



2026/1738

24.7.2026

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2026/1738 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 8ης Ιουλίου 2026

σχετικά με τις απαιτήσεις κυκλικότητας για τον σχεδιασμό των οχημάτων και τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 168/2013, (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) 2019/1020 και (ΕΕ) 2023/1542 και την κατάργηση των οδηγιών 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 114 και το άρθρο 192 παράγραφος 1, σε συνδυασμό με τα άρθρα 14 έως 36 του παρόντος κανονισμού,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

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

⁽¹⁾ ΕΕ C, C/2024/1593, 5.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj>.

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 18ης Ιουνίου 2026 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 29ης Ιουνίου 2026.

- (2) Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας συμβάλλει σημαντικά στη χρήση ενέργειας και υλικών πόρων από την Ένωση και, ως εκ τούτου, στην παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου. Η παραγωγή οχημάτων σε τρίτες χώρες που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης συμβάλλει στην παραγωγή παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, η οποία με τη σειρά της έχει αρνητικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο στην Ένωση. Η μετάβαση από τη χρήση ορυκτών καυσίμων στα οχήματα υπέρ της κινητικότητας μηδενικών εκπομπών, όπως προβλέπεται στη δέση νομοθετικών μέτρων για την προσαρμογή στον στόχο του 55 % («Fit for 55»), αποτελεί μία από τις προϋποθέσεις για την επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050. Θα επιφέρει μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας οι οποίες συνδέονται με το στάδιο χρήσης των οχημάτων. Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες πρωτογενούς αλουμινίου, χάλυβα και πλαστικών, που συνδέονται με την κατασκευή νέων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Λόγω της ενέργειας που απαιτείται για την εξόρυξη και την επεξεργασία αυτών των υλικών, αυτό μπορεί να έχει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που συνδέεται με την κατασκευή νέων οχημάτων θα μπορούσε να αυξηθεί με τον συνεχιζόμενο εξηλεκτρισμό του στόλου, τη συνεχιζόμενη αύξηση του μεγέθους και βάρους των οχημάτων, καθώς και λόγω της ευρύτερης χρήσης και πολυπλοκότητας των ηλεκτρονικών ειδών σε μελλοντικά μοντέλα, τα οποία απαιτούν σημαντική ποσότητα κρίσιμων και στρατηγικών πρώτων υλών και πολύτιμων μετάλλων, όπως ο χαλκός και οι σπάνιες γαίες. Το αποτέλεσμα των εν λόγω αλλαγών είναι ότι το στάδιο της παραγωγής θα μπορούσε να έχει μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα από το στάδιο της χρήσης των οχημάτων και ότι η ευρωπαϊκή βιομηχανία θα εξαρτάται ολοένα και περισσότερο από τις εισαγωγές κρίσιμων πρώτων υλών και να καταστεί ευάλωτη σε διαταραχές του εφοδιασμού, εις βάρος της ανταγωνιστικότητάς της. Επιπλέον, οι ισχύουσες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας για τη διαχείριση αποβλήτων έχουν ως αποτέλεσμα την ανεπαρκή ανάκτηση πόρων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ενώ υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες αύξησης της ποσότητας και της ποιότητας των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών προς επισκευή, επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή, ανακαίνιση, μετασκευή ή ανακύκλωση από οχήματα κατά το στάδιο της χρήσης και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για την αντιμετώπιση αυτών των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, τη συμβολή στην απανθρακοποίηση του τομέα και τη στήριξη της ανταγωνιστικότητας με την αύξηση της ανθεκτικότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας, είναι αναγκαίο να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς και να ενισχυθεί η μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία. Αυτό συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Μαρτίου 2020, με τίτλο «Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία — Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη», στην οποία ζητείται η αναθεώρηση των ισχυόντων κανόνων με σκοπό την προώθηση περισσότερο κυκλικών επιχειρηματικών μοντέλων, μέσω της σύνδεσης πτυχών του σχεδιασμού με την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, η εξέταση των κανόνων για το υποχρεωτικό ανακυκλωμένο περιεχόμενο για συγκεκριμένα υλικά, και η βελτίωση της απόδοσης της ανακύκλωσης. Αυτό συνάδει επίσης με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1252 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽³⁾. Το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τόνισαν επίσης την ανάγκη για νέους κανόνες της Ένωσης σχετικά με τα θέματα αυτά, οι οποίοι θα αντικαταστήσουν τους υφιστάμενους κανόνες σχετικά με την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης και σχετικά με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (3) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁴⁾ θεσπίζει εναρμονισμένες απαιτήσεις επεξεργασίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και θέτει στόχους επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης, καθώς και επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης των οχημάτων. Θεσπίζει υποχρεώσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και υποχρεώσεις για τους οικονομικούς φορείς, ιδίως τον περιορισμό της χρήσης βαρέων μετάλλων στα οχήματα. Θεσπίζει επίσης βασικούς κανόνες για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού, οι οποίοι απαιτούν από τους κατασκευαστές οχημάτων να καλύπτουν μέρος του κόστους συλλογής των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (4) Η αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ από την Επιτροπή κατέδειξε ότι υπήρξε αποτελεσματική όσον αφορά την επίτευξη πολλών από τους αρχικούς στόχους της, ιδίως την εξάλειψη του καδμίου, του μολύβδου, του υδραργύρου και του εξαοθενούς χρωμίου από τα οχήματα, την αύξηση των σημείων συλλογής για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την επίτευξη των στόχων ανάκτησης και ανακύκλωσης. Ωστόσο, στο πλαίσιο της αξιολόγησης διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω οδηγία δεν αντιμετώπισε επαρκώς σημαντικά ζητήματα που συνδέονται με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και ότι δεν ήταν πλέον προσαρμοσμένη ώστε να διασφαλίζει υψηλή ποιότητα επεξεργασίας των οχημάτων αυτών.
- (³) Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1252 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Απριλίου 2024, σχετικά με τη θέπιση πλαισίου για την εξασφάλιση ασφαλούς και βιώσιμου εφοδιασμού με κρίσιμες πρώτες ύλες και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 168/2013, (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) 2018/1724 και (ΕΕ) 2019/1020 (ΕΕ L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj>).
- (⁴) Οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

- (5) Η οδηγία 2005/64/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁵⁾ ρυθμίζει την έγκριση τύπου οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, ώστε τα οχήματα αυτά να μπορούν να επιτύχουν τους στόχους που καθορίζονται στην οδηγία 2000/53/EK στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ωστόσο, η οδηγία 2005/64/EK δεν κατάφερε να βελτιώσει σημαντικά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης των νέων οχημάτων και δεν είναι προσαρμοσμένη στα χαρακτηριστικά των νέων οχημάτων, τα οποία έχουν αλλάξει σε μεγάλο βαθμό από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2005/64/EK.
- (6) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁶⁾ εισήγαγε ένα ολοκληρωμένο σύστημα έγκρισης τύπου και εποπτείας της αγοράς για τα μηχανοκίνητα οχήματα, τα ρυμουλκούμενα και για τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, με σκοπό τη διασφάλιση της ορθής λειτουργίας της ενιαίας αγοράς και την παροχή υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικών επιδόσεων. Απαιτείται χωριστή κανονιστική πράξη για τους σκοπούς της διαδικασίας έγκρισης τύπου της ΕΕ που καθορίζεται βάσει του παραρτήματος II του εν λόγω κανονισμού. Συνεπώς, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν διατάξεις και απαιτήσεις σχετικά με την κυκλικότητα των οχημάτων που βρίσκονται στη διαδικασία απόκτησης έγκρισης τύπου ΕΕ. Για να διασφαλιστεί η συμμόρφωση των οχημάτων με τις εν λόγω απαιτήσεις, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η επαλήθευσή τους στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΕ. Οι διοικητικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων για την εποπτεία της αγοράς, τα διορθωτικά μέτρα, τις ρήτρες διασφάλισης και τις κυρώσεις, εφαρμόζονται στις εγκρίσεις τύπου που εκδίδονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
- (7) Είναι σημαντικό να γίνει διάκριση μεταξύ των υφισταμένων εγκρίσεων τύπου και των νέων εγκρίσεων τύπου. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί ποιες διατάξεις εφαρμόζονται στους νέους τύπους οχημάτων βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858. Θα πρέπει επομένως να καταστεί σαφές ότι οι τροποποιήσεις στην έγκριση τύπου δεν απαιτούν συστηματικά επέκταση της έγκρισης τύπου βάσει του εν λόγω κανονισμού.
- (8) Προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς, με παράλληλη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος, είναι σημαντικό να εναρμονιστούν οι όροι για την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, το στάδιο παραγωγής των οχημάτων, την αξιολόγηση της κατάστασης του οχήματος και την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της διατήρησης, της προστασίας και της βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος, της προστασίας της ανθρώπινης υγείας και της συνετής και ορθολογικής χρησιμοποίησης των φυσικών πόρων, είναι σημαντικό να θεσπιστούν κανόνες σχετικά με τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λαμβανομένου υπόψη του σχεδιασμού του οχήματος, καθώς και μέτρα που αποσκοπούν στην πρόληψη της παράνομης αποσυναρμολόγησης, όπως η καλύτερη ιχνηλασιμότητα σε περίπτωση μεταβίβασης της κυριότητας μεταχειρισμένων οχημάτων. Ως εκ τούτου, ο αποτελεσματικότερος τρόπος διευκόλυνσης της μετάβασης του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία είναι η θέπιση ενιαίου κανονιστικού πλαισίου σε επίπεδο Ένωσης, το οποίο θα καλύπτει με ολοκληρωμένο και συνεκτικό τρόπο τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη διάθεση στην αγορά της Ένωσης και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτό είναι επίσης απαραίτητο για την ανάπτυξη της ενωσιακής αγοράς δευτερογενών πρώτων υλών οι οποίες περιλαμβάνονται σε νέα οχήματα που διατίθενται στην αγορά, καθώς και για την αποφυγή φραγμών στο εμπόριο και στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, τη διασφάλιση νομικής σαφήνειας και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στον σχεδιασμό, την παραγωγή και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι, οι οδηγίες 2000/53/EK και 2005/64/EK θα πρέπει να αντικατασταθούν από κανονισμό που θα βασίζεται στο άρθρο 114 και το άρθρο 192 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).
- (9) Στις εξόχως απόκεντρες περιοχές που αναφέρονται στο άρθρο 349 ΣΛΕΕ, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να προσαρμόζουν τις υποχρεώσεις των παραγωγών ώστε να εγγυώνται την παροχή υπηρεσίας και να καλύπτουν το κόστος διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών των εν λόγω περιοχών.

⁽⁵⁾ Οδηγία 2005/64/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Οκτωβρίου 2005, σχετικά με την έγκριση τύπου οχημάτων με κινητήρα όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 310 της 25.11.2005, σ. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj>).

