - (a) skladiščijo, tudi začasno, vsa izrabljena vozila ter njihove dele, sestavne dele in materiale v skladu z minimalnimi zahtevami iz dela A Priloge VII;
 - (b) očistijo vsa izrabljena vozila v skladu s členom 29 in minimalnimi zahtevami iz dela B Priloge VII;
 - (c) pred drobljenjem ali stiskanjem odstranijo dele in sestavne dele iz dela C Priloge VII z možnostjo ponovne uporabe, ponovne izdelave ali obnove iz izrabljenega vozila z ročnim razstavljanjem ali (pol)avtomatiziranim razstavljanjem na nedestruktiven način;
 - (d) obdelajo vsa izrabljena vozila ter njihove dele, sestavne dele in materiale v skladu s hierarhijo ravnanja z odpadki in splošnimi zahtevami iz člena 4 Direktive 2008/98/ES ter členi 32, 34, 35 in 36 te uredbe.

Pooblašчени obrati za obdelavo poleg izpolnjevanja zahtev iz člena 35 Direktive 2008/98/ES tri leta elektronsko hranijo evidenco izvedenih postopkov obdelave izrabljenih vozil in lahko te informacije na zahtevo predložijo ustreznim nacionalnim organom.

4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za spremembo Priloge VII s prilagoditvijo minimalnih zahtev za obdelavo izrabljenih vozil znanstvenemu in tehničnemu napredku.
5. Države članice spodbujajo pooblaščen obrate za obdelavo, naj uvedejo certificirane sisteme okoljskega ravnanja v skladu z Uredbo (ES) št. 1221/2009.

Člen 28

Splošne zahteve glede drobljenja

1. Pooblašчени obrati za obdelavo in drugi izvajalci ravnanja z odpadki od [*Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*] zahtevajo, da se izrabljenim vozilom, ki so jim bila dostavljena za drobljenje, priloži:
 - (a) dokumentacija, ki vključuje identifikacijsko številko vozila (VIN) za zadevno izrabljeno vozilo;
 - (b) kopija potrdila o uničenju, ki je bilo izdano za zadevno izrabljeno vozilo.
2. Pooblašчени obrati za obdelavo in izvajalci ravnanja z odpadki ob prejemu izrabljenih vozil, ki ne izpolnjujejo zahtev iz odstavka 1:
 - (a) o neskladnosti poročajo pristojnemu organu;
 - (b) ne izvedejo postopkov drobljenja za navedena izrabljena vozila, razen če pristojni organ take postopke odobri.
3. Izvajalci ravnanja z odpadki, ki izvajajo drobljenje izrabljenih vozil, ne mešajo izrabljenih vozil ter njihovih delov, sestavnih delov in materialov z odpadno embalažo ter odpadno električno in elektronsko opremo.

Člen 29

Očiščenje izrabljenih vozil

1. Pooblaščen obrat za obdelavo čim prej po dostavi izrabljenega vozila in pred nadaljnjo obdelavo očisti navedena vozila v skladu z minimalnimi zahtevami iz dela B Priloge VII.
2. Tekočine iz dela B Priloge VII se zbirajo in skladiščijo ločeno v skladu z zahtevami iz dela A Priloge VII. Odpadna olja se zbirajo in skladiščijo ločeno od drugih tekočin ter se obdelajo v skladu s členom 21 Direktive 2008/98/ES.
3. Deli, sestavni deli in materiali, ki vsebujejo snovi iz člena 5(2), se odstranijo iz izrabljenih vozil, z njimi pa se ravna v skladu s členom 17 Direktive 2008/98/ES.
4. Baterije se ločeno odstranijo iz izrabljenih vozil in skladiščijo na določenem območju za nadaljnjo obdelavo v skladu s členom 70(3) Uredbe (EU) 2023/ 1542.
5. Z deli, sestavnimi deli in materiali, ki so bili očiščeni, se ravna in se jih označuje v skladu s členoma 18 in 19 Direktive 2008/98/ES.
6. Pooblaščen obrat za obdelavo dokumentira očiščenje izrabljenih vozil z beleženjem informacij iz dela B, točka 3, Priloge VII.

Člen 30

Obvezna odstranitev delov in sestavnih delov za ponovno uporabo in recikliranje pred drobljenjem

1. Pooblaščen obrati za obdelavo od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] zagotovijo, da se deli in sestavni deli iz dela C Priloge VII odstranijo iz izrabljenega vozila pred drobljenjem in po zaključku postopkov očiščenja iz člena 29.
2. Odstavek 1 se ne uporablja, če pooblaščen obrat za obdelavo dokaže, da tehnologije za naknadno drobljenje ločujejo materiale od delov in sestavnih delov iz dela C, vnosi 13 do 19, Priloge VII, tako učinkovito kot postopki ročnega ali polavtomatiziranega razstavljanja.
Pooblaščen obrat za obdelavo za namene prvega pododstavka zagotovi informacije iz dela G Priloge VII.
3. Pooblaščen obrati za obdelavo poleg izpolnjevanja obveznosti iz člena 35 Direktive 2008/98/ES vodijo evidence o izrabljenih vozilih, ki se obdelajo brez predhodne odstranitve delov, sestavnih delov in materialov v skladu z odstavkom 2, vključno z imenom in naslovom obratov za obdelavo ter identifikacijsko številko vozila (VIN) zadevnih izrabljenih vozil.
Pooblaščen obrati za obdelavo zagotovijo informacije iz evidenc iz prvega pododstavka pristojnemu organu v skladu s členom 49(6).

Člen 31

Zahteve glede odstranjenih delov in sestavnih delov

1. Vsi deli in sestavni deli, odstranjeni iz izrabljenega vozila v skladu s členom 30(1), se ocenijo, da se ugotovi, ali so primerni za:
 - (a) ponovno uporabo, v skladu z delom D, točka 1(a), Priloge VII;
 - (b) ponovno izdelavo ali obnovo, v skladu z delom D, točka 1(b), Priloge VII;
 - (c) recikliranje ali
 - (d) druge postopke obdelave, ob upoštevanju posebnih zahtev za obdelavo iz dela F Priloge VII.Deli in sestavni deli, primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, se ne štejejo za odpadke.
Ocena se izvede zlasti ob upoštevanju tehnične izvedljivosti izvedbe postopkov iz prvega pododstavka in varnostnih zahtev za vozila.
Dokumentacija, ki potrjuje izvedeno oceno, se na zahtevo predloži ustreznim nacionalnim organom, tudi kadar se deli in sestavni deli prevažajo za namene ponovne uporabe, ponovne izdelave ali obnove.
2. Odstranjeni deli in sestavni deli, primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo:
 - (e) so označeni v skladu z delom D, točka 2, Priloge VII;
 - (f) imajo priloženo garancijo, če se deli in sestavni deli prenesejo na drugo osebo ali jih uporablja druga oseba.
3. Deli in sestavni deli iz dela E Priloge VII se ne smejo ponovno uporabiti.

Člen 32

Trgovina z rabljenimi, ponovno izdelanimi ali obnovljenimi deli in sestavnimi deli

Od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] vsaka oseba, ki trguje z rabljenimi, ponovno izdelanimi ali obnovljenimi nadomestnimi deli in sestavnimi deli, na prodajnem mestu:

- (a) zagotovi, da so deli in sestavni deli označeni v skladu z delom D, točka 2, Priloge VII;
- (b) zagotovi garancijo za rabljene, ponovno izdelane ali obnovljene dele in sestavne dele.

Člen 33

Ponovna uporaba, ponovna izdelava in obnova delov in sestavnih delov

1. Države članice od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] sprejemajo potrebne spodbude za pospeševanje ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov, ne glede na to, ali so bili odstranjeni med uporabo vozila ali v fazi konca njegove življenjske dobe.

Spodbude iz prvega pododstavka lahko vključujejo:

- (a) zahtevo, da izvajalci vzdrževanja in popravil strankam ponudijo popravilo vozila z rabljenimi, ponovno izdelanimi ali obnovljenimi nadomestnimi deli in sestavnimi deli skupaj s ponudbo za popravilo vozila z novimi deli in sestavnimi deli, če je taka zahteva oblikovana tako, da mikro in malim podjetjem ne povzroča pretiranih stroškov ali upravnih bremen;
- (b) uporabo ekonomskih spodbud, vključno z uvedbo nižje stopnje davka na dodano vrednost za rabljene, ponovno izdelane ali obnovljene nadomestne dele in sestavne dele.

Komisija olajša izmenjavo informacij in dobrih praks med državami članicami v zvezi s takimi spodbudami.

2. Komisija spremlja učinkovitost spodbud, ki jih uvajajo države članice.

Člen 34

Cilji glede ponovne uporabe, recikliranja in predelave

1. Države članice od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan koledarskega leta po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] zagotavljajo, da izvajalci ravnanja z odpadki dosegajo naslednje cilje:
 - (a) ponovna uporaba in predelava, kot se izračunata skupaj, znašata najmanj 95 % povprečne teže na vozilo brez baterij na leto;
 - (b) ponovna uporaba in recikliranje, kot se izračunata skupaj, znašata najmanj 85 % povprečne teže na vozilo brez baterij na leto.
2. Države članice od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan koledarskega leta po 60 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] zagotavljajo, da izvajalci ravnanja z odpadki dosežejo letni cilj za recikliranje plastike v višini vsaj 30 % skupne teže plastike, ki jo vsebujejo vozila, dostavljena izvajalcem ravnanja z odpadki.