⁽⁶⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/EK (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

- (10) Οι οδηγίες 2000/53/EK και 2005/64/EK εφαρμόζονται μόνο στα επιβατικά οχήματα (M_1) και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N_1), τα οποία αποτελούν περίπου το 85 % του συνόλου των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση. Τα υπόλοιπα οχήματα, δηλαδή δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα, τετράκυκλα, φορτηγά, λεωφορεία και ρυμουλκούμενα, δεν υπόκεινται σε ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό και την επεξεργασία τους κατά το στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο κυκλικότητας για όλα τα οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένης της περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας τους, καθώς και για να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της ενιαίας αγοράς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται όχι μόνο στα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 , αλλά, εν μέρει, και σε οχήματα της κατηγορίας L, σε βαρέα επαγγελματικά οχήματα και στα ρυμουλκούμενά τους (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 και O). Δεν υπάρχουν ολοκληρωμένες πληροφορίες σχετικά με την επεξεργασία τέτοιων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην Ένωση, πράγμα που εμποδίζει την εφαρμογή σε αυτά του ίδιου καθεστώτος με εκείνο που ισχύει για τα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, οι απαιτήσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την υποχρεωτική παράδοσή τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για επεξεργασία καθώς και για την απορρύπανσή τους, την υποχρεωτική αφαίρεση ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και οι όροι για την υγειονομική ταφή μη αδρανών αποβλήτων από τεμαχισμό θα πρέπει να ισχύουν για τα οχήματα της κατηγορίας L και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 και O). Για να διευκολυνθεί η επεξεργασία αυτών των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές τους θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση και την αντικατάσταση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών από αυτά τα οχήματα. Επίσης, οι διατάξεις που διέπουν τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να εφαρμόζονται στις εν λόγω κατηγορίες οχημάτων, καλύπτοντας το κόστος συλλογής και απορρύπανσής τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (11) Δεδομένου ότι δεν απαιτούν όλα τα κράτη μέλη την ταξινόμηση οχημάτων των κατηγοριών L1e, L2e ή L6e, είναι αναγκαίο να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να εξαιρούν τις εν λόγω κατηγορίες οχημάτων από τις απαιτήσεις που συνδέονται με την ταξινόμηση.
- (12) Τα προβλήματα με την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων δεν αφορούν μόνο τα επιβατικά οχήματα (M_1) και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N_1), αλλά και, όπως προκύπτει από μελέτες, τα μεγαλύτερα οχήματα. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις αυτές θα πρέπει να ισχύουν και για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 και O).
- (13) Τα οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ή προσαρμόζονται για αποκλειστική χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις, καθώς και τα οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις, την πολιτική άμυνα, την πυροσβεστική υπηρεσία, τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης και τις ιατρικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Τα οχήματα αυτά εξυπηρετούν εξειδικευμένες επιχειρησιακές λειτουργίες και υπόκεινται σε ειδικές τεχνικές απαιτήσεις, ενώ ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η χρήση τους διαφέρουν σημαντικά από εκείνα των οχημάτων που προορίζονται για γενικές οδικές μεταφορές. Επομένως, δεν θα ήταν σκόπιμη η υπαγωγή αυτών των οχημάτων στις γενικές απαιτήσεις κυκλικότητας που ισχύουν για τον σχεδιασμό και τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, η δε εξαίρεσή τους από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού είναι συνεπής με την ειδική φύση των λειτουργιών τους.
- (14) Προκειμένου να διατηρηθεί η πολιτιστική κληρονομιά της Ευρώπης, τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος θα πρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και δεν θα πρέπει να υπόκεινται στις υποχρεώσεις που σχετίζονται με τη μεταβίβαση κυριότητας ή την εξαγωγή ή στις απαιτήσεις για το τέλος του κύκλου ζωής τους. Ομοίως, τα οχήματα που αναγνωρίζονται από ένα κράτος μέλος ως έχοντα ειδικό πολιτιστικό ενδιαφέρον θα πρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Τούτο μπορεί, για παράδειγμα, να καλύπτει οχήματα που βρίσκονται στην κατοχή συλλεκτών ή μουσείων, επί παραγγελία κατασκευασμένα οχήματα ή αγωνιστικά οχήματα, υπό την προϋπόθεση ότι οι αρμόδιες αρχές αναγνωρίζουν το σχετικό ειδικό πολιτιστικό ενδιαφέρον των εν λόγω οχημάτων. Ωστόσο, οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως για παράδειγμα οι απαιτήσεις σχεδιασμού κυκλικότητας, θα πρέπει να εφαρμόζονται σε αυτά τα οχήματα προτού θεωρηθούν οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος ή οχήματα ειδικού πολιτιστικού ενδιαφέροντος. Επιπλέον, όταν τα εν λόγω οχήματα παύουν πλέον να θεωρούνται από τα κράτη μέλη ως οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος ή οχήματα ειδικού πολιτιστικού ενδιαφέροντος, εμπίπτουν εκ νέου στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και θα πρέπει να ισχύουν για αυτά απαιτήσεις όπως οι υποχρεώσεις που σχετίζονται με τη μεταβίβαση κυριότητας, την εξαγωγή ή το τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (15) Για να αποφευχθεί ο υπερβολικός διοικητικός φόρτος και να διασφαλιστεί ότι το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού καλύπτει τις ανάγκες της εσωτερικής αγοράς, άλλοι τύποι οχημάτων, όπως τα οχήματα κατηγορίας L που παράγονται σε μικρές σειρές ή ορισμένα ποδήλατα σχεδιασμένα για ποδηλάτηση κατηγορίας L1_e-A και L1_e-B, θα πρέπει να παραμείνουν εκτός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

- (16) Τα οχήματα ειδικού σκοπού σχεδιάζονται για να εκτελούν ειδική λειτουργία και απαιτούν ειδική διάταξη στο αμάξωμα, η οποία δεν ελέγχεται εξ ολοκλήρου από τον κατασκευαστή. Αυτό περιπλέκει τον υπολογισμό των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης. Για τα οχήματα ειδικού σκοπού των κατηγοριών M_1 και N_1 , οι δαπάνες για τη συλλογή, την απορρύπανση, την υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και την επεξεργασία θα πρέπει να καλύπτονται από τους παραγωγούς στο πλαίσιο του προγράμματος διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Για τα οχήματα ειδικού σκοπού των κατηγοριών M_2 , M_3 , N_2 , N_3 και O θα πρέπει να ισχύει μόνο ένα περιορισμένο σύνολο κανόνων. Οι διατάξεις σχετικά με ουσίες που προκαλούν ανησυχία σε οχήματα θα πρέπει να εφαρμόζονται σε οχήματα ειδικού σκοπού που βασίζονται στις κατηγορίες M_1 και N_1 , όπως προβλέπεται βάσει της οδηγίας 2000/53/ΕΚ. Άλλα εξαρτήματα οχήματος ειδικού σκοπού που έχουν λάβει έγκριση τύπου στο πλαίσιο έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια θα πρέπει να καλύπτονται στον ίδιο βαθμό με την κατηγορία του σχετικού οχήματος. Τα οχήματα ειδικού σκοπού όλων των κατηγοριών πλην των κατηγοριών M_1 και N_1 που παράγονται από κατασκευαστή με μικρό όγκο παραγωγής δεν θα πρέπει να καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.
- (17) Τα μηχανοκίνητα τροχήσπιτα και τα ρυμουλκούμενα τροχήσπιτα διακρίνονται από τα συμβατικά οχήματα ή τα ρυμουλκούμενα, καθώς χρησιμοποιούνται κυρίως ως καταλύματα και όχι ως μεταφορικά μέσα. Για την κατασκευή των εν λόγω τροχήσπιτων χρησιμοποιούνται κατασκευαστικά στοιχεία εκτός του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, όπως ξύλο, έπιπλα, συστήματα ύδρευσης και οικιακά ηλεκτρικά συστήματα, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης οχημάτων. Πολλά ρυμουλκούμενα τροχήσπιτα είναι μονίμως εγκατεστημένα σε σταθερό σημείο ως κατοικίες διακοπών, χρησιμοποιούνται για εποχική διαμονή και παραμένουν λειτουργικά για δεκαετίες. Λόγω του ειδικού σκοπού τους, της ιδιαίτερης σύνθεσης των υλικών τους και της συνεχούς χρήσης τους, τα ρυμουλκούμενα τροχήσπιτα θα πρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Τα μηχανοκίνητα τροχήσπιτα, τα οποία συχνά δεν είναι ταξινομημένα, δεν θα πρέπει να ταξινομούνται ως οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, εφόσον εξακολουθούν να χρησιμεύουν ως κατοικίες. Τα μηχανοκίνητα τροχήσπιτα διαθέτουν στα βασικά τους οχήματα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται και σε άλλα οχήματα και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να υπόκεινται στις ίδιες υποχρεώσεις όταν δεν χρησιμοποιούνται πλέον με σκοπό τη στέγαση.
- (18) Μία από τις μεγαλύτερες πρακτικές προκλήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή της οδηγίας 2000/53/ΕΚ αφορά τον προσδιορισμό του αν ένα όχημα έχει καταστεί όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις διασυννοριακών μεταφορών οχημάτων. Παρά την έκδοση κατευθυντήριων γραμμών για το εν λόγω θέμα, η αξιολόγηση αυτή παραμένει προβληματική. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν νομικώς δεσμευτικά ακριβή κριτήρια που θα επιτρέπουν τον προσδιορισμό ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Τα κριτήρια αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από όλες τις σχετικές αρμόδιες αρχές, τους οικονομικούς φορείς και τους ιδιοκτήτες οχημάτων που ασχολούνται με οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ωστόσο, είναι επίσης αναγκαίο να προβλεφθούν εξαιρέσεις προκειμένου να διατηρηθεί η δυνατότητα των κρατών μελών να καθορίζουν καταστάσεις στις οποίες μεμονωμένα οχήματα δεν θα πρέπει να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού λόγω του καθεστώτος τους ως οχημάτων ιδιαίτερου πολιτιστικού ενδιαφέροντος για όσο διάστημα διατηρούν αυτό το καθεστώς. Επιπλέον, οι αρμόδιες αρχές ενός κράτους μέλους θα πρέπει να μπορούν να εξαιρέσουν ένα όχημα από το καθεστώς οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, όταν, κατόπιν αιτήματος του ιδιοκτήτη του, το εν λόγω όχημα πρόκειται να επισκευαστεί.
- (19) Η αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι διατάξεις της εν λόγω οδηγίας σχετικά με τον σχεδιασμό των οχημάτων που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της αποσυναρμολόγησής τους και της χρήσης ανακυκλωμένων υλικών είχαν πολύ περιορισμένο αντίκτυπο στον σχεδιασμό και την κατασκευή νέων οχημάτων, καθώς δεν ήταν επαρκώς λεπτομερείς, συγκεκριμένες και μετρήσιμες.