Člen 35

Prepoved odlaganja neinertnih odpadkov

Od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] se frakcije iz razrezanih izrabljenih vozil, ki vsebujejo neinertne odpadke in se ne predelajo s tehnologijo naknadnega drobljenja, ne sprejmejo na odlagališču.

Člen 36

Pošiljke izrabljenih vozil

1. Obdelava izrabljenih vozil se lahko izvaja zunaj Unije, če je pošiljka izrabljenih vozil v skladu z Uredbo (ES) št. 1013/2006.
2. Pošiljke izrabljenih vozil iz Unije v tretjo državo v skladu z odstavkom 1 štejejo za izpolnitev obveznosti in ciljev iz člena 34 le, če izvoznik izrabljenih vozil predloži dokumentarna dokazila, ki jih je odobril pristojni organ namembne države in ki dokazujejo, da je obdelava potekala v pogojih, ki so na splošno v skladu z zahtevami iz te uredbe ter zahtevami glede zdravja ljudi in varstva okolja iz druge zakonodaje Unije.

POGLAVJE V RABLJENA VOZILA IN NJIHOV IZVOZ

ODDELEK 1

STATUS RABLJENIH VOZIL

Člen 37

Razlikovanje med rabljenimi in izrabljenimi vozili

Za namene prenosa lastništva rabljenega vozila mora biti lastnik vozila zmožen vsaki fizični ali pravni osebi, ki jo zanima pridobitev lastništva zadevnega vozila, ali pristojnim organom dokazati, da vozilo ni izrabljeno vozilo. Lastnik vozila, drugi gospodarski subjekti in pristojni organi pri ocenjevanju statusa rabljenega vozila preverijo, ali so izpolnjena merila iz Priloge I, da ugotovijo, ali gre za izrabljeno vozilo.

ODDELEK 2

IZVOZ RABLJENIH VOZIL

Člen 38

Nadzor izvoza rabljenih vozil in zahteve v zvezi z njim

1. Od [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] so rabljena vozila za izvoz predmet nadzora in zahtev iz tega oddelka.
2. Ta oddelek ne posega v druge določbe te uredbe in v druge pravne akte Unije, ki urejajo sprostitev blaga v izvoz, zlasti v Uredbo (EU) št. 952/2013 ter njene člene 46, 47, 267 in 269.
3. Rabljena vozila se lahko izvozijo samo, če:

- (a) niso izrabljena vozila na podlagi meril iz Priloge I;
 - (b) štejejo za tehnično brezhibna v državi članici, v kateri so bila nazadnje registrirana, v skladu s členom 5(1), točki (a) in (b), ter členom 8 Direktive 2014/45/EU.
- 4. Za vsako rabljeno vozilo za izvoz se carinskim organom predložijo ali dajo na voljo naslednje informacije:
 - (a) identifikacijska številka (VIN) rabljenega vozila in navedba države članice, v kateri je bilo vozilo nazadnje registrirano;
 - (b) izjava, ki potrjuje, da rabljeno vozilo izpolnjuje zahteve iz odstavka.
- 5. Za preverjanje skladnosti s tem oddelkom o odobritvi sprostitev rabljenega vozila v izvoz:
 - (a) dokler medomrežno povezovanje iz člena 45(4) ni vzpostavljeno, si carinski organi izmenjujejo informacije in sodelujejo s pristojnimi organi v skladu s členom 44 ter po potrebi upoštevajo tako izmenjavo informacij in sodelovanje, da se omogoči sprostitev rabljenega vozila v izvoz;
 - (b) ko je medomrežno povezovanje iz člena 45(4) vzpostavljeno, se uporabljajo členi 39, 40(2) in (3) ter 42(3), uradna obvestila in druge izmenjave v skladu s členi 41 do 43 pa se izvajajo prek navedenih elektronskih sistemov.
- 6. Rabljeno vozilo za izvoz ne sme biti:
 - (a) dano v carinski postopek na podlagi poenostavljene deklaracije iz člena 166 Uredbe (EU) št. 952/2013;
 - (b) predmet vpisa v evidence deklaranta iz člena 182 Uredbe (EU) št. 952/2013;
 - (c) predmet samoocene iz člena 185 Uredbe (EU) št. 952/2013.
- 7. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 te uredbe za spremembo meril iz Priloge I, ki določajo, ali je rabljeno vozilo izrabljeno vozilo.

Člen 39

Avtomatizirano preverjanje informacij o statusu vozila

- 1. Carinski organi pred sprostitvijo rabljenih vozil za izvoz elektronsko in samodejno prek elektronskih sistemov iz člena 45 preverijo, ali se vozilo na podlagi identifikacijske številke vozila in informacij o državi članici zadnje registracije šteje za tehnično brezhibno v skladu s členom 38(3), točka (b).
- 2. Kadar informacije, predložene ali dane na voljo carinskim organom, ne ustrezajo informacijam v nacionalnih registrih vozil in nacionalnih elektronskih sistemih o tehnični brezhibnosti v skladu z odstavkom 1, carinski organi zadevnega vozila ne sprostijo v izvoz in o tem prek teh sistemov obvestijo zadevni gospodarski subjekt.

Člen 40

Obvladovanje tveganja in carinske kontrole

- 1. Carinski organi za namene izvrševanja določb iz člena 38 izvajajo kontrole rabljenih vozil za izvoz v skladu s členoma 46 in 47 Uredbe (EU) št. 952/2013. Brez poseganja

v člen 39 take kontrole temeljijo predvsem na analizi tveganja, kot je določeno v členu 46(2) Uredbe (EU) št. 952/2013.

2. Carinski organi poleg obvladovanja tveganja iz odstavka 1 po vzpostavitvi medomrežnega povezovanja iz člena 45 uporabljajo elektronske sisteme iz člena 45(1), da ugotovijo, ali rabljeno vozilo za izvoz izpolnjuje posebne pogoje, povezane z varstvom okolja ali varnostjo v cestnem prometu, v skladu z odstavkom 3 tega člena.
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 50 za dopolnitev te uredbe z določitvijo pogojev glede skladnosti iz odstavka 2, vključno s posebnimi pogoji, ki jih tretja država uvoza uporablja za uvoz rabljenih vozil ter so povezani z varstvom okolja in varnostjo v cestnem prometu, kadar zadevna tretja država o takih pogojih uradno obvesti Komisijo. Navedeni pogoji so preverljivi glede na informacije, ki so na voljo v elektronskih sistemih iz člena 45(1).

Člen 41

Začasna prepoved

1. Kadar obstajajo utemeljeni razlogi za domnevo, da rabljeno vozilo za izvoz morda ne izpolnjuje zahtev iz tega oddelka, carinski organi začasno prepovejo sprostitev navedenega rabljenega vozila v izvoz. Prav tako nemudoma obvestijo pristojne organe o začasni prepovedi in posredujejo vse ustrezne informacije, potrebne za ugotovitev, ali rabljeno vozilo izpolnjuje zahteve iz te uredbe in se lahko sprostí v izvoz.
2. Za namene ugotavljanja, ali je rabljeno vozilo, za katerega se uporabi začasna prepoved iz odstavka 1, skladno s to uredbo, lahko pristojni organi od vseh oseb, vključenih v izvoz navedenega rabljenega vozila, zahtevajo dodatne informacije, vključno z informacijami o prodaji ali prenosu lastništva vozila, kot je kopija računa ali pogodbe, in dokumentarna dokazila, da je navedeno rabljeno vozilo namenjeno nadaljnji uporabi.

Člen 42

Sprostitev v izvoz

1. Kadar je sprostitev rabljenega vozila v izvoz začasno prepovedana v skladu s členom 41, se navedeno rabljeno vozilo sprostí v izvoz, če so izpolnjene vse druge zahteve in formalnosti v zvezi s tako sprostitevjo ter je izpolnjen kateri koli od naslednjih pogojev:
 - (a) pristojni organi v štirih delovnih dneh od začetka začasne prepovedi ne zahtevajo, naj carinski organi ohranijo začasno prepoved, ali
 - (b) pristojni organi obvestijo carinske organe, da dovoljujejo sprostitev v izvoz v skladu s tem oddelkom.
2. Sprostitev v izvoz se ne šteje za dokazilo o skladnosti s pravom Unije in zlasti s to uredbo ali Uredbo (EU) št. 952/2013.
3. Carinski organi po vsaki sprostívi rabljenega vozila v izvoz obvestijo pristojni organ države članice, v kateri je bilo zadevno vozilo registrirano v času izvoza, o navedeni sprostívi v izvoz.