- (20) Για την κάλυψη του σχεδιασμού όλων των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, καθώς και του σταδίου στο τέλος του κύκλου ζωής τους, απαιτείται η θέσπιση εναρμονισμένων απαιτήσεων κυκλικότητας που επαληθεύονται στο στάδιο της έγκρισης τύπου. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή οχημάτων κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους είναι επαναχρησιμοποιήσιμα και ότι τα υλικά που περιέχουν είναι ανακυκλώσιμα, είναι ουσιαστικής σημασίας για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να μην μπορούν τα εν λόγω εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά να αξιοποιηθούν κατάλληλα όταν το όχημα φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής του. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές τους θα πρέπει να ενσωματώσουν στρατηγικές σχεδιασμού που βελτιώνουν τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης σε πρώιμο στάδιο της ανάπτυξης νέων οχημάτων. Συνεπώς, οι νέοι τύποι οχημάτων θα πρέπει να εξακολουθήσουν να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακυκλώσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 85 % κατά μάζα και επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακτήσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 95 % κατά μάζα, όπως προβλέπεται ήδη στην οδηγία 2005/64/ΕΚ. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο υπολογισμός των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης πραγματοποιείται με ομοιόμορφο τρόπο και μπορεί να παρακολουθείται, θα πρέπει να θεσπιστεί νέα μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος. Η εν λόγω μεθοδολογία θα πρέπει να αποτυπώνει καλύτερα τις πραγματικές δυνατότητες ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης ενός νέου οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της συνεχιζόμενης τεχνολογικής προόδου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό της εν λόγω μεθοδολογίας, λαμβανομένου υπόψη του διεθνούς προτύπου ISO 22628:2002. Έως ότου καθοριστεί η εν λόγω μεθοδολογία, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπολογίζονται σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο ISO 22628:2002, όπως στην οδηγία 2005/64/ΕΚ. Η Επιτροπή θα πρέπει να επιδιώξει να διασφαλίσει την ανάλογη επικαιροποίηση της σχετικής μεθοδολογίας της ΟΕΕ/ΗΕ (Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη), προκειμένου να αποφευχθούν οι ασυνέπειες με τη μεθοδολογία της Ένωσης και να μειωθεί ο φόρτος για τους κατασκευαστές.
- (21) Η αλυσίδα εφοδιασμού της αυτοκινητοβιομηχανίας περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό προμηθευτών, συμπεριλαμβανομένων πολλών μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ) που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικές περιφέρειες και με ποικίλες οργανωτικές δομές. Οι κατασκευαστές θα πρέπει μεν να συλλέγουν πληροφορίες σε ολοκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού σχετικά με τα υλικά που χρησιμοποιούνται στα οχήματα και να θεσπίζουν και να εφαρμόζουν διαδικασίες για την επαλήθευση της ακρίβειας αυτών των πληροφοριών, πλην όμως θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις ικανότητες των ΜΜΕ. Οι ΜΜΕ συχνά διαθέτουν περιορισμένους διοικητικούς πόρους, λιγότερα τεχνικά εργαλεία ενώ, σε ορισμένες περιπτώσεις, δεν διαθέτουν καθιερωμένα συστήματα για την παραγωγή ή την επαλήθευση λεπτομερών περιβαλλοντικών δεδομένων ή δεδομένων σχετικά με τη σύνθεση των υλικών. Οι περιορισμοί αυτοί μπορούν να επηρεάσουν τη διαθεσιμότητα και την πληρότητα των πληροφοριών που είναι σε θέση να παρέχουν οι ΜΜΕ. Συνεπώς, κατά την αξιολόγηση των διαδικασιών των κατασκευαστών για τη συλλογή και την επαλήθευση των πληροφοριών των προμηθευτών, θα πρέπει να λαμβάνεται δεόντως υπόψη η ειδική κατάσταση των ΜΜΕ στην αλυσίδα εφοδιασμού.
- (22) Η διασφάλιση της δυνατότητας επισκευής των οχημάτων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής τους αποτελεί θεμελιώδη πυλώνα μιας πραγματικά βιώσιμης και κυκλικής οικονομίας στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Θα πρέπει να αποφεύγεται η πρόωρη ταξινόμηση των οχημάτων ως οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους όταν εξακολουθούν να είναι επισκευάσιμα, ώστε να μην προκύπτουν περιττά απόβλητα, οικονομική αναποδοτικότητα, και αδικαιολόγητος φόρτος για τους ιδιοκτήτες οχημάτων.
- (23) Τα οχήματα θα πρέπει να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να περιορίζεται η παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία. Στην ανακοίνωσή της, της 14ης Οκτωβρίου 2020, με τίτλο «Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων — Για ένα περιβάλλον χωρίς τοξικές ουσίες», η Επιτροπή ανέφερε ότι οι ουσίες που προκαλούν ανησυχία πρέπει να ελαχιστοποιηθούν και να υποκατασταθούν, στο μέτρο του δυνατού, με τη σταδιακή κατάργηση των μη ουσιωδών για την κοινωνία χρήσεων των πλέον επιβλαβών χημικών προϊόντων, ιδίως σε καταναλωτικά αγαθά. Συνεπώς, οι ουσίες που προκαλούν ανησυχία ως συστατικά των υλικών που χρησιμοποιούνται σε οχήματα ή οποιουδήποτε εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου οχημάτων θα πρέπει να ελαχιστοποιηθούν στο μέτρο του δυνατού ώστε να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα, καθώς και τα υλικά που ανακυκλώνονται από οχήματα, δεν έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον ή στην υγεία του ανθρώπου, καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους.

- (24) Η οδηγία 2000/53/EK περιορίζει ήδη τη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου στα οχήματα και προβλέπει εξαιρέσεις όταν οι ουσίες αυτές επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν σε ορισμένες εφαρμογές. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να υιοθετήσει αυτούς τους υφιστάμενους κανόνες. Ωστόσο, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή της νομοθεσίας για τα χημικά προϊόντα, οι περιορισμοί όσον αφορά τη διάθεση στην αγορά και τη χρήση άλλων ουσιών σε οχήματα θα πρέπει να εξεταστούν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁷⁾. Ομοίως, οι περιορισμοί στη χρήση ουσιών που ρυθμίζονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1021 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁸⁾ θα πρέπει να τηρούνται με βάση τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού.
- (25) Για να διευκολυνθεί η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό και να παρασχεθεί καθοδήγηση σχετικά με την παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία σε οχήματα και στα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία αυτών των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που παρεμποδίζουν την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση υλικών, ή έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία ή στο περιβάλλον, είναι σκόπιμο η Επιτροπή να διενεργήσει αξιολόγηση και χαρτογράφηση των εν λόγω ουσιών. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Χημικών Προϊόντων που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 («Οργανισμός»), θα πρέπει να εκπονήσει έκθεση σχετικά με την παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία σε οχήματα. Η εν λόγω έκθεση θα πρέπει να προσδιορίζει τον βαθμό στον οποίο αυτές οι ουσίες εμποδίζουν την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση ή επηρεάζουν αρνητικά την υγεία ή το περιβάλλον, χωρίς επανάληψη των αξιολογήσεων που απαιτούνται ήδη βάσει άλλης ενωσιακής νομοθεσίας. Η Επιτροπή, με βάση τα πορίσματά της, θα πρέπει να εξετάσει και να λάβει κατάλληλα μέτρα επακολούθησης, συμπεριλαμβανομένης, κατά περίπτωση, της έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για τον καθορισμό απαιτήσεων πληροφόρησης και περιορισμών για ουσίες που προκαλούν ανησυχία και επηρεάζουν αρνητικά την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση υλικών για λόγους που δεν σχετίζονται πρωτίστως με τη χημική ασφάλεια.
- (26) Η οδηγία 2000/53/EK προβλέπει εξαιρέσεις από τους περιορισμούς σχετικά με τη χρήση μολύβδου και καδμίου σε μπαταρίες που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, οι οποίες υιοθετούνται από τον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, η χρήση ουσιών σε μπαταρίες ρυθμίζεται πλήρως στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁹⁾. Ως εκ τούτου, οι ουσίες αυτές θα πρέπει να ρυθμίζονται σε αυτόν τον κανονισμό και τελικά οι περιορισμοί τους και οι σχετικές εξαιρέσεις να μεταφερθούν, κατά περίπτωση, σε αυτόν, μέσω τροποποιητικής διάταξης που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό.
- (27) Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η επιστημονική και τεχνική πρόοδος, θα πρέπει να εξακολουθήσει να ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά την τροποποίηση των εξαιρέσεων από τους περιορισμούς στη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου στα οχήματα δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Πριν από την τροποποίηση ή τη διαγραφή των εξαιρέσεων αυτών θα πρέπει να υπάρξει εκτίμηση των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων της αλλαγής αυτής, στοιχείο που απουσιάζει από την οδηγία 2000/53/EK, περιλαμβανομένης της εξέτασης της διαθεσιμότητας εναλλακτικών ουσιών και των επιπτώσεων στο περιβάλλον και στην ανθρώπινη υγεία καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των οχημάτων. Πριν από την έκδοση μιας τέτοιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή θα πρέπει να διαβουλευτεί με σχετικούς εμπειρογνώμονες και ενδιαφερόμενα μέρη ώστε να λαμβάνει υπόψη τις κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις και τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην υγεία του ανθρώπου. Προκειμένου να διασφαλιστεί αποτελεσματική λήψη αποφάσεων, αποτελεσματικός συντονισμός και αποτελεσματική διαχείριση των τεχνικών, επιστημονικών και διοικητικών πτυχών της τροποποίησης του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τους περιορισμούς στη χρήση ουσιών στα οχήματα, ο Οργανισμός θα πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή στην εν λόγω αξιολόγηση.
- ⁽⁷⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2006, για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών προϊόντων (REACH) και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/45/EK και για κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 793/93 του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1488/94 της Επιτροπής καθώς και της οδηγίας 76/769/ΕΟΚ του Συμβουλίου και των οδηγιών της Επιτροπής 91/155/ΕΟΚ, 93/67/ΕΟΚ, 93/105/ΕΚ και 2000/21/ΕΚ (ΕΕ L 396 της 30.12.2006, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj>).
- ⁽⁸⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1021 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τους έμμοιους οργανικούς ρύπους (ΕΕ L 169 της 25.6.2019, σ. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj>).
- ⁽⁹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1542 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Ιουλίου 2023, σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, για την τροποποίηση της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 και την κατάργηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ (ΕΕ L 191 της 28.7.2023, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj>).

- (28) Για να αυξηθεί η κυκλικότητα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, τα οχήματα θα πρέπει σταδιακά να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο που ενσωματώνει ανακυκλωμένα υλικά αντί πρωτογενών πρώτων υλών, τηρουμένων των επιδόσεων ασφαλείας των οχημάτων. Η χρήση ανακυκλωμένων υλικών επιτρέπει την αποδοτικότερη χρήση των υλικών από πλευράς πόρων, απαλλάσσει την παραγωγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και μειώνει τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που σχετίζονται με τη χρήση πρωτογενών πρώτων υλών. Η αυξημένη κυκλικότητα για τα οχήματα που κατασκευάζονται σε τρίτες χώρες και διατίθενται στην αγορά της Ένωσης συμβάλλει επίσης στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης. Ενισχύει επίσης τη στρατηγική αυτονομία και την ανταγωνιστικότητα της Ένωσης μειώνοντας τις εξαρτήσεις από πρώτες ύλες και ενέργεια που συνδέονται με την προμήθεια πρωτογενών πρώτων υλών, συμβάλλοντας ειδικότερα στη διατήρηση των πολύτιμων κρίσιμων πρώτων υλών εντός της Ένωσης, και ταυτόχρονα ενισχύοντας την αγορά δευτερογενών πρώτων υλών. Μολονότι δεν υπάρχουν απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση ανακυκλωμένου περιεχομένου σε παγκόσμιο επίπεδο, πολλοί κατασκευαστές έχουν ήδη ενσωματώσει ανακυκλωμένα υλικά στα οχήματά τους. Ο καθορισμός στόχων και ενιαίων διατάξεων σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του ανακυκλωμένου περιεχομένου θα παράσχει ασφάλεια δικαίου και θα συμβάλει στη δημιουργία θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών. Οι απαιτήσεις θα πρέπει να ισχύουν για όλους τους κατασκευαστές που προτίθενται να διαθέσουν οχήματα στην αγορά της Ένωσης, μεταξύ άλλων μέσω διαδικτυακών αγορών, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασής τους. Αναγνωρίζοντας τη σημασία των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει την προμήθεια των δευτερογενών πρώτων υλών από χώρες εκτός της Ένωσης.
- (29) Λαμβανομένων υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και του συνολικού αρνητικού αντίκτυπου άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει πλαστικό ανακυκλωμένο από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση, με προοδευτικά αύξοντα ποσοστά. Το 20 % αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά σε τύπους οχημάτων θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Η επιλογή των πλαστικών που καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής των στόχων βασίζεται στους ανακυκλώσιμους τύπους πλαστικών που προσδιορίζονται στην ειδική μελέτη του Κοινού Κέντρου Ερευνών με τίτλο «Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles — Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive» (Προς την επίτευξη στόχων περιεκτικότητας σε ανακυκλωμένο πλαστικό στα νέα επιβατικά και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα — Τεχνικές προτάσεις και ανάλυση των επιπτώσεων στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας ΟΤΚΖ) και στην εκτίμηση επιπτώσεων του παρόντος κανονισμού. Στα εν λόγω έγγραφα, τα θερμοσκληρυνόμενα πλην των αφρών πολυουρεθάνης στα καθίσματα και τα ελαστομερή δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό των στόχων, δεδομένου ότι η ανακύκλωσή τους είναι ιδιαίτερα δύσκολη. Πολλά κοινά ελαστομερή, θερμοσκληρυνόμενα και υλικά διασταυρούμενου δεσμού πληρούν τον ορισμό του πολυμερούς, όπως αναφέρεται στον ορισμό των πλαστικών που παρατίθεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1907/2006. Τα ελαστομερή, συμπεριλαμβανομένων των θερμοπλαστικών ελαστομερών, τα οποία μπορούν να υποβληθούν σε επανεπεξεργασία ώστε να μετατραπούν σε θερμοπλαστικά, περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής των στόχων ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, εξετάζονται οι στόχοι ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα ελαστομερή στα ελαστικά, καθώς τα ελαστικά αποτελούν προϊόν προτεραιότητας βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1781 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁰⁾ και, ως εκ τούτου, δεν καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση, και των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για να καταστεί δυνατή η χρήση μεθόδων ανακύκλωσης εκτός της μηχανικής ανακύκλωσης, συμπεριλαμβανομένης της χημικής ανακύκλωσης, και για να διευκολυνθεί η επίτευξη των στόχων ανακυκλωμένου περιεχομένου, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν πρόσθετοι κανόνες για τον υπολογισμό, την επαλήθευση και την υποβολή στοιχείων σχετικά με το περιεχόμενο σε ανακυκλωμένο πλαστικό. Στις περιπτώσεις αυτές, είναι αναγκαία η εισαγωγή της λεγόμενης λογιστικής ισοζυγίου μάζας σύμφωνα με τις μεθοδολογίες λογιστικής ισοζυγίου μάζας που εφαρμόζονται στην ανακύκλωση πλαστικών, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών των ειδικών τεχνολογιών ανακύκλωσης για τα πλαστικά, όπως τα ετερογενή τεμαχισμένα απορρίμματα αυτοκινήτων. Όταν η έλλειψη διαθεσιμότητας ή οι υπερβολικές τιμές συγκεκριμένων ανακυκλωμένων πλαστικών δυσχεραίνουν υπερβολικά τη συμμόρφωση με τα ελάχιστα ποσοστά, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας προσωρινές παρεκκλίσεις από τους στόχους περιεχομένου σε ανακυκλωμένο πλαστικό.

⁽¹⁰⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1781 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα, για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1828 και του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/125/ΕΚ (ΕΕ L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj>).

- (30) Η προώθηση της χρήσης ανακυκλωμένου πλαστικού σε οχήματα βασίζεται στην παραδοχή ότι το ίδιο το ανακυκλωμένο περιεχόμενο έχει παραχθεί με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο, ώστε να μειώνεται το αποτύπωμα άνθρακα και να ενθαρρύνεται η κυκλική οικονομία. Για τον σκοπό αυτό, πρέπει να θεσπιστούν ορισμένες διασφαλίσεις, ώστε ο τρόπος με τον οποίο αποκτάται το ανακυκλωμένο περιεχόμενο να μην ακυρώνει τα περιβαλλοντικά οφέλη της χρήσης αυτού του ανακυκλωμένου περιεχομένου σε οχήματα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να αντιμετωπιστούν οι σχετικές περιβαλλοντικές ανησυχίες χωρίς διακρίσεις όσον αφορά τόσο το εγχώρια παραγόμενο όσο και το εισαγόμενο ανακυκλωμένο πλαστικό. Για τον σκοπό αυτό, προκειμένου να προσμετρώνται στους στόχους ανακυκλωμένου περιεχομένου που ορίζονται στον κανονισμό, τα ανακυκλωμένα πλαστικά θα πρέπει να υπόκεινται σε ισοδύναμους όρους όσον αφορά τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας, του κλίματος και του περιβάλλοντος, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις εκπομπές και τη διαχείριση αποβλήτων, ανεξάρτητα από το αν η διαδικασία ανακύκλωσης πραγματοποιείται εντός ή εκτός της Ένωσης.
- (31) Οι όροι που εφαρμόζονται σε υλικά τα οποία ανακυκλώνονται σε τρίτες χώρες, περιλαμβανομένων των απαιτήσεων ελέγχου, θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο από τις 14 Αυγούστου 2030 ενώ η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει διεξοδικότερα τον αναμενόμενο αντίκτυπο των όρων αυτών υπό το πρίσμα της εξέλιξης της κατάστασης της αγοράς και των εμπορικών σχέσεων και να υποβάλει την έκθεση αξιολόγησής της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έως τις 14 Αυγούστου 2028.
- (32) Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι για την ενσωμάτωση του ανακυκλωμένου περιεχομένου βάσει του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιεύσει έως τις 14 Αυγούστου 2032, επισκόπηση της κατάστασης της τεχνολογικής ανάπτυξης και των περιβαλλοντικών επιδόσεων των πλαστικών βιολογικής προέλευσης και των ελαστομερών που προέρχονται από την επανεπεξεργασία ελαστικών, τα οποία υπάρχουν σε οχήματα και, κατά περίπτωση, να υποβάλει νομοθετική πρόταση με απαιτήσεις και στόχους βιωσιμότητας.
- (33) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα, η δε τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. Θα πρέπει να οριστεί για τα νέα οχήματα ένα ελάχιστο ποσοστό χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απορρίμματα χάλυβα μετά την κατανάλωση και, κατά περίπτωση, από παλιοσίδηρα, προκειμένου αυτό να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίζει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα. Θα πρέπει επομένως να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση και, κατά περίπτωση, από παλιοσίδηρα, συμπεριλαμβανομένων των ομάδων πλατέων και επιμήκων προϊόντων από ανθρακούχο χάλυβα και ενδεχομένως από ανοξείδωτο χάλυβα, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένος στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης του εν λόγω στόχου, συμπεριλαμβανομένων των επιπτώσεων σε άλλους τομείς που χρησιμοποιούν χάλυβα και στις παγκόσμιες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Είναι σημαντικό να γίνεται διάκριση μεταξύ των διαφόρων οικογενειών προϊόντων χάλυβα εντός του οχήματος, καθώς παράγονται με χρήση διαφορετικών τεχνολογιών οι οποίες έχουν διάφορους περιορισμούς στη χρήση παλιοσιδερών όσον αφορά την ανοχή τους σε περιεκτικότητα σε χαλκό και την παρουσία άλλων ιχνοστοιχείων. Προκειμένου να συμπληρωθούν ορισμένα μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απορρίμματα χάλυβα μετά την κατανάλωση και, κατά περίπτωση, από παλιοσίδηρα, το οποίο υπάρχει και είναι ενσωματωμένο στον τύπο οχήματος.
- (34) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι επίσης ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες αλουμινίου, καθώς αντιπροσωπεύει πάνω από το 40 % της ενωσιακής συνολικής ζήτησης, η οποία συνεχίζει να αυξάνεται. Η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου αλουμινίου στα νέα οχήματα είναι χαμηλή. Για να στηριχθούν η μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και η μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα, να περιοριστούν η κατανάλωση ενέργειας και το κόστος της ενέργειας, και να ενισχυθεί η ανθεκτικότητα μέσω της μείωσης των εξαρτήσεων από τις προμήθειες πρωτογενών πρώτων υλών, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένου αλουμινίου στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού αλουμινίου και των κραμάτων του που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση σε τύπους οχημάτων και, κατά περίπτωση, από απορρίμματα πριν από την κατανάλωση, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα σε τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης του εν λόγω στόχου. Για να συμπληρωθούν ορισμένα μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον υπολογισμό και την επαλήθευση του ποσοστού αλουμινίου και των κραμάτων του που έχουν ανακτηθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση και, κατά περίπτωση, από απορρίμματα πριν από την κατανάλωση, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.