Člen 43

Zavrnitev sprostitev v izvoz

1. Če pristojni organ ugotovi, da rabljeno vozilo, za katero je bilo poslano uradno obvestilo o začasni prepovedi v skladu s členom 41, ni v skladu s tem oddelkom, od carinskih organov nemudoma zahteva, da ga ne sprostijo v izvoz, in jih o tem tudi uradno obvesti.
2. Carinski organi po prejemu uradnega obvestila pristojnega organa iz odstavka 1 ne sprostijo rabljenega vozila v izvoz.

Člen 44

Sodelovanje med organi in izmenjava informacij

1. Države članice si medsebojno pomagajo pri izvajanju tega oddelka z izmenjavo informacij na dvostranski ravni, zlasti za namene preverjanja statusa vozila, vključno s preverjanjem statusa njegove registracije v državi članici, v kateri je bilo predhodno registrirano.
2. Pristojni organi držav članic po potrebi sodelujejo tudi z upravnimi organi iz tretjih držav. Tako sodelovanje lahko vključuje izmenjavo ustreznih informacij, izvajanje skupnih inšpekcijskih pregledov in druge oblike medsebojne pomoči, ki se štejejo za potrebne za zagotovitev skladnosti z veljavnimi zakoni in drugimi predpisi, ki urejajo izvoz rabljenih vozil.
3. Carinski organi in pristojni organi držav članic sodelujejo v skladu s členom 47(2) Uredbe (EU) št. 952/2013 ter si izmenjujejo informacije, potrebne za izpolnjevanje svojih nalog iz te uredbe, tudi z elektronskimi sredstvi. Carinski organi lahko v skladu s členom 12(1) in členom 16(1) Uredbe (EU) št. 952/2013 pristojnim organom države članice, v kateri ima izvajalec ali trgovec registrirani sedež, sporočijo zaupne informacije, ki so jih pridobili ali so jim bile predložene med opravljanjem njihovih nalog.
4. Kadar pristojni organi prejmejo informacije v skladu z odstavki 1 do 3 tega člena, jih lahko sporočijo pristojnim organom drugih držav članic.
5. Informacije v zvezi s tveganji se izmenjujejo med:
 - (a) carinskimi organi v skladu s členom 46(5) Uredbe (EU) št. 952/2013;
 - (b) carinskimi organi in Komisijo v skladu s členom 47(2) Uredbe (EU) št. 952/2013;
 - (c) carinskimi organi in pristojnimi organi, vključno s pristojnimi organi drugih držav članic, v skladu s členom 47(2) Uredbe (EU) št. 952/2013.

Člen 45

Elektronski sistemi

1. Elektronski sistem MOVE-HUB, ki ga je razvila Komisija, se uporablja za izmenjavo identifikacijske številke vozila ter informacij o registraciji in tehnični brezhibnosti vozil med nacionalnimi registri vozil in elektronskimi sistemi držav članic s podatki o tehnični brezhibnosti ter za medsebojno povezovanje z okoljem enotnega okenca EU za carino, kadar je to potrebno za kontrole in zahteve iz tega oddelka.

2. Elektronski sistem MOVE-HUB iz odstavka 1 zagotavlja vsaj naslednje funkcionalnosti:
 - (a) izmenjavo podatkov v realnem času z nacionalnimi registri vozil in nacionalnimi elektronskimi sistemi s podatki o tehnični brezhibnosti držav članic, ki so medomrežno povezani vanj;
 - (b) omogoča avtomatiziran elektronski pregled podatkov iz potrdila o tehničnem pregledu iz Priloge II k Direktivi 2014/45/EU v zvezi z datumom prve registracije vozila in državo članico, v kateri je bilo vozilo nazadnje registrirano, kot je navedeno v Direktivi 1999/37/ES, da se ugotovi, ali rabljeno vozilo za izvoz izpolnjuje zahteve iz člena 38, člena 39(1) in člena 40;
 - (c) medomrežno povezovanje z okoljem enotnega okenca EU za carino v skladu z Uredbo (EU) 2022/2399 za namene izmenjave podatkov in podpiranja postopka izmenjave informacij iz člena 39(1) in člena 40(2) ter podpiranja uradnih obvestil iz členov 41 do 43;
 - (d) da bi se zagotovilo sodelovanje s tretjimi državami v skladu s členom 44(2), omogočanje elektronske izmenjave informacij s pristojnimi organi tretjih držav, ki so Komisijo v skladu s členom 40(2) uradno obvestili o posebnih pogojih, ki jih uporabljajo za uvoz rabljenih vozil.
3. Države članice medomrežno povežejo svoje nacionalne registre vozil in nacionalne elektronske sisteme s podatki o tehnični brezhibnosti z elektronskim sistemom MOVE-HUB iz odstavka 1. Navedena medomrežna povezava začne delovati v dveh letih po sprejetju izvedbenega akta iz odstavka 5.
4. Komisija medomrežno poveže sistem MOVE-HUB iz odstavka 1 s carinskim sistemom enotnega okenca za izmenjavo potrdil, vzpostavljenim s členom 4 Uredbe (EU) 2022/2399, da se lahko izvedejo avtomatizirane kontrole iz člena 39 in člena 40(2) ter uradna obvestila iz členov 41, 42 in 43. Navedena medomrežna povezava začne delovati v štirih letih po sprejetju izvedbenega akta iz odstavka 5.
5. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi potrebne ureditve za izvajanje funkcionalnosti sistema MOVE-HUB iz odstavka 2, vključno s tehničnimi vidiki, potrebnimi za medomrežno povezovanje nacionalnih elektronskih sistemov s sistemom MOVE-HUB, pogoji povezave s sistemom MOVE-HUB, podatki, ki jih morajo posredovati nacionalni sistemi, in obliko za prenos navedenih podatkov prek medomrežno povezanih nacionalnih sistemov.

Izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 51(2).

POGLAVJE VI IZVRŠEVANJE

Člen 46

Inšpekcijski pregledi

1. Države članice za namene izvrševanja te uredbe izvajajo inšpekcijske preglede:
 - (a) pooblaščenih obratov za obdelavo;
 - (b) izvajalcev popravil in vzdrževanja;

- (c) drugih obratov in gospodarskih subjektov, ki lahko obdelujejo izrabljena vozila.
2. Inšpekcijski pregledi v vsakem koledarskem letu zajemajo vsaj 10 % izvajalcev iz odstavka 1, točki (a) in (c).
 3. Države članice izvajajo inšpekcijske preglede tudi v zvezi z izvozom rabljenih vozil, da preverijo skladnost s členom 38.

Člen 47

Sodelovanje pri izvrševanju na nacionalni ravni in med državami članicami

1. Države članice v zvezi z vsemi ustreznimi pristojnimi organi, vključenimi v izvrševanje te uredbe, vzpostavijo učinkovite mehanizme, ki navedenim organom omogočajo sodelovanje in usklajevanje na nacionalni ravni v zvezi z razvojem in izvajanjem politik izvrševanja in dejavnosti, povezanih s spremljanjem registracije vozil, odjavo registracije, začasno prepovedjo in razveljavitvijo registracije ter preprečevanjem nezakonite obdelave izrabljenih vozil.
2. Države članice dvostransko in večstransko sodelujejo med seboj, da bi olajšale preprečevanje in odkrivanje nezakonitega ravnanja z izrabljenimi vozili. Prek sistema za elektronsko izmenjavo iz člena 45 si izmenjujejo ustrezne informacije o registraciji, odjavi registracije, začasni prepovedi in razveljavitvi registracije vozil. Izmenjujejo si tudi ustrezne informacije o pooblaščenih obratih za obdelavo ter izvajalcih popravil in vzdrževanja, ki nimajo dovoljenja kot pooblaščen obrati za obdelavo, ter o drugih obratih in gospodarskih subjektih, ki lahko opravljajo postopke v zvezi z obdelavo izrabljenih vozil. V okviru vzpostavljenih struktur si izmenjujejo izkušnje in znanje o izvršilnih ukrepih.

Izmenjava podatkov iz registrov vozil vključuje dostop do podatkov o učinkovitosti, vrsti in rezultatih opravljenih inšpekcijskih pregledov ter izmenjavo navedenih podatkov s pristojnimi organi drugih držav članic, da se olajša izvrševanje te uredbe.
3. Države članice uradno obvestijo Komisijo, kateri člani njihovega stalnega osebja so odgovorni za sodelovanje iz odstavka 2 tega člena in člena 44.

Člen 48

Kazni

Države članice do [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve člena 15(1), člena 16, člena 19(1), člena 22(1) in (2), členov 23 in 24, člena 25(1) in (2), členov 26 do 32 ter členov 34, 35, 37 in 38 te uredbe, ter sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev njihovega izvajanja. Kazni so učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice nemudoma uradno obvestijo Komisijo o navedenih pravilih in ukrepih ter vsakršni naknadni spremembi, ki vpliva nanje.