- (35) Υπάρχει δυνατότητα αύξησης της χρήσης ανακυκλωμένου περιεχομένου σε οχήματα για άλλα υλικά που χρησιμοποιούνται συνήθως από την αυτοκινητοβιομηχανία, για τα οποία οι αγορές δευτερογενών πρώτων υλών δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένες, το αποτύπωμα που συνδέεται με την παραγωγή πρωτογενών πρώτων υλών είναι υψηλό ή τα επίπεδα ανακύκλωσης είναι περιορισμένα, ενώ οι τεχνολογίες διαλογής και ανακύκλωσης βελτιώνονται. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο η Επιτροπή να αξιολογήσει κατά πόσον είναι ευκαίριος και σκόπιμος, καθώς και ποιες επιπτώσεις θα έχει, ο καθορισμός στόχων σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο του νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, νικελίου, κοβαλτίου ή βορίου που χρησιμοποιείται σε μόνιμους μαγνήτες, καθώς και για το μαγνήσιο και τα κράματά του.
- (36) Προκειμένου να ενισχυθούν οι λιγότερο ανεπτυγμένες αγορές δευτερογενών πρώτων υλών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού μαγνησίου και των κραμάτων του, νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, νικελίου, κοβαλτίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση, τα οποία πρέπει να υπάρχουν και να είναι ενσωματωμένα στους τύπους οχημάτων. Για να συμπληρωθούν ορισμένα μη ουσιώδη στοιχεία του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ, με σκοπό τον καθορισμό μεθοδολογίας για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών των εν λόγω υλικών που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση και, κατά περίπτωση, από απορρίμματα πριν από την κατανάλωση σε τύπους οχημάτων. Η μεθοδολογία είναι απαραίτητη για να διευκρινιστούν οι ορισμοί των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση και των απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση. Αυτό είναι σημαντικό για την παροχή κινήτρων για τη βελτίωση της ποιότητας και τη διατήρηση της αξίας για τα κλάσματα απορριμμάτων μετά την κατανάλωση. Προκειμένου να προωθηθεί η απανθρακοποίηση μέσω της χρήσης περισσότερου ανακυκλωμένου περιεχομένου, απαιτούνται σαφείς ορισμοί για την παροχή κινήτρων για την ανακύκλωση απορριμμάτων μετά την κατανάλωση, με παράλληλη ελαχιστοποίηση της χρήσης απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση, τα οποία συνήθως φέρουν το ίδιο αποτύπωμα άνθρακα με την πρωτογενή πρώτη ύλη.
- (37) Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1252, και λαμβανομένου υπόψη ότι είναι αναγκαίο να θεσπιστούν στον παρόντα κανονισμό διατάξεις σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο στα οχήματα και πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν υλικά μόνιμων μαγνητών σε οχήματα, οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει να ισχύουν ως η ειδική για τον τομέα εφαρμογή των διατάξεων που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1252. Με τον τρόπο αυτό θα διασφαλιστεί ο εξορθολογισμός διαφόρων υποχρεώσεων που αφορούν πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση τέτοιων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων βάσει του παρόντος κανονισμού και η ενσωμάτωσή τους σε υποχρεώσεις που αφορούν άλλα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία. Ισχύουν οι υποχρεώσεις του άρθρου 28 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1252 σχετικά με την επισήμανση.
- (38) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι μπαταρίες ανακυκλώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 και ότι οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης, οι οποίοι περιέχουν σημαντικές ποσότητες σπάνιων γαιών, μπορούν επίσης να αντικατασταθούν και να ανακυκλωθούν, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν απαιτήσεις σχεδιασμού για τους νέους τύπους οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω μπαταρίες και οι συστοιχίες μπαταριών τους και οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης μπορούν να αφαιρεθούν εύκολα από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής και συντήρησης σε οποιαδήποτε φάση του κύκλου ζωής ενός οχήματος. Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να ενθαρρύνει την ανάπτυξη προτύπων για τεχνικές σχεδιασμού και συναρμολόγησης που διευκολύνουν τη συντήρηση, την επισκευή και την αναπροσαρμογή χρήσης μπαταριών και συστοιχιών μπαταριών. Γενικότερα, για να μεγιστοποιηθούν οι δυνατότητες αντικατάστασης, επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης, ανακατασκευής ή ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος και για να ελαχιστοποιηθούν τα απόβλητα, τα οχήματα θα πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπο που να επιτρέπει την αφαίρεση όσο το δυνατόν περισσότερων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Η έννοια της τεχνικής σκοπιμότητας θα πρέπει να ερμηνεύεται κατά τρόπο που να υποστηρίζει και να διευκολύνει τους εν λόγω στόχους, ενώ παράλληλα θα πρέπει να αναγνωρίζεται πως, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι απαιτήσεις ασφαλείας ή λειτουργίας ενός εξαρτήματος μπορούν να δικαιολογήσουν εναλλακτικές λύσεις που να περιορίζουν τη δυνατότητα αφαίρεσης ενός εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου. Στις περιπτώσεις αυτές, οι κατασκευαστές θα πρέπει να αποδεικνύουν την αναγκαιότητα μιας τέτοιας επιλογής. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με την αναθεώρηση του καταλόγου των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που πρέπει να σχεδιαστούν για αφαίρεση και αντικατάσταση από οχήματα. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής αυτής της απαίτησης σχεδιασμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή.

- (39) Το σύστημα έγκρισης τύπου που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 απαιτεί από τους κατασκευαστές να κατασκευάζουν τα οχήματα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τις χωριστές τεχνικές μονάδες τους σύμφωνα με εγκεκριμένο τύπο οχήματος. Για να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις κυκλικότητας που ισχύουν για αυτούς κατά το στάδιο της έγκρισης τύπου και οι οποίες ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και ότι οι αρχές έγκρισης τύπου μπορούν να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση, είναι αναγκαίο οι κατασκευαστές να συμπεριλαμβάνουν στον φάκελο πληροφοριών τις πληροφορίες που απαιτούνται για τη διαδικασία έγκρισης τύπου. Για να αυξηθεί η διαφάνεια και να διασφαλιστεί ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έγκρισης τύπου παρουσιάζονται κατά τρόπο συνεπή με τις απαιτήσεις άλλης νομοθεσίας που διέπει τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για τα οχήματα, η Επιτροπή θα πρέπει να τροποποιήσει τους κανόνες που θεσπίζονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής⁽¹¹⁾, οι οποίοι τυποποιούν τα έγγραφα και τις πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στον φάκελο πληροφοριών και, ως εκ τούτου, προσδιορίζουν τις διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου.
- (40) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θέτουν σε εφαρμογή δράσεις για να διασφαλίσουν ότι πληρούν τις απαιτήσεις κυκλικότητας δυνάμει του παρόντος κανονισμού και για να τους δοθούν κίνητρα για τη βελτίωση της κυκλικότητας των οχημάτων, θα πρέπει να καταρτίσουν ολοκληρωμένη στρατηγική κυκλικότητας. Η στρατηγική κυκλικότητας θα πρέπει να καταρτίζεται σε επίπεδο κατασκευαστή και να επικαιροποιείται ανά πενταετία. Αντίγραφο θα πρέπει να υποβάλλεται στις αρχές έγκρισης τύπου, καθώς και στην Επιτροπή. Παρότι η στρατηγική κυκλικότητας υποβάλλεται στις αρχές έγκρισης τύπου, δεν θα πρέπει να συνδέεται με τη διαδικασία έγκρισης τύπου. Για να διασφαλιστεί ευρύτερη εποπτεία και έλεγχος, η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιοποιεί τις στρατηγικές κυκλικότητας των κατασκευαστών, καθώς και τις επικαιροποιημένες εκδόσεις τους, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τη διασφάλιση τυχόν εμπιστευτικών πληροφοριών. Η Επιτροπή θα πρέπει να καταρτίζει και να δημοσιεύει, τουλάχιστον ανά εξαετία, έκθεση σχετικά με την κυκλικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας με βάση, μεταξύ άλλων πληροφοριών, τις στρατηγικές κυκλικότητας που παρέχουν οι κατασκευαστές.
- (41) Προκειμένου να αυξηθεί η διαφάνεια όσον αφορά τη χρήση ανακυκλωμένων υλικών από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και να παρασχεθούν κίνητρα για την αύξηση των επιπέδων ανακυκλωμένου περιεχομένου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν τεχνική τεκμηρίωση στην οποία να φαίνεται το ποσοστό των ανακυκλωμένων υλικών που περιέχονται σε νέους τύπους οχημάτων που υποβάλλονται για έγκριση τύπου. Η απαίτηση αυτή θα πρέπει να εφαρμόζεται σε επιλεγμένα υλικά για τα οποία η αύξηση του επιπέδου ανακυκλωμένου περιεχομένου στα οχήματα θα απέφερε ιδιαίτερα σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη. Η υποχρεωτική δήλωση πρέπει να υποβάλλεται στην αρχή έγκρισης τύπου μαζί με άλλα έγγραφα στο πλαίσιο της αίτησης για έγκριση τύπου.
- (42) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών και φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφορίες, μεταξύ άλλων μέσω υφισταμένων εργαλείων που χρησιμοποιεί η αυτοκινητοβιομηχανία, καθιστώντας έτσι δυνατή την ασφαλή αφαίρεση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι κατασκευαστές δεν θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν αυτές τις πληροφορίες στους φορείς επισκευής και συντήρησης, όταν οι εν λόγω πληροφορίες έχουν ήδη καταστεί διαθέσιμες σύμφωνα με άλλη ενωσιακή νομοθεσία. Οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχουν καθοδήγηση στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, στους εκδότες τεχνικών εντύπων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης σχετικά με τα στάδια που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων και των συστοιχιών μπαταριών τους, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με τα εργαλεία ή τις τεχνολογίες που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και σχετικά με τους κινητήρες ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες θα πρέπει επίσης να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση εργαλείων ή τεχνολογιών για την εν λόγω πρόσβαση και αφαίρεση. Θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την αφαίρεση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1252. Οι κατασκευαστές θα πρέπει επίσης να παρέχουν στις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης πληροφορίες καθοδήγησης σχετικά με τη διάσωση και την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης. Είναι σημαντικό να γίνονται δεόντως σεβαστά τα δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας και να διασφαλίζεται ότι η πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες δεν θέτει σε κίνδυνο τις αποκλειστικές τεχνολογίες ούτε το εμπορικό απόρρητο. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές, οι δε πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των εύλογων διοικητικών εξόδων. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη στήριξης της μετασκευής οχημάτων ως τρόπου μείωσης των εκπομπών, παράτασης της διάρκειας ζωής των οχημάτων και προαγωγής της βιωσιμότητας, οι κατασκευαστές θα πρέπει επίσης να διασφαλίζουν την κατάλληλη συνεργασία με τους φορείς μετασκευής.

⁽¹¹⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/683 της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2020, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις διοικητικές απαιτήσεις για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 163 της 26.5.2020, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

- (43) Η πρόσβαση των φορέων της δευτερογενούς αγοράς σε πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, μεταξύ άλλων ενόψει της μελλοντικής αντικατάστασης των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, θα πρέπει να διασφαλίζεται με στόχο τη διαφύλαξη των επιλογών των καταναλωτών και την διασφάλιση της αποδοτικής χρήσης των πόρων. Συνεπώς, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων και οι εκδότες τεχνικών εντύπων λαμβάνουν τις πληροφορίες που απαιτούνται για την ασφαλή και αποτελεσματική αφαίρεση των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Επιπλέον, οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να παρέχονται σε φορείς που ασκούν δραστηριότητα που περιλαμβάνει την επισκευή και τη συντήρηση οχημάτων, όταν δεν χαρακτηρίζονται ως φορείς διαχείρισης αποβλήτων και μόνο σε περιπτώσεις όπου η εν λόγω παροχή πληροφοριών δεν καλύπτεται ήδη από άλλη νομοθεσία της Ένωσης.
- (44) Ενώ η ψηφιακή κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ζητείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν πληροφορίες που θα επιτρέπουν στους επαγγελματίες φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης να επιλύουν τα προβλήματα που δημιουργούν αυτά τα ψηφιακά κωδικοποιημένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία σε ένα όχημα, όταν η κωδικοποίηση αυτή εμποδίζει τις εργασίες επισκευής, συντήρησης ή αντικατάστασης σε άλλο όχημα.
- (45) Οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές τους θα πρέπει να χρησιμοποιούν πρότυπα κωδικοποίησης κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών, τα οποία θεσπίστηκαν αρχικά με την απόφαση 2003/138/ΕΚ της Επιτροπής ⁽¹²⁾, για την επισήμανση και την αναγνώριση των πλαστικών και ελαστομερών εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών των οχημάτων. Θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι όλα τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων φέρουν σήμανση σύμφωνα με άλλη ισχύουσα νομοθεσία της Ένωσης, ιδίως όσον αφορά την επισήμανση των μπαταριών και των μόνιμων μαγνητών που περιλαμβάνονται στα οχήματα που διαθέτουν στην αγορά. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος για τον καθορισμό του τρόπου επισήμανσης των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων.
- (46) Προκειμένου να διευκολυνθεί η επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν, μέσω ψηφιακών εργαλείων, ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναπτυχθεί και να καταστεί διαθέσιμο ένα ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχημάτων ως φορέας δεδομένων για τις εν λόγω πληροφορίες, κατά τρόπο που, αφενός, συνάδει με άλλα ψηφιακά εργαλεία και πλατφόρμες πληροφοριών που υπάρχουν ήδη ή τελούν υπό περαιτέρω ανάπτυξη στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων και, αφετέρου, ευθυγραμμίζεται με τις αντίστοιχες διατάξεις των κανονισμών (ΕΕ) 2023/1542, (ΕΕ) 2024/1781 και (ΕΕ) 2024/1257 ⁽¹³⁾ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό των απαιτήσεων τεχνικού σχεδιασμού και λειτουργίας για το διαβατήριο και των κανόνων σχετικά με τη θέση του φορέα δεδομένων ή άλλου αναγνωριστικού που επιτρέπει την πρόσβαση στο διαβατήριο επί του οχήματος. Κατά τον καθορισμό των κανόνων για το ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχημάτων, η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ανάγκη για υψηλό επίπεδο ασφάλειας και ιδιωτικότητας, μεταξύ άλλων όσον αφορά τα δεδομένα χρήσης των οχημάτων, ώστε να προλαμβάνονται απειλές κατά της κυβερνοασφάλειας.