Člen 49

Poročanje Komisiji

1. Države članice [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 36 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe] v zbirni obliki za vsako koledarsko leto in v obliki, ki jo določi Komisija v skladu z odstavkom 5, objavijo naslednje podatke, ki temeljijo na informacijah in podatkih, prejetih od

proizvajalcev, organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev in izvajalcev ravnanja z odpadki:

- (a) število vozil, registriranih v državi članici;
- (b) število vozil, katerih dostopnost je bila prvič omogočena na trgu na ozemlju države članice;
- (c) število in težo izrabljenih vozil, zbranih in očiščenih v državi članici;
- (d) število in težo izrabljenih vozil, recikliranih na ozemlju države članice;
- (e) število in težo izrabljenih vozil, izvoženih ali poslanih v nadaljnjo obdelavo v drugo državo članico ali tretjo državo;
- (f) število izdanih potrdil o uničenju;
- (g) skupno količino in težo delov, sestavnih delov in materialov, odstranjenih iz izrabljenih vozil za namene:
 - (i) ponovne uporabe;
 - (ii) ponovne izdelave ali obnove;
 - (iii) recikliranja;
 - (iv) predelave, vključno z energijsko predelavo;
 - (v) odstranjevanja;
- (h) količino in težo izrabljenih vozil, obdelanih na način, ki ni naveden v točki (d);
- (i) količino in težo izrabljenih vozil, uporabljenih za zasipanje;
- (j) stopnje ciljev iz člena 34, ki jih dosegajo vsi izvajalci ravnanja z odpadki, ki delujejo v državi članici;
- (k) uporabo izjeme iz člena 30(2) in način njenega spremljanja s strani države članice poročevalke;
- (l) podatke o organizacijah za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, vključno z imeni pravnih oseb, ki jih zastopajo;
- (m) podatke o izvajanju člena 21.

Države članice dajo podatke iz odstavka 1 na voljo javnosti v 18 mesecih po koncu obdobja poročanja, na katero se zbrani podatki nanašajo. Podatki so strojno berljivi in jih je mogoče razvrstiti ter po njih iskati, pri čemer se upoštevajo odprti standardi, da jih lahko uporabljajo tretje osebe. Države članice uradno obvestijo Komisijo, ko so podatki iz prvega pododstavka na voljo.

Prvo obdobje poročanja je prvo koledarsko leto po sprejetju izvedbenega akta iz odstavka 5.

2. Podatkom, ki jih države članice dajo na voljo v skladu z odstavkom 1, se priloži poročilo o preverjanju kakovosti. Navedene informacije se predložijo v obliki, ki jo določi Komisija v skladu z odstavkom 5.
3. Države članice vsakih pet let pripravijo poročilo, v katerem povzamejo:
 - (n) spodbude, uvedene za pospeševanje ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov v skladu s členom 33;

- (a) uporabo kazni in drugih sankcij, predvidenih v nacionalni zakonodaji, za kršitve te uredbe, ki so bile sprejete v skladu s členom 48, vključno s seznamom vrst sporočenih kršitev in vrst sprejetih ukrepov;
- (b) rezultate inšpekcijskih pregledov, izvedenih v skladu s členom 46;
- (c) način uporabe opredelitev pojmov „izrabljeno vozilo“ in „rabljeno vozilo“, vključno s praktičnimi težavami v zvezi s tem.

Države članice predložijo poročilo Komisiji v šestih mesecih po koncu petletnega obdobja, na katero se nanaša. Prvo poročilo se Komisiji predloži do [Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po šestih letih od začetka veljavnosti te uredbe].

Komisija pregleda poročila, ki jih predložijo države članice, in po potrebi pripravi poročila o prejetih informacijah, da bi olajšala izmenjavo informacij o dobrih praksah, ki se uporabljajo v državah članicah.

4. Komisija za namene spremljanja izvajanja te uredbe zbira in pregleduje informacije, ki so na voljo v skladu s tem členom.
5. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi:
 - (a) metodologijo ter pravila za izračun, preverjanje in sporočanje podatkov v skladu z odstavkom 1, vključno z:
 - (i) metodologijo za določanje količine in teže delov, sestavnih delov in materialov, odstranjenih za namene iz odstavka 1, točke (g), (h) in (i);
 - (ii) metodologijo za določanje teže recikliranih odpadkov, vključno z določitvijo točk izračuna in merilnih točk ter po potrebi možnosti uporabe stopenj povprečnih izgub;
 - (iii) metodologijo za izračun in preverjanje doseganja ciljev glede ponovne uporabe, recikliranja in predelave iz člena 34.
 - (b) format poročanja Komisiji iz odstavka 1 in format poročila o preverjanju kakovosti.

Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 51(2).

6. Proizvajalci, organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, izvajalci ravnanja z odpadki in drugi ustrezni gospodarski subjekti pristojnim organom zagotovijo točne in zanesljive podatke, ki državam članicam omogočajo izpolnjevanje njihovih obveznosti poročanja iz tega člena.

POGLAVJE VII

PRENOS POOBLASTIL IN POSTOPEK V ODBORU

Člen 50

Izvajanje prenosa pooblastil

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 5(4), 6(3), 6(4), 7(3), 9(7), 11(3), 12(3), 21(2), 22(4), 27(4), 38(7) in 40(3) se prenese na Komisijo za obdobje

petih let od [Urad za publikacije: vstavite datum = datum začetka veljavnosti te uredbe]. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje takemu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Prenos pooblastila iz členov 5(4), 6(3), 6(4), 7(3), 9(7), 11(3), 12(3), 21(2), 22(4), 27(4), 38(7) in 40(3) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne veljati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem hkrati uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet v skladu s členi 5(4), 6(3), 6(4), 7(3), 9(7), 11(3), 12(3), 21(2), 22(4), 27(4), 38(7) in 40(3), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotujeta v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom navedenega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 51

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 39 Direktive 2008/98/ES. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicih na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

POGLAVJE VIII SPREMEMBE

Člen 53

Spremembe Uredbe (EU) 2019/1020

V Prilogi II k Uredbi (EU) 2019/1020 se črtata točki 10 in 11.

Člen 54

Spremembe Uredbe (EU) 2018/858

Priloga II k Uredbi (EU) 2018/858 se spremeni v skladu s Prilogo X k tej uredbi.

POGLAVJE IX KONČNE DOLOČBE

Člen 55

Pregled

1. Komisija do 31. decembra 203* [*Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v letu po 95 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*] pregleda uporabo te uredbe in njen vpliv na okolje, zdravje ljudi in delovanje enotnega trga ter o tem pripravi poročilo, ki ga predloži Evropskemu parlamentu in Svetu.
2. Komisija ob upoštevanju tehničnega napredka in praktičnih izkušenj, pridobljenih v državah članicah, ter vseh revizij Uredbe (ES) št. 1907/2006 v svoje poročilo vključi oceno naslednjih vidikov te uredbe:
 - (a) potrebe po razširitvi področja uporabe te uredbe, zlasti določb poglavij II in III ter oddelka II poglavja IV, na vozila kategorij L3e, L4e, L5e, L6e in L7e, kot so opredeljena v členu 4(2), točke (c) do (g), Uredbe (EU) št. 168/2013, ter vozila kategorij M2, M3, N2, N3 in O, kot so opredeljena v členu 4(1) Uredbe (EU) 2018/858;
 - (b) ukrepov v zvezi z zagotavljanjem informacij o snoveh, ki vzbujajo skrb, v vozilih in potrebe po uvedbi dodatnih določb o snoveh, ki vzbujajo skrb in ki lahko vplivajo na visokokakovostno recikliranje vozil ob koncu njihove življenjske dobe;
 - (c) ukrepov v zvezi z ravnanjem z izrabljenimi vozili iz poglavja IV, vključno z ravnimi ciljev iz člena 34 in potrebo po njihovi reviziji;
 - (d) kršitev ter učinkovitosti, sorazmernosti in odvračilnosti kazni iz člena 48;
 - (e) potrebe po spremembi člena 5 te uredbe.

Člen 56

Razveljavitev in prehodne določbe

1. Direktiva 2000/53/ES se razveljavi z učinkom od [*Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 12 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*].

Vendar se še naprej uporabljajo naslednje določbe Direktive 2000/53/ES:

- (a) Člen 4(2) do [*Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 71 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*];
- (b) člen 5(4), drugi pododstavek, člen 6(3), drugi pododstavek, člen 7(1) ter člen 8(3) in (4) do [*Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 35 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*];
- (c) člen 7(2), točka (b), do 31. decembra 20** [*Urad za publikacije: vstavite leto = zadnji dan v letu po 35 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*];
- (d) člen 9, odstavek (1a), prvi in tretji pododstavek, ter odstavka (1b) in (1d) do [*Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 35 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*];

- (e) člen 9, odstavek (1a), drugi pododstavek, do [*Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 59 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*].
2. Direktiva 2005/64/ES se razveljavi z učinkom od [*Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 71 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*].
- Vendar se njen člen 6(3) razveljavi z učinkom od [*Urad za publikacije: vstavite datum = zadnji dan v mesecu po 35 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*].
3. Sklicevanja na razveljavljene direktive se štejejo za sklicevanja na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijskimi tabelami iz Priloge XI.