⁽¹²⁾ Απόφαση 2003/138/ΕΚ της Επιτροπής, της 27ης Φεβρουαρίου 2003, για τη θέσπιση προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, δυνάμει της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 53 της 28.2.2003, σ. 58, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj)).

⁽¹³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1257 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 2024, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 582/2011 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2400 της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1362 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

- (47) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι παραγωγοί και άλλοι οικονομικοί φορείς υπόκεινται στους ίδιους κανόνες σε όλα τα κράτη μέλη, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν εναρμονισμένοι κανόνες για τη διαχείριση των αποβλήτων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτό αναμένεται να οδηγήσει σε υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας σε ολόκληρη την Ένωση. Θα έχει επίσης ως αποτέλεσμα την περαιτέρω εναρμόνιση της ποιότητας των υπηρεσιών διαχείρισης αποβλήτων που παρέχονται από τους οικονομικούς φορείς και θα διευκολύνει τη λειτουργία της αγοράς δευτερογενών πρώτων υλών.
- (48) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής και περιβαλλοντικά ορθή επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που προτίθεται να εκτελέσει εργασίες επεξεργασίας αποβλήτων για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να λαμβάνει άδεια από την αρμόδια αρχή. Η έγκριση θα πρέπει να χορηγείται μόνον εάν η εγκατάσταση ή η επιχείρηση διαθέτει την ικανότητα που απαιτείται για την εκτέλεση των εργασιών επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά τρόπο σύμφωνο με το εφαρμοστέο ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, περιλαμβανομένων των ειδικών απαιτήσεων επεξεργασίας που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Επιπλέον, μόνο οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να έχουν την αρμοδιότητα να εκδίδουν πιστοποιητικά καταστροφής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
- (49) Όταν οι παραγωγοί ή οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού συνάπτουν συμβάσεις με εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων ευθύνης του παραγωγού που υπέχουν, οι συμβάσεις αυτές θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις αρχές του δικαίου του ανταγωνισμού και δεν θα πρέπει να περιλαμβάνουν διατάξεις που έχουν ως σκοπό ή ως αποτέλεσμα τον περιορισμό ή τη στρέβλωση του ανταγωνισμού, ιδίως κατά την έννοια των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ. Οι συμβάσεις αυτές θα πρέπει να είναι δίκαιες, διαφανείς και να μην περιέχουν όρους και προϋποθέσεις που εισάγουν διακρίσεις. Προκειμένου να διευκολυνθεί η συμμόρφωση με τις εν λόγω απαιτήσεις, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να παρέχουν υπόδειγμα σύμβασης.
- (50) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ θεσπίζει τη βασική υποχρέωση των κατασκευαστών οχημάτων να καλύπτουν μέρος του κόστους συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Με βάση την υποχρέωση αυτή, σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και σύμφωνα με τις γενικές ελάχιστες απαιτήσεις για τα προγράμματα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού που καθορίζονται στην οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁴⁾, είναι σκόπιμο να καθοριστούν σε επίπεδο Ένωσης απαιτήσεις σχετικά με τις ευθύνες των κατασκευαστών που σχετίζονται με τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Οι παραγωγοί θα πρέπει να έχουν διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού για τα οχήματα που έχουν καταστήσει διαθέσιμα στην αγορά για πρώτη φορά εντός της επικράτειας κράτους μέλους μόλις αυτά φτάσουν στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους. Η διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να καλύπτει τις υποχρεώσεις με τις οποίες διασφαλίζεται ότι τα οχήματα που διατίθενται από τους παραγωγούς στην αγορά ενός κράτους μέλους συλλέγονται και υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που επεξεργάζονται τα εν λόγω οχήματα πληρούν τους στόχους ανακύκλωσης που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
- (51) Προκειμένου να διευκολυνθεί η παρακολούθηση της συμμόρφωσης των παραγωγών με τις υποχρεώσεις διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού που υπέχουν, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταρτίσουν μητρώο παραγωγών ή να χρησιμοποιούν υφιστάμενο μητρώο. Οι απαιτήσεις καταχώρισης θα πρέπει να είναι εναρμονισμένες σε ολόκληρη την Ένωση, ώστε να διευκολύνεται η καταχώριση, ιδίως όταν οι παραγωγοί διαθέτουν τα οχήματα σε διαφορετικά κράτη μέλη. Το μητρώο θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιείται για τον σκοπό της υποβολής εκθέσεων στις αρμόδιες αρχές σχετικά με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Τα χαρακτηριστικά και οι διαδικαστικές πτυχές που συνδέονται με το μητρώο αυτό θα πρέπει επίσης να συνάδουν με το μητρώο παραγωγών που έχει θεσπιστεί με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542, ώστε να μπορούν οι παραγωγοί οχημάτων και οι παραγωγοί μπαταριών να χρησιμοποιούν το ίδιο μητρώο. Για να διευκολυνθεί η καταχώριση των παραγωγών σε όλα τα κράτη μέλη, η Επιτροπή θα πρέπει να δημιουργήσει ιστότοπο που θα περιέχει τους συνδέσμους προς όλα τα εθνικά μητρώα.

⁽¹⁴⁾ Οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών (ΕΕ L 312 της 22.11.2008, σ. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj>).

- (52) Σύμφωνα με το άρθρο 30 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2065 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁵⁾, οι πάροχοι επιγραμμικών πλατφορμών που δίνουν στους καταναλωτές τη δυνατότητα να συνάπτουν εξ αποστάσεως συμβάσεις με εμπόρους διασφαλίζουν ότι οι έμποροι μπορούν να χρησιμοποιούν τις εν λόγω επιγραμμικές πλατφόρμες για την προώθηση μηνυμάτων ή για την προσφορά προϊόντων ή υπηρεσιών σε καταναλωτές που βρίσκονται στην Ένωση μόνον εάν, πριν από τη χρήση των εν λόγω πλατφορμών για τους σκοπούς αυτούς, οι πάροχοι των εν λόγω πλατφορμών έχουν λάβει ορισμένες πληροφορίες, κατά περίπτωση για τον έμπορο. Στο πλαίσιο αυτό, τα οχήματα αποτελούν προϊόντα. Το μητρώο παραγωγών που θεσπίζεται δυνάμει του παρόντος κανονισμού μπορεί να συνιστά δημόσιο μητρώο για τον σκοπό της συμμόρφωσης με το άρθρο 30 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2065. Η αυτοπιστοποίηση από τον έμπορο με την οποία δεσμεύεται να διαθέτει μόνο προϊόντα ή υπηρεσίες που συμμορφώνονται με τους εφαρμοστέους κανόνες του ενωσιακού δικαίου σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2065 μπορεί επίσης να καλύπτει τις απαιτήσεις διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Τέλος, για τους σκοπούς του άρθρου 30 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2065, όταν οι πληροφορίες στο μητρώο παραγωγών δεν είναι προσβάσιμες στο κοινό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι πάροχοι επιγραμμικών πλατφορμών έχουν δωρεάν πρόσβαση στις εν λόγω πληροφορίες, ώστε να μπορούν να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να αξιολογήσουν την αξιοπιστία και την πληρότητα των πληροφοριών.
- (53) Όταν ένας παραγωγός διαθέτει οχήματα στην αγορά για πρώτη φορά εντός του εδάφους κράτους μέλους στο οποίο ο παραγωγός δεν είναι εγκατεστημένος, ο παραγωγός αυτός θα πρέπει να ορίσει εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού. Εάν σε κράτος μέλος εκπροσωπούνται περισσότεροι του ενός παραγωγοί από έναν εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο, ο εξουσιοδοτημένος αυτός αντιπρόσωπος θα πρέπει να παρέχει το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας καθενός από τους εκπροσωπούμενους παραγωγούς χωριστά.
- (54) Οι παραγωγοί θα πρέπει να μπορούν να επιλέγουν αν θα ασκούν τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού μεμονωμένα ή συλλογικά, μέσω οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού που αναλαμβάνουν την ευθύνη για λογαριασμό τους. Ωστόσο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να απαιτούν την εκπροσώπηση ενός παραγωγού από οργάνωση ευθύνης του παραγωγού. Στις περιπτώσεις αυτές, το κράτος μέλος δεν θα πρέπει να απαιτεί από τους παραγωγούς να εκπροσωπούνται από συγκεκριμένη οργάνωση ευθύνης του παραγωγού, δεδομένου ότι θα πρέπει να υπάρχει ευελιξία όσον αφορά τον αριθμό των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού που μπορούν να είναι παρούσες σε ένα κράτος μέλος. Αυτό θα πρέπει να ισχύει και στα κράτη μέλη με κρατικές οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού, οι οποίες μπορούν να υπόκεινται σε ειδικότερες ρυθμίσεις βάσει του εθνικού δικαίου. Παρότι τα νομικά πλαίσια των κρατών μελών επιτρέπουν διαφορετικές δομές διακυβέρνησης, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει καταρχήν να εργάζονται για να διασφαλίζουν ότι τα τέλη που εισπράττονται από τους παραγωγούς χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που σχετίζονται με τη συλλογή και την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους για την οργάνωση και τη χρηματοδότηση των υποχρεώσεων διαχείρισης αποβλήτων. Όλες οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει να διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που τους παρέχονται από τους παραγωγούς. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα συμφέροντα όλων των οικονομικών φορέων λαμβάνονται δεόντως υπόψη και να αποφευχθεί μια κατάσταση στην οποία φορείς διαχείρισης αποβλήτων τίθενται σε μειονεκτική θέση στις αποφάσεις που λαμβάνονται στο πλαίσιο των προγραμμάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, για παράδειγμα, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα μπορούσαν τουλάχιστον μία φορά ετησίως να διεξάγουν διαρθρωμένη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη και να δημοσιεύουν στον ιστότοπό τους συνοπτική έκθεση της εν λόγω διαβούλευσης, στην οποία θα παρουσιάζονται οι κύριες παρατηρήσεις που ελήφθησαν, μαζί με εξήγηση του τρόπου με τον οποίο αυτές αντιμετωπίστηκαν. Στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων θα πρέπει να χορηγηθεί καθεστώς παρατηρητή στα διοικητικά όργανα των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού, ιδίως στα εκτελεστικά συμβούλιά τους, προκειμένου να βελτιωθεί η συνολική διακυβέρνηση και αποτελεσματικότητα του συστήματος, με παράλληλο σεβασμό της ανάγκης αποφυγής σύγκρουσης συμφερόντων. Επιπλέον, οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων θα πρέπει να επιλέγονται από οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού με διαδικασία που δεν εισάγει διακρίσεις και που βασίζεται σε διαφανή κριτήρια ανάθεσης.

⁽¹⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2022/2065 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Οκτωβρίου 2022, σχετικά με την ενιαία αγορά ψηφιακών υπηρεσιών και την τροποποίηση της οδηγίας 2000/31/ΕΚ (πράξη για τις ψηφιακές υπηρεσίες) (ΕΕ L 277 της 27.10.2022, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

- (55) Οι παραγωγοί θα πρέπει να χρηματοδοτούν μέρος του κόστους συλλογής και επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που είναι αναγκαίο για την εκπλήρωση των απαιτήσεων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, ιδίως των υποχρεώσεων που αποσκοπούν στη διασφάλιση υψηλότερης ποιότητας δευτερογενών πρώτων υλών που ανακτώνται από οχήματα. Το ακριβές επίπεδο του κόστους των εν λόγω εργασιών που θα πρέπει να καλύπτεται από τους παραγωγούς θα πρέπει να καθορίζεται λαμβανομένων υπόψη των εσόδων των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και άλλων φορέων διαχείρισης αποβλήτων που αποκομίζονται από την πώληση μεταχειρισμένων ανταλλακτικών ή κατασκευαστικών στοιχείων και δευτερογενών πρώτων υλών που ανακτώνται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για τον σκοπό αυτό, οι αρμόδιες αρχές, σε συνεργασία με τους παραγωγούς και τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, θα πρέπει να παρακολουθούν το μέσο κόστος των εργασιών συλλογής, ανακύκλωσης και επεξεργασίας, καθώς και το επίπεδο των οικονομικών συνεισφορών που καταβάλλουν οι παραγωγοί, προκειμένου να διασφαλίζεται η δίκαιη κατανομή του κόστους μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων φορέων.
- (56) Η οικονομική συνεισφορά των παραγωγών θα πρέπει επίσης να καλύπτει το κόστος που σχετίζεται με τις εκπαιδευτικές εκστρατείες που αποσκοπούν στην ενημέρωση του κοινού και στην αύξηση της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και τη δημιουργία του συστήματος κοινοποίησης για την έκδοση και τη διαβίβαση πιστοποιητικών καταστροφής, και τη συλλογή και υποβολή δεδομένων στις αρμόδιες αρχές. Επιπλέον, δεδομένου ότι ο παρών κανονισμός εισάγει αλλαγές όσον αφορά την οικονομική ευθύνη των παραγωγών για τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που καλύπτονται από την οδηγία 2000/53/ΕΚ, θα πρέπει να θεσπιστούν κατάλληλες διατάξεις ώστε να ληφθεί υπόψη η μετάβαση από την οδηγία 2000/53/ΕΚ στον παρόντα κανονισμό.
- (57) Οι παραγωγοί που επιλέγουν να εκπληρώσουν ατομικά τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει επίσης να παρέχουν εγγύηση που θα χρησιμοποιείται για την κάλυψη του κόστους διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Οι εγγυήσεις αυτές θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ιδίως σε περιπτώσεις αφερεγγυότητας ή οριστικής παύσης των δραστηριοτήτων των παραγωγών.
- (58) Όταν ένας παραγωγός ασκεί τις υποχρεώσεις διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού που υπέχει συλλογικά στο πλαίσιο μιας οργάνωσης ευθύνης του παραγωγού, οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλει ο παραγωγός θα πρέπει να διαφοροποιούνται βάσει εναρμονισμένων κριτηρίων. Τα εν λόγω κριτήρια θα πρέπει να δημιουργούν οικονομικά κίνητρα για τους κατασκευαστές ώστε να αυξήσουν την κυκλικότητα στον σχεδιασμό και την παραγωγή νέων οχημάτων, λαμβανομένων υπόψη της ποσότητας πρωτογενών και ανακυκλωμένων υλικών σε ένα όχημα, του βαθμού στον οποίο περιέχει εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που είναι δύσκολο να αφαιρεθούν, να αποσυναρμολογηθούν, να επαναχρησιμοποιηθούν ή να ανακυκλωθούν, καθώς και της ποσότητας επικίνδυνων ουσιών που περιέχει. Προκειμένου να αποφευχθεί η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να εφαρμόζονται τα κριτήρια για τη διαφοροποίηση των οικονομικών συνεισφορών που καταβάλλονται στις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού.
- (59) Ορισμένα κράτη μέλη έχουν ήδη θεσπίσει δομές διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού και συστήματα διαχείρισης αποβλήτων, που αποτελούν τη βάση για τις σχετικές εθνικές εγκρίσεις και συμβατικές ρυθμίσεις, κατά την εφαρμογή της οδηγίας 2000/53/ΕΚ. Τα εν λόγω κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν τις εν λόγω δομές και τα εν λόγω συστήματα, υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.
- (60) Τα οχήματα συχνά καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος στην αγορά του οποίου τέθηκαν. Εφόσον ένας παραγωγός κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού μπορεί να ταυτοποιηθεί στο κράτος μέλος στο οποίο το όχημα καθίσταται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ο εν λόγω παραγωγός θα πρέπει να καλύπτει το σχετικό κόστος συλλογής και επεξεργασίας. Ωστόσο, δεδομένου ότι δεν είναι πάντα δυνατή η ταυτοποίηση ενός παραγωγού στο κράτος μέλος όπου το όχημα καθίσταται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του μετά τη διέλευση των συνόρων, είναι επίσης αναγκαίο να θεσπιστούν κανόνες σχετικά με έναν μηχανισμό διασυνοριακής κατανομής του κόστους, ο οποίος θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στη συγκεκριμένη περίπτωση και μόνο για τα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 . Οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι καλύπτεται το κόστος συλλογής και επεξεργασίας που βαρύνει τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων στο κράτος μέλος στο οποίο το όχημα καθίσταται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τον μηχανισμό διασυνοριακής κατανομής του κόστους, συμπεριλαμβανομένου του διορισμού εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων σε κάθε κράτος μέλος, δεν θα πρέπει να ισχύουν για τους εισαγωγείς ή τους διανομείς, ώστε να αποφεύγεται ο διοικητικός φόρτος για τους εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης. Κάθε κατασκευαστής οχημάτων των κατηγοριών M_1 και N_1 θα πρέπει να υποχρεούται να ορίζει εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο για τον διασυνοριακό μηχανισμό σε κάθε κράτος μέλος, να ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές σχετικά με τους ορισμούς και να θεσπίζει μηχανισμούς διασυνοριακής συνεργασίας με τους σχετικούς φορείς διαχείρισης αποβλήτων. Οι κατασκευαστές θα πρέπει να είναι σε θέση να αναθέτουν σε οργάνωση ευθύνης του παραγωγού να ενεργεί ως εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός τους για τον διασυνοριακό μηχανισμό. Για τους κατασκευαστές που είναι εγκατεστημένοι εκτός της Ένωσης, η υποχρέωση ορισμού των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων για τον διασυνοριακό μηχανισμό και η υποχρέωση θέσπισης μηχανισμών διασυνοριακής συνεργασίας θα πρέπει να είναι δυνατό να εκπληρώνονται εξ' ονόματος του κατασκευαστή από τον αντιπρόσωπο του κατασκευαστή στην Ένωση που διορίζεται κατ' εφαρμογή του άρθρου 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858. Η θέσπιση ενός τέτοιου διασυνοριακού μηχανισμού συμβάλλει στη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας σε ολόκληρη την Ένωση.

- (61) Προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις αυτές και να αποφευχθεί η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά τη θέσπιση περαιτέρω λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις υποχρεώσεις των παραγωγών, των κρατών μελών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων, καθώς και σχετικά με τα χαρακτηριστικά των διασυνοριακών μηχανισμών.
- (62) Βασική προϋπόθεση για την ορθή επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους είναι η συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιβάλει ορισμένες υποχρεώσεις που συνδέονται με τη συλλογή πρωτίστως στους παραγωγούς και, δευτερευόντως, στα κράτη μέλη. Οι παραγωγοί θα πρέπει να διασφαλίζουν τη συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν διαθέσει οι ίδιοι στην αγορά για πρώτη φορά στο έδαφος κράτους μέλους. Προς τούτο, οι παραγωγοί ή οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει να δημιουργήσουν τα συστήματα συλλογής ή να συμμετάσχουν στη δημιουργία τους και τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι τα συστήματα συλλογής έχουν τεθεί σε λειτουργία και ότι τα συστήματα αυτά καθιστούν δυνατή την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Τα συστήματα συλλογής θα πρέπει να επιτρέπουν στους ιδιοκτήτες οχημάτων και σε άλλους κατόχους οχημάτων να παραδίδουν το όχημα σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ή σημείο συλλογής χωρίς περιττή προσπάθεια ή περιττές δαπάνες. Αυτό σημαίνει στην πράξη ότι τα εν λόγω συστήματα θα πρέπει να καλύπτουν δεόντως ολόκληρο το έδαφος κάθε κράτους μέλους και να διασφαλίζουν την επαρκή διαθεσιμότητα εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας ή σημείων συλλογής. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπουν τη συλλογή όλων των εμπορικών σημάτων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και αποβλήτων εξαρτημάτων από την επισκευή οχημάτων.
- (63) Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία μόνο σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και, ως εκ τούτου, οι εγκαταστάσεις αυτές διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ωστόσο, προκειμένου να διευκολυνθεί η συλλογή και να διασφαλιστεί επαρκής διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ο παρών κανονισμός προβλέπει τη δυνατότητα δημιουργίας σημείων συλλογής. Ο ρόλος των σημείων αυτών θα περιορίζεται στη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, στην αποθήκευσή τους υπό κατάλληλες συνθήκες και στη μεταφορά τους στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας. Για τη λειτουργία ενός τέτοιου σημείου απαιτείται ειδική άδεια. Τα σημεία συλλογής θα πρέπει να υποχρεούνται να παραδίδουν όλα τα συλλεχθέντα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.
- (64) Για την αποτελεσματική συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, είναι απαραίτητο να ενημερώνεται το κοινό σχετικά με την ύπαρξη συστημάτων συλλογής. Οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να γνωρίζουν ότι μπορούν καταρχήν να παραδίδουν δωρεάν ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, με ή χωρίς την μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, σε σημείο συλλογής ή σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, εκτός εάν λείπουν βασικά εξαρτήματα, όπως ο κινητήρας ηλεκτροκίνησης, ο κινητήρας ή πολλά μεγάλα μέρη του αμαξώματος, προκειμένου να περιοριστούν οι παράνομες δραστηριότητες αποσυναρμολόγησης. Σε περίπτωση που λείπει η μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, ο ιδιοκτήτης του οχήματος θα πρέπει να αποδεικνύει ότι ο χειρισμός της μπαταρίας πραγματοποιήθηκε από επαγγελματία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542. Προκειμένου να αποτραπεί η παράνομη αποσυναρμολόγηση πολύτιμων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και να προωθηθεί η συλλογή πλήρων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, η δωρεάν παράδοση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα μπορούσε να συνδέεται με την παροχή οικονομικών κινήτρων. Η εκπαιδευτική εκστρατεία των παραγωγών ή των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει επίσης να παρουσιάζει τις συνέπειες για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία από την ακατάλληλη συλλογή και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (65) Η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας θα πρέπει να εκδίδει πιστοποιητικό καταστροφής προς τον τελευταίο ιδιοκτήτη του οχήματος κατά την παραλαβή του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Αυτό είναι αναγκαίο για να διασφαλιστεί η κατάλληλη εποπτεία της διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για τα εν λόγω πιστοποιητικά καθορίζονται επί του παρόντος στην απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής⁽¹⁶⁾, το δε περιεχόμενο της εν λόγω απόφασης θα πρέπει να συμπεριληφθεί στον παρόντα κανονισμό, με τις αναγκαίες προσαρμογές. Τα εν λόγω πιστοποιητικά θα πρέπει να εκδίδονται σε ηλεκτρονική μορφή στους τελευταίους ιδιοκτήτες οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και να παρέχονται από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, μέσω ηλεκτρονικής διαδικασίας κοινοποίησης για τον σκοπό της ακύρωσης της ταξινόμησης του οχήματος. Το ηλεκτρονικό σύστημα κοινοποίησης θα πρέπει να καθιστά δυνατή τη διαβίβαση του πιστοποιητικού καταστροφής και να επιτρέπει την παροχή αντιγράφου της ηλεκτρονικής κοινοποίησης στον τελευταίο ιδιοκτήτη του οχήματος, καθώς και σε κάθε οικονομικό φορέα που ενεργεί για λογαριασμό του εν λόγω ιδιοκτήτη.