Člen 57

Začetek veljavnosti in uporaba

1. Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
2. Uporablja se od [*Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 12 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*].
- Vendar se člen 54 uporablja od [*Urad za publikacije: vstavite datum = prvi dan v mesecu po 72 mesecih od datuma začetka veljavnosti te uredbe*].

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v državah članicah.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament
predsednica*

*Za Svet
predsednik*

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

1.2. Zadevna področja

1.3. Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša

1.4. Cilji

1.4.1. Splošni cilji

1.4.2. Specifični cilji

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

1.4.4. Kazalniki smotrnosti

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude

1.5.2. Dodana vrednost ukrepanja Unije (ki je lahko posledica različnih dejavnikov, npr. boljšega usklajevanja, pravne varnosti, večje učinkovitosti ali dopolnjevanja). Za namene te točke je „dodana vrednost ukrepanja Unije“ vrednost, ki izhaja iz posredovanja Unije in predstavlja dodatno vrednost poleg tiste, ki bi jo sicer ustvarile države članice same.

1.5.3. Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti

1.5.4. Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti

1.5.5. Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev

1.6. Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

1.7. Načrtovani načini izvrševanja proračuna

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

2.2. Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1. Utemeljitev načinov upravljanja, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol

2.2.2. Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje

2.2.3. Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje „stroški kontrol ÷ vrednost z njimi povezanih upravljanjih sredstev“) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku)

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

- 3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice**
- 3.2. Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve**
 - 3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje*
 - 3.2.2. Ocenjene realizacije, financirane z odobritvami za poslovanje*
 - 3.2.3. Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve*
 - 3.2.3.1. Ocenjene potrebe po človeških virih*
 - 3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom*
 - 3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju*
- 3.3. Ocenjene posledice za prihodke**

OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah glede krožnosti pri zasnovi vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, spremembi uredb (EU) 2018/858 in (EU) 2019/1020 ter razveljavitvi direktiv 2000/53/ES in 2005/64/ES.

1.2. Zadevna področja

Področja politike: 03 Enotni trg
09 Okolje

Dejavnosti: 09 02 02 – Program za okolje in podnebne ukrepe (LIFE) – Krožno gospodarstvo in kakovost življenja
03 02 01 01 – Delovanje in razvoj notranjega trga blaga in storitev

1.3. Ukrep, na katerega se predlog/pobuda nanaša

- ☒ Nov ukrep
- ☐ Nov ukrep na podlagi pilotnega projekta / pripravljalnega ukrepa⁷¹
- ☒ Podaljšanje obstoječega ukrepa
- ☒ Združitev ali preusmeritev enega ali več ukrepov v drug/nov ukrep

1.4. Cilji

1.4.1. Splošni cilji

Izboljšati delovanje notranjega trga EU z zmanjšanjem negativnih vplivov na okolje, povezanih z zasnovo, proizvodnjo in življenjsko dobo vozil ter njihovo obdelavo ob koncu življenjske dobe, ter prispevati k trajnostnosti avtomobilskega sektorja in sektorja recikliranja.

1.4.2. Specifični cilji

Zasnova in proizvodnja

- Olajšati in okrepiti odstranjevanje, ponovno uporabo, ponovno izdelavo in recikliranje materialov, delov in sestavnih delov v vozilih.
- Povečati uporabo recikliranih materialov pri proizvodnji vozil, s čimer bi se spodbudilo recikliranje, zmanjšala strateška odvisnost od surovin in podprlo razogljičenje avtomobilske industrije.
- Povečati krožnost za tovorna vozila, avtobuse, priklopnike in nekatera vozila kategorije L, ki trenutno ne spadajo na področje uporabe zakonodaje o izrabljenih vozilih in o homologaciji glede na ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave.

Obdelava ob koncu življenjske dobe

- Izboljšati obdelavo izrabljenih vozil s povečanjem količine in kakovosti ponovno uporabljenih, ponovno izdelanih in recikliranih materialov, s čimer bi se zmanjšal okoljski odtis, povezan s fazo konca življenjske dobe.

⁷¹ Po členu 58(2)(a) oz. (b) finančne uredbe.

- Povečati obseg zbiranja izrabljenih vozil v EU in zagotoviti tehnično brezhibnost rabljenih vozil, izvoženih iz EU, da se zmanjšata število „izginulih vozil“ in njihov okoljski odtis.

1.4.3. *Pričakovani rezultati in posledice*

Navedite, kakšne učinke naj bi imel(-a) predlog/pobuda za upravičence/ciljne skupine.

- Boljša usklajenost faz proizvodnje vozil in ravnanja z odpadki.
- Spodbujanje recikliranja, zmanjšanje strateške odvisnosti od surovin in energije.
- Podpiranje razogljičenja avtomobilske industrije.
- Zmanjšanje okoljskega odtisa, povezanega z recikliranjem vozil.
- Zmanjšanje zunanjega onesnaževalnega odtisa EU in tveganj za varnost v cestnem prometu, povezanih z izvozom rabljenih vozil, ki niso tehnično brezhibna.
- Povečanje krožnosti in zagotovitev ustrezne obdelave vozil, trenutno izvzetih s področja uporabe.

1.4.4. *Kazalniki smotrnosti*

Navedite, s katerimi kazalniki se bodo spremljali napredek in dosežki.

- Izboljšana možnost recikliranja in ponovna uporabnost vozil
- Bolj poenostavljene informacije o razstavljanju za izvajalce obdelave
- Nižji stroški popravil zaradi rabljenih nadomestnih delov
- Izboljšano zbiranje vozil, manjši izvoz rabljenih vozil nizke kakovosti in izrabljenih vozil
- Manjše število vozil, ki se obdelujejo nezakonito in neformalno
- Večje količine ponovno uporabljenih in recikliranih delov in sestavnih delov
- Večje količine recikliranih materialov, materialov, recikliranih pri višji kakovosti, ter recikliranih kritičnih in strateških materialov za zmanjšanje odvisnosti
- Manjša energetska odvisnost pri proizvodnji kovin in plastike
- Manjši obseg odlagališč
- Višje ravni uporabe reciklirane plastike in po možnosti drugih materialov v novih vozilih
- Znatni prihranki toplogrednih plinov zaradi učinkovitejše rabe virov
- Manjša onesnaženost zraka in manjše število prometnih nesreč v državah uvoznicah zaradi bolj kakovostnih in tehnično brezhibnih vozil
- Nižji stroški popravil za lastnike vozil
- Višji prihodki zaradi izboljšanega zbiranja in obdelave
- Izboljšani trgi sekundarnih surovin, zlasti plastike
- Manjša onesnaženost zraka zaradi povečanega obsega recikliranja plastike
- Znatno povečanje zaposlovanja
- Manjše posledice za okolje zaradi neustreznega ravnanja z odpadki
- Bolj zakonit dohodek in višji davčni prihodki
- Izboljšana ponovna uporaba in recikliranje vozil, trenutno izvzetih s področja uporabe

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. *Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude*

Z izvedbenimi/delegiranimi akti bi bilo treba v enem do osmih letih sprejeti podrobne zahteve. Na podlagi tega predloga uredbe bodo oblikovani ukrepi v smislu pooblastil, delegiranih ali izvedbenih sklepov in poročil o oceni učinka.

Ukrepi bodo zajemali dosledno opredelitev in izboljšano preverjanje zahtev glede informacij o možnosti recikliranja, ponovni uporabnosti, odstranljivosti in krožnosti ter izjav o vsebnosti recikliranih materialov. Kar zadeva zbiranje in obdelavo, je treba na podlagi različnih določb določiti dodatne specifikacije za zbiranje in obdelavo, vključno s pravili za izračun ciljev glede ponovne uporabe in recikliranja ter elektronsko izmenjavo informacij med državami članicami, da se omogočijo interoperabilni registri in poenostavljene carinske kontrole. Dodatni elementi harmonizacije se nanašajo na vzpostavitev enotnih meril za prilagajanje pristojbin za razširjeno odgovornost proizvajalca in čezmejno razširjeno odgovornost proizvajalca.

Natančneje (časovni okvir za dokončanje nalog v mesecih po začetku veljavnosti):

- izboljšanje metodologije za določanje stopenj ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave (36 mesecev);
- izboljšana ocena tveganja preostalih izjem za nevarne snovi s podporo agencije ECHA (24 mesecev), prenos izjem za omejitve snovi, povezanih z baterijami, v uredbo o baterijah, splošni pregled in uskladitev z uredbo REACH/finančno uredbo (96 mesecev);
- pravila za izračun in preverjanje vsebnosti recikliranih materialov (24 mesecev), študija izvedljivosti za določitev ciljev glede vsebnosti recikliranih materialov za jeklo (36 mesecev) in druge materiale (36 mesecev), oblike izjav za druge materiale, vključno s kritičnimi surovinami (60 mesecev);
- specifikacija zahtev glede odstranljivosti za baterije za električna vozila in motorje na električni pogon ter splošne informacije o odstranitvi za druge pomembne sestavne dele, vključno s spremembo Priloge VII o selektivni obdelavi (36 mesecev), posodobitev zahtev glede informacij (72 mesecev);
- specifikacija zahtev glede strategije krožnosti in harmoniziranega poročanja (36 mesecev);
- zahteve glede označevanja plastičnih delov (posodobitev po 72 mesecih), baterij za električna vozila in motorjev na električni pogon v skladu z zahtevami iz uredbe o baterijah in akta o kritičnih surovinah (36 mesecev);
- sprememba obveznosti poročanja za izvoz in pravil za izračun učinkovitosti obdelave (24 mesecev);
- posodobitev obstoječega poročanja in njegovih oblik o učinkovitosti obdelave, ki trenutno temelji na Odločbi Komisije 2005/293 (izvršuje jo ESTAT), zlasti o odstranjenih baterijah in motorjih na električni pogon (36 mesecev).