⁽¹⁶⁾ Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος της διάρκειας της ζωής τους (ΕΕ L 50 της 21.2.2002, σ. 94, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj)).

- (66) Παρά την υποχρέωση που επιβάλλει η οδηγία 2000/53/ΕΚ για τη μεταφορά όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους για επεξεργασία σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, υπάρχει πολύ σημαντικό ποσοστό οχημάτων των οποίων η τοποθεσία είναι άγνωστη και τα οποία μπορεί είτε να έχουν υποβληθεί παράνομα σε επεξεργασία είτε να έχουν εξαχθεί ως οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ή των οποίων το καθεστώς δεν έχει αναφερθεί δεόντως στις αρχές ταξινόμησης των κρατών μελών. Τα οχήματα αυτά αναφέρονται ως «αγνοούμενα οχήματα». Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενισχύσουν τη συνεργασία τους ώστε να μειωθεί ο αριθμός των αγνοούμενων οχημάτων. Η αναγνώριση των πιστοποιητικών καταστροφής που εκδίδονται σε άλλο κράτος μέλος και η υποχρέωση ενημέρωσης των αρχών των κρατών μελών στα οποία είναι ταξινομημένο το όχημα σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής αναμένεται να καταστήσουν δυνατή την καλύτερη παρακολούθηση της τοποθεσίας στην οποία βρίσκονται τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (67) Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματική συλλογή των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, θα πρέπει να επιβληθούν ρητές υποχρεώσεις στους ιδιοκτήτες οχημάτων. Θα πρέπει να παραδίδουν το όχημά τους, όταν αυτό φτάσει στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής του, σε σημεία συλλογής ή εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας. Όταν τα οχήματα έχουν υποστεί ζημιές και εμπλέκονται ασφαλιστικές εταιρείες στη δήλωσή τους ως τεχνική ή ολική οικονομική ζημία, η ασφαλιστική εταιρεία ή οποιοσδήποτε άλλος εμπειρογνώμονας αυτοκινήτων που ενεργεί για λογαριασμό της θα πρέπει επίσης να αξιολογεί κατά πόσον το όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Στην περίπτωση των εγκαταλελειμμένων οχημάτων, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες για τη δήλωση οχήματος ως οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Στα εγκαταλελειμμένα οχήματα θα μπορούσαν να περιλαμβάνονται, για παράδειγμα, οχήματα που έχουν αφαιρεθεί αφύλακτα ή παρανόμως σε δημόσια περιουσία, οχήματα που είναι σταθμευμένα σε ιδιωτική έκταση χωρίς τη συγκατάθεση του ιδιοκτήτη της έκτασης, ή οχήματα που δεν έχουν ανακτηθεί μετά από κοινοποίηση από τις αρμόδιες αρχές στον ιδιοκτήτη του οχήματος.
- (68) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ομοιόμορφη και περιβαλλοντικά ορθή επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην Ένωση, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας δέχονται και επεξεργάζονται όλα τα οχήματα, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων των αποβλήτων εξαρτημάτων από επισκευές οχημάτων, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στις άδειές τους, καθώς και σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές και τις απαιτήσεις της οδηγίας 2010/75/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁷⁾. Για τους σκοπούς της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αφαίρεσης, τις απαιτήσεις ποιότητας και τους στόχους ανάκτησης υλικών, η πλήρης επεξεργασία ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του μπορεί, αλλά δεν είναι απαραίτητο, να διενεργείται από έναν μόνο φορέα διαχείρισης αποβλήτων ή εντός μίας μόνο εγκατάστασης.
- (69) Δεδομένου του καίριου ρόλου που διαδραματίζουν οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά τρόπο που δεν επηρεάζει αρνητικά το περιβάλλον ή την ανθρώπινη υγεία και συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της κυκλικής οικονομίας της Ένωσης, είναι αναγκαίο να καθοριστούν υποχρεώσεις που θα ισχύουν για τις εν λόγω εγκαταστάσεις και θα καλύπτουν όλες τις δραστηριότητές τους, από την αποδοχή και την αποθήκευση ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του έως την τελική του επεξεργασία.
- (70) Προκειμένου να διασφαλίζεται η ιχνηλασιμότητα των δραστηριοτήτων τους, συμπεριλαμβανομένης της ποιότητας των απομετállων ή άλλων σχετικών υλικών εισροής, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να τεκμηριώνουν τις εκτελούμενες εργασίες επεξεργασίας και να αποθηκεύουν ηλεκτρονικά το σχετικό αρχείο για τουλάχιστον τρία έτη, και να είναι σε θέση να το υποβάλλουν, κατόπιν αιτήματος, στις αρμόδιες εθνικές αρχές.
- (71) Η απορρύπανση ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του αποτελεί το πρώτο βήμα για την πρόληψη ζημιών στο περιβάλλον και στην ανθρώπινη υγεία, καθώς και των κινδύνων για την ασφάλεια στην εργασία. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του να υποβάλλεται στις απαραίτητες εργασίες απορρύπανσης εντός 30 ημερών μετά την παράδοσή του στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, πριν από την περαιτέρω επεξεργασία του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Κατά το στάδιο αυτό, τα απόβλητα έλαια θα πρέπει να συλλέγονται και να αποθηκεύονται χωριστά από τα άλλα υγρά και ρευστά και να υποβάλλονται σε περαιτέρω επεξεργασία σύμφωνα με την οδηγία 2008/98/ΕΚ. Τα ψυκτικά μέσα θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/573 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁸⁾. Επιπλέον, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που περιέχουν μόλυβδο, κάδμιο, υδράργυρο και εξασθενές χρώμιο θα πρέπει να αφαιρούνται από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ώστε να αποφεύγονται οι δυσμενείς επιπτώσεις στον άνθρωπο ή στο περιβάλλον.

⁽¹⁷⁾ Οδηγία 2010/75/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Νοεμβρίου 2010, περί βιομηχανικών και κτηνοτροφικών εκπομπών (ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχος της ρύπανσης) (ΕΕ L 334 της 17.12.2010, σ. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj>).

⁽¹⁸⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/573 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Φεβρουαρίου 2024, για τα φθοριούχα αέρια του θερμοκηπίου, την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2019/1937 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 517/2014 (ΕΕ L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj>).

- (72) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542, όλες οι μπαταρίες που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα πρέπει να αφαιρούνται χωριστά από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και να αποθηκεύονται σε καθορισμένη περιοχή για περαιτέρω επεξεργασία.
- (73) Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το δυναμικό επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και να διατηρηθεί υψηλή αξία για τα δευτερογενή υλικά που προέρχονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ορισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει υποχρεωτικά να αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του πριν από τον τεμαχισμό. Τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει να αφαιρούνται με χειροκίνητη, ημιαυτοματοποιημένη ή αυτοματοποιημένη διαδικασία αποσυναρμολόγησης με μη καταστρεπτικό τρόπο. Θα πρέπει να είναι δυνατή η παρέκκλιση από την απαίτηση υποχρεωτικής μη καταστρεπτικής αφαίρεσης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, όταν μια εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας αποδεικνύει ότι η χειροκίνητη αποσυναρμολόγηση, η ημιαυτοματοποιημένη ή αυτοματοποιημένη αποσυναρμολόγηση με μη καταστρεπτικό τρόπο συνεπάγεται δυσανάλογο οικονομικό κόστος που δεν μπορεί να αντισταθμιστεί από τα έσοδα που αναμένονται από την επαναχρησιμοποίηση, την ανακατασκευή ή την ανακαίνιση των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Στην περίπτωση αυτή, τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει να μπορούν να αφαιρούνται με καταστρεπτικό τρόπο για τους σκοπούς του διαχωρισμού των σχετικών υλικών πριν από τον τεμαχισμό. Τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία μπορούν να εξαιρεθούν πλήρως από την υποχρεωτική αφαίρεση, εάν ορίζονται ως τέτοια στον παρόντα κανονισμό, εφόσον η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας αποδείξει ότι οι τεχνολογίες μετά τον τεμαχισμό διαχωρίζουν τα υλικά από τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία εξίσου αποτελεσματικά με τις χειροκίνητες, ημιαυτοματοποιημένες ή αυτοματοποιημένες διαδικασίες και ότι πληρούνται τα κριτήρια και οι οριακές τιμές του παρόντος κανονισμού. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά την τροποποίηση του σχετικού παραρτήματος.
- (74) Μόλις οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας αφαιρέσουν εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, θα πρέπει να αξιολογούν προσεκτικά και να προσδιορίζουν κατά πόσον αυτά τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, με βάση, αφενός, αντικειμενικά κριτήρια που συνδέονται με τα τεχνικά χαρακτηριστικά των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων και, αφετέρου, τις απαιτήσεις για την ασφάλεια των οχημάτων.
- (75) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/1542 θεσπίζει κανόνες σχετικά με τη βιωσιμότητα, την απόδοση, την ασφάλεια, τη συλλογή, την ανακύκλωση και τη δεύτερη χρήση των μπαταριών, καθώς και σχετικά με την παροχή πληροφοριών για την αφαίρεση μπαταριών για τους