- posodobitev oblik za homologacijo in opisne mape, ki jo je treba predložiti homologacijskim organom (od 24 do 48 mesecev z uporabo obstoječega pooblastila);
- razvoj meril za krožnostni potni list vozila (84 mesecev);
- harmonizirana pristojbina za razširjeno odgovornost proizvajalca (60 mesecev) in merila za sodelovanje pri čezmejni razširjeni odgovornosti proizvajalca (36 mesecev);
- merila za izvoz rabljenih vozil, zahteve glede tehnične brezhibnosti in interoperabilnost podatkov iz registrov vozil (48 mesecev);
- razvoj sistema „enotnega okenca“ in podpora GD TAXUD za posredovanje informacij carinskim organom v okviru sistema MOVE-HUB (84 mesecev) – ocena delovanja trga nadomestnih delov (96 mesecev, klavzula ponovnega pregleda);
- postopna razširitev področja uporabe za kategorije vozil in priprava na pregled (96 mesecev).

1.5.2. *Dodana vrednost ukrepanja Unije (ki je lahko posledica različnih dejavnikov, npr. boljšega usklajevanja, pravne varnosti, večje učinkovitosti ali dopolnjevanja). Za namene te točke je „dodana vrednost ukrepanja Unije“ vrednost, ki izhaja iz posredovanja Unije in predstavlja dodatno vrednost poleg tiste, ki bi jo sicer ustvarile države članice same.*

Razlogi za ukrepanje na evropski ravni (predhodno):

Posodobitev sedanje direktive o izrabljenih vozilih, sprejete pred več kot 20 leti, je potrebna za zagotovitev, da se proizvajalce, uvoznike in gospodarske subjekte spodbudi k ciljem zelenega dogovora ter jim omogoči, da prispevajo k akcijskemu načrtu za krožno gospodarstvo.

Ocene teh direktiv so pokazale, da so potrebne znatne izboljšave za spodbuditev prehoda avtomobilskega sektorja na krožno gospodarstvo, s čimer bi se zmanjšal okoljski odtis, povezan s proizvodnjo vozil in njihovo obdelavo ob koncu življenjske dobe, ter okrepila trajnostnost avtomobilske industrije in industrije recikliranja v Evropi.

Ker v avtomobilskem sektorju poteka obsežna preobrazba s prehodom na električna vozila, se bo glavni delež okoljskega odtisa vozil preusmeril iz faze uporabe v fazo proizvodnje in recikliranja, zato bodo potrebne znatne zaloge kritičnih surovin.

Pričakovana ustvarjena dodana vrednost Unije (naknadno):

Ta ukrep zmanjšuje posledično večjo ranljivost dobavnih verig industrije EU, zlasti za kritične surovine, bistvene za strateško avtonomijo EU. Hkrati izboljšanje kakovosti zbiranja in obdelave olajšuje boljšo uporabo recikliranih materialov, kar podpira prehod na ogljično nevtralno gospodarstvo z letnim prihrankom do 14 milijonov ton ekvivalenta CO₂ v letu 2040.

Dodana vrednost pristopa EU v obliki enotne uredbe se kaže v zagotavljanju skladnosti zahtev, določenih pri zasnovi in proizvodnji vozil v okviru homologacije, z zahtevami v fazah zbiranja in odpadkov. Potrebna je boljša sinhronizacija, da se

zagotovi ohranitev ekonomske in okoljske kakovosti delov, sestavnih delov in materialov pri ponovni uporabi, ponovni izdelavi in recikliranju.

1.5.3. Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti

Ta uredba sledi zgledu uredbe o baterijah, ki zagotavlja celovit okvir za izboljšanje krožnosti baterij. Več določb dopolnjuje zahteve glede trajnostnosti za baterije za električna vozila, ki so največji prihodnji podsektor v skladu z uredbo o baterijah. V tej sektorski zakonodaji o odpadkih, ki naj bi bila v celoti vključena v homologacijski okvir, so nadalje opredeljene podrobne potrebe po boljši zasnovi, proizvodnji in predelavi kritičnih in strateških surovin, kot so obravnavane v pred kratkim sprejetem aktu o kritičnih surovinah, zlasti za materiale za trajne magnetne v motorjih na električni pogon za vozila.

1.5.4. Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti

Evropska komisija predlaga obsežen načrt okrevanja na podlagi okrepljenega dolgoročnega proračuna za naslednji večletni finančni okvir in novega instrumenta za okrevanje Next Generation EU.

Podlaga za strategijo EU za okrevanje bo evropski zeleni dogovor. To vključuje cilj čistejšega prometa in logistike, vključno z električno mobilnostjo, ki sta glavna dejavnika eksponentne rasti povpraševanja po baterijah, motorjih na električni pogon ter številnih drugih kritičnih surovinah in strateških surovinah, vključno z njihovo vgrajeno energijo za proizvodnjo.

Cilje te uredbe podpirata večletni finančni okvir in instrument Next Generation EU, ki poudarjata financiranje in naložbe v podporo prehodu evropskega gospodarstva na podnebno nevtralne in krožne modele. To vključuje naložbe za posodobitev ravnanja z odpadki, povečanje zmogljivosti za recikliranje za določene tokove odpadkov ter spodbujanje visokokakovostnega recikliranja in inovacij.

Krožno gospodarstvo je vključeno tudi v strukturo programa Obzorje Evropa za raziskave, zlasti v njegovo partnerstvo za krožnost, ter je eden od stebrov programa za okolje in podnebne ukrepe (LIFE) za obdobje 2021–2027. To bo ključno za zagotovitev trajnostne konkurenčnosti Evrope na tem področju ter okrepitev njenega gospodarstva, rasti in blaginje. Pričakuje se, da bo EU v naslednjem večletnem finančnem okviru še naprej spodbujala raziskave na tem in sorodnih področjih.

1.5.5. Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev

Za racionalizacijo in izboljšanje doslednosti pri ocenjevanju omejitev snovi bi bilo strokovno znanje Evropske agencije za kemikalije (ocene tveganja snovi) in Skupnega raziskovalnega središča (razvoj metodologij in postopkov) najprimernejše za zagotovitev doslednosti pri izvajanju predlaganega pristopa v zvezi s povezanimi akti, kot so uredba o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke, uredba o baterijah in akt o kritičnih surovinah, pri katerih se podobno zahteva njuno strokovno znanje.

Kar zadeva Skupno raziskovalno središče, bi delo lahko temeljilo na prejšnjih raziskavah Skupnega raziskovalnega središča za oceno učinka ciljev glede vsebnosti recikliranih materialov in pravil za preverjanje stopenj recikliranja baterij, tekočih dejavnostih Skupnega raziskovalnega središča za okoljsko primerno zasnovano trajnostne izdelke ter dejavnostih Skupnega raziskovalnega središča za GD GROW v zvezi s prihodnjimi ukrepi politike za kritične surovine (0,837 milijona EUR). Skupno raziskovalno središče bo preučilo, kako najbolje povezati in podpreti delo v sodelovanju z GD ENV in GD GROW.

Za razvoj informacijskega sistema in izmenjavo podatkov za carinske kontrole so potrebe po osebju in virih v GD TAXUD in GD MOVE povezane z digitalizacijo podatkov iz registrov vozil v sistemu MOVE-HUB ter odražajo cilj omejitve izvoza nizko kakovostnih vozil, ki niso tehnično brezhibna, v tretje države, da bi se odpravila trdovratna težava neznane lokacije vozil. V dolgoročnem smislu ta razvoj informacijske tehnologije podpira nadaljnjo digitalizacijo podatkov iz registrov vozil, ki se preučuje v okviru trenutne revizije direktiv GD MOVE v zvezi s tem, ki naj bi bile sprejete pozneje v letu 2023.

Kar zadeva strategijo krožnosti, merila za krožnostni potni list vozila in zahteve v zvezi z razširjeno odgovornostjo proizvajalca, so zunanji izvajalci v najboljšem položaju, da zagotovijo potrebno tehnično podporo (0,500 milijona EUR s strani GD GROW). Enako velja za podpirne študije za zahteve glede obdelave, delovanje trgov za nadomestne dele, pripravo za pregled izjem glede omejitev snovi (0,075 milijona EUR) in predvideno postopno razširitev področja uporabe (0,575 milijona EUR s strani GD ENV za obdobje 2024–2027).

1.6. Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

☐ Časovno omejeno

- ☐ od [D. MMMM] LLLL do [D. MMMM] LLLL,
- ☐ finančne posledice med letoma LLLL in LLLL za odobritve za prevzem obveznosti ter med letoma LLLL in LLLL za odobritve plačil.

☒ Časovno neomejeno

- izvajanje z obdobjem uvajanja med letoma 2025 in 2028,
- čemur sledita polno delovanje in izvajanje v celoti okoli leta 2032.

1.7. Načrtovani načini izvrševanja proračuna⁷²

☒ Neposredno upravljanje – Komisija:

- ☒ z lastnimi službami, vključno s svojim osebjem v delegacijah Unije,
- ☐ prek izvajalskih agencij.

☐ Deljeno upravljanje z državami članicami.

⁷²

Pojasnila o načinih izvrševanja proračuna in sklici na finančno uredbo so na voljo na spletišču BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

☐ **Posredno upravljanje**, tako da se naloge izvrševanja proračuna poverijo:

- ☐ tretjim državam ali organom, ki jih te imenujejo,
- ☐ mednarodnim organizacijam in njihovim agencijam (navedite),
- ☐ EIB in Evropskemu investicijskemu skladu,
- ☐ organom iz členov 70 in 71 finančne uredbe,
- ☐ subjektom javnega prava,
- ☐ subjektom zasebnega prava, ki opravljajo javne storitve, kolikor imajo ti subjekti ustrezna finančna jamstva,
- ☐ subjektom zasebnega prava države članice, ki so pooblaščenim za izvajanje javno-zasebnih partnerstev in ki imajo ustrezna finančna jamstva,
- ☐ organom ali osebam, pooblaščenim za izvajanje določenih ukrepov SZVP na podlagi naslova V PEU in opredeljenim v zadevnem temeljnem aktu.
- *Pri navedbi več kot enega načina upravljanja je treba to natančneje obrazložiti v oddelku „opombe“.*

Opombe

Neposredno upravljanje, ki ga izvajajo GD ENV, GD GROW, GD MOVE, GD TAXUD, in dogovori o izvajanju s Skupnim raziskovalnim središčem.

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

Navedite pogostost in pogoje.

Pobuda vključuje javno naročanje, dogovore o izvajanju s Skupnim raziskovalnim središčem in vpliv na človeške vire Komisije.

2.2. Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1. Utemeljitev načinov upravljanja, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol

n. r.

2.2.2. Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje

n. r.

2.2.3. Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje „stroški kontrol ÷ vrednost z njimi povezanih upravljanih sredstev“) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku)

n. r.

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

Navedite obstoječe ali načrtovane preprečevalne in zaščitne ukrepe, npr. iz strategije za boj proti goljufijam.

n. r.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

- Obstoječe proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka	dif./nedif. 73	držav Efte ⁷⁴	držav kandidatkin in potencialnih kandidatkin ⁷⁵	drugih tretjih držav	drugi namenski prejemki
1	03.02.01.01 Delovanje in razvoj notranjega trga blaga in storitev	dif.	DA	NE	NE	NE
3	09.02.02 – Krožno gospodarstvo in kakovost življenja	dif.	DA	NE	NE	NE
7	20.02.01.01 Pogodbeni uslužbenci	nedif.	NE	NE	NE	NE
7	20.02.01.03 Nacionalni javni uslužbenci, začasno dodeljeni instituciji	nedif.	NE	NE	NE	NE

- Zahtevane nove proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka	dif./nedif.	držav Efte	držav kandidatkin in potencialnih kandidatkin	drugih tretjih držav	drugi namenski prejemki
	n. r.					

⁷³ Dif. = diferencirana sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.

⁷⁴ Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

⁷⁵ Države kandidatke in po potrebi potencialne kandidatke z Zahodnega Balkana.

3.2. Ocenjene finančne posledice predloga za odobritve

3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odobritve za poslovanje

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za poslovanje.
- ☒ Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za poslovanje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira	1	Enotni trg, inovacije in digitalno
--	---	------------------------------------

GD GROW	03.02.01.01		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	SKUPAJ 2024–2027
Odhodki iz poslovanja, podporne študije	obveznosti	(1a)	–	0,250	–	0,250	0,500
	plačila	(2a)	–	0,250	–	0,250	0,500
Odobritve za GD GROW SKUPAJ	obveznosti	= 1a + 1b + 3	–	0,250	–	0,250	0,500
	plačila	= 2a + 2b + 3	–	0,250	–	0,250	0,500

GD GROW ocenjuje, da je za razvoj posodobljene metodologije za stopnje ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave, meril za odstranljivost baterij in motorjev na električni pogon ter elektronske izmenjave informacij za predlagani krožnostni potni list vozila potrebnih 0,250 milijona EUR v letu 2025 in 0,250 milijona EUR v letu 2027.

V obdobju 2028–2033 bo potrebnih nekaj dodatnih sredstev za napredek pri delu po koncu sedanjega večletnega finančnega okvira leta 2027: za GD GROW je za obdobje od leta 2028 do popolnega izvajanja okoli leta 2032 predviden skupni znesek v višini 0,150 milijona EUR za tehnične študije.

Zgoraj navedeni znesek bi bil potreben tudi za financiranje ustreznega deleža dogovorov o izvajanju, o katerih bosta razpravljala GD ENV/GD GROW in Skupno raziskovalno središče, ter za javno naročanje študij in podatkov, povezanih z določbami GD GROW (posodobljena metodologija za stopnje ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave, merila za odstranljivost baterij in motorjev na električni pogon ter elektronska izmenjava informacij za predlagani krožnostni potni list vozila). Pomembne sinergije bi se upoštevale s stalno podporo politike s strani Skupnega raziskovalnega središča za akt o kritičnih surovinah.

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira	3	Naravni viri in okolje
--	----------	-------------------------------

GD ENV	09.02.02		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	SKUPA J 2024– 2027
Operativni stroški GD ENV, podporne študije	obveznosti	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	plačila	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Soprenos na GD TAXUD, razvoj enotnega okenca za carino	obveznosti	(1b)	–	0,030	0,260	0,260	0,550
	plačila	(2b)	–	0,030	0,260	0,260	0,550
Soprenos na GD MOVE, podpora IT	obveznosti	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	plačila	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Sporazum o izvajanju s Skupnim raziskovalnim središčem	obveznosti	(1a)	–	0,209	0,293	0,335	0,837
	plačila	(2a)	–	0,209	0,293	0,335	0,837
Odobritve za GD ENV SKUPAJ	obveznosti	= 1 a + 1b + 3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	plačila	= 2a + 2b + 3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

GD ENV je ocenil potrebo po študijah tehnične podpore (od leta 2024 do leta 2031) za vsebnost reciklirane plastike in možnosti kemičnega recikliranja (0,100 milijona EUR), študiji za določitev ciljnih ravni vsebnosti recikliranega jekla (0,100 milijona EUR), širši študiji izvedljivosti za vsebnosti recikliranih kritičnih surovin, aluminija in magnezija (0,100 milijona EUR v letu 2027), merilih za prilagajanje pristojbin za razširjeno odgovornost proizvajalca (0,050 milijona EUR), zahtevah glede kakovosti za tehnologije za naknadno drobljenje (0,050 milijona EUR), mehanizmu sodelovanja za čezmejno razširjeno odgovornost proizvajalca (0,100 milijona EUR), pripravi na pregled izjem za omejitev snovi (0,075 milijona EUR) ter pravilih za izračun in preverjanje učinkovitosti recikliranja v skupnem znesku (0,575 milijona EUR) za obdobje 2024–2027.

Skupno raziskovalno središče bo verjetno imelo pomembno vlogo pri podpiranju Komisije pri nekaterih tehničnih dejavnostih, potrebnih, kot je navedeno zgoraj, za oblikovanje specifikacij v zvezi z vsebnostjo recikliranih materialov, odstranljivostjo baterij in motorjev na električni pogon,

bogatih s kritičnimi surovinami, ter pravili za izračun in preverjanje, povezanimi z obdelavo. Z morebitnim sporazumom o izvajanju se lahko krijejo ocenjene potrebe (0,837 milijona EUR za obdobje 2024–2027), hkrati pa se čim bolj povečajo sinergije s povezanimi nalogami v okviru direktive o plastičnih proizvodih za enkratno uporabo ter predlogov akta o kritičnih surovinah, uredbe o okoljsko primerni zasnovi za trajnostne izdelke ter uredbe o embalaži in odpadni embalaži.

Izvede se soprenos z GD ENV na GD TAXUD in GD MOVE, da bi se digitalizirali podatki iz registrov vozil z razširitvijo informacijskih sistemov za vzpostavitev interoperabilnosti digitalizacije registrov vozil ter nato vzpostavil nadzor izvoza v realnem času s povezovanjem s carinskim sistemom enotnega okenca za obdobje 2024–2027.

V obdobju 2028–2033 bo potrebnih nekaj dodatnih sredstev za napredek pri delu po koncu sedanjega večletnega finančnega okvira leta 2027:

- (c) za GD ENV je za obdobje od leta 2028 do popolnega izvajanja okoli leta 2032 predviden skupni znesek v višini 0,550 milijona EUR za tehnične študije;
- (d) za GD TAXUD je za obdobje od leta 2028 do popolnega izvajanja okoli leta 2032 predviden skupni znesek v višini 0,500 milijona EUR za uvedbo IT;
- (e) sredstva za JRC v obliki morebitnih dodatnih dogovorov o izvajanju skupaj znašajo 0,335 milijona EUR za obdobje 2028–2032.

Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 6 večletnega finančnega okvira SKUPAJ (referenčni znesek)	obveznosti	= 4 + 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	plačila	= 5 + 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira		7	Upravni odhodki				
GD ENV, GD TAXUD			2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	SKUPAJ 2024–2027
Človeški viri, GD ENV	obveznosti	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	plačila	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Človeški viri, GD TAXUD	obveznosti	(1a)	–	0,091	0,137	0,137	0,364
	plačila	(2a)	–	0,091	0,137	0,137	0,364
Odobritve iz RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ za GD GROW, GD TAXUD	obveznosti	= 1a + 1b + 3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	plačila	= 2a + 2b + 3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

Utemeljitev potreb po osebju je navedena v oddelku 3.2.3 spodaj.

		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	SKUPAJ 2024– 2027
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	plačila	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. Ocenjene realizacije, financirane z odobritvami za poslovanje

odobritve za prevzem obveznosti v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Cilji in realizacije ↓			Leto N		Leto N+1		Leto N+2		Leto N+3		Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)						SKUPAJ	
	REALIZACIJE																	
	vrsta 76	povprečni stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število realizacij skupaj	stroški realizacij skupaj
SPECIFIČNI CILJ št. 1 ⁷⁷ ...																		
– realizacija																		
– realizacija																		
– realizacija																		
Seštevek za specifični cilj št. 1																		
SPECIFIČNI CILJ št. 2 ...																		
– realizacija																		
Seštevek za specifični cilj št. 2																		
SKUPAJ																		

⁷⁶ Realizacije so dobavljeni proizvodi in opravljene storitve (npr. število financiranih izmenjav študentov, število kilometrov novozgrajenih cest ...).

⁷⁷ Kakor je opisan v točki 1.4.2 „Specifični cilji ...“.

3.2.3. Povzetek ocenjenih posledic za upravne odobritve

3.2.3.1 Ocenjene potrebe po upravnih odobritvah v Komisiji

- ☐ Za predlog/pobudo niso potrebni človeški viri.
- ☒ Za predlog/pobudo so potrebni človeški viri, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

ocena, izražena v ekvivalentu polnega delovnega časa

	2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	SKUPAJ 2024– 2027
20 01 02 01 (sedež in predstavništva Komisije) GD GROW: ZU					
20 01 02 01 (sedež in predstavništva Komisije) GD ENV: ZU					
20 01 02 03 (delegacije)					
01 01 01 01 (posredne raziskave)					
01 01 01 11 (neposredne raziskave)					
Druge proračunske vrstice (navedite)					
20 02 01 (PU, NNS, ZU iz splošnih sredstev) – GD ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (PU, NNS, ZU iz splošnih sredstev) – GD TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
– na delegacijah					
01 01 01 02 (PU, NNS, ZU za posredne raziskave)					
01 01 01 12 (PU, NNS, ZU za neposredne raziskave)					
Druge proračunske vrstice (navedite)					
SKUPAJ	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem GD, ki je že dodeljeno za upravljanje ukrepa in/ali je bilo prerezporejeno znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenci	Za splošno upravljanje niso potrebna dodatna delovna mesta za začasne uslužbence. Pričakovani nadzor vseh pogajalskih nalog v letu 2024 ter pripravo, pripravo osnutkov in sprejetje sekundarne zakonodaje v skladu s predlaganimi roki bodo pokrivali obstoječi začasni uslužbenci.
Zunanji sodelavci	Dodatne tehnične naloge, ki jih vodi GD GROW, bo pokrivalo obstoječe osebje, dopolnjeno s podporo GD ENV in tehničnim strokovnim znanjem Skupnega raziskovalnega središča (po dogovoru): – izboljšanje metodologije za določanje stopenj ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in predelave; – izboljšana ocena tveganja preostalih izjem za nevarne snovi s podporo agencije ECHA, prenos izjem za omejitve snovi, povezanih z baterijami, v uredbo o baterijah, splošni pregled in uskladitev z uredbo REACH/finančno uredbo; – specifikacija zahtev glede odstranljivosti za baterije za električna vozila in motorje na električni pogon ter splošne informacije o odstranitvi za druge pomembne sestavne dele, vključno s spremembo Priloge IV o selektivni obdelavi, posodobitvijo zahtev glede informacij (podpora Skupnega raziskovalnega središča);

	– določitev zahtev glede strategije krožnosti; – zahteve glede označevanja plastičnih delov (posodobitev po 72 mesecih), baterij za električna vozila in motorjev na električni pogon v skladu z zahtevami iz uredbe o baterijah in akta o kritičnih surovinah (36 mesecev); – posodobitev oblik za homologacijo in opisne mape, ki jo je treba predložiti homologacijskim organom; – razvoj meril za krožnostni potni list vozila. Za GD ENV bo treba dodatne naloge pokrivati z dodatnimi PU in NNS. Za GD ENV bi to moral biti 1,0 EPDČ (NNS) od leta 2024, dopolnjen z 0,5 EPDČ (PU) za leto 2024, 2,0 EPDČ (PU) v letu 2025 in 2,5 EPDČ (PU) v letih 2026 in 2027 za opravljanje tehničnega dela, po dogovoru ob podpori JRC, vključno s: - pravili za izračun in preverjanje vsebnosti reciklirane plastike, študijo izvedljivosti za določitev ciljev glede vsebnosti recikliranih materialov za jeklo, širšo študijo tehnične in ekonomske izvedljivosti za kritične surovine in druge materiale, oblikami izjav za druge materiale, vključno s kritičnimi surovinami (GD GROW in podpora Skupnega raziskovalnega središča); - spremembo obveznosti poročanja za izvoz in pravil za izračun učinkovitosti obdelave (podpora Skupnega raziskovalnega središča); - zahtevami glede kakovosti za izvajalce obdelave in tehnologije za naknadno drobljenje; - harmonizirano pristojbino za razširjeno odgovornost proizvajalca in merili za sodelovanje pri čezmejni razširjeni odgovornosti proizvajalca; - merili za izvoz rabljenih vozil; - oceno delovanja trga nadomestnih delov (96 mesecev, klavzula ponovnega pregleda); - postopno razširitvijo področja uporabe kategorije vozil in pripravo na pregled (96 mesecev). Za GD TAXUD je predviden 1,0 EPDČ za leto 2025 in 1,5 EPDČ (PU) za leti 2026 in 2027, naloge GD MOVE pa bo pokrivalo obstoječe osebje s tehnično podporo GD ENV (ki jo pokriva navedeno osebje GD ENV): - – izvajanje zahteve glede tehnične brezhibnosti in interoperabilnost podatkov iz registrov vozil; - – IT razvoj sistema „enotnega okenca“ in podpora GD TAXUD za prenos informacij carinskim organom v okviru sistema MOVE-HUB.
--	--

3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

Predlog/pobuda:

- ☒ se lahko v celoti financira znotraj zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira;
- ☐ zahteva uporabo nedodeljene razlike do zgornje meje v zadevnem razdelku večletnega finančnega okvira in/ali uporabo posebnih instrumentov, kot so opredeljeni v uredbi o večletnem finančnem okviru;
- ☐ zahteva spremembo večletnega finančnega okvira.

3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju

V predlogu/pobudi:

- ☒ ni načrtovano sofinanciranje tretjih oseb;
- ☐ je načrtovano sofinanciranje, kot je ocenjeno v nadaljevanju:

odobritve v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N ⁷⁸	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			Skupaj
Navedite organ, ki bo sofinanciral predlog/pobudo								
Sofinancirane odobritve SKUPAJ								

⁷⁸

Leto N je leto začetka izvajanja predloga/pobude. Nadomestite „N“ s pričakovanim prvim letom izvajanja (na primer: 2021). Naredite isto za naslednja leta.

3.3. Ocenjene posledice za prihodke

- ☒ Predlog/pobuda nima finančnih posledic za prihodke.
- ☐ Predlog/pobuda ima finančne posledice, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:
 - ☐ za lastna sredstva,
 - ☐ za druge prihodke.
 - Navedite, ali so prihodki dodeljeni za odhodkovne vrstice.

v mio. EUR (na tri decimalna mesta
natančno)

Prihodkovna proračunska vrstica	Odobritve na voljo za tekoče proračunsko leto	Posledice predloga/pobude					
		Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	
Člen							

Za namenske prejeme navedite zadevne odhodkovne proračunske vrstice.

Druge opombe (npr. metoda/formula za izračun posledic za prihodke ali druge informacije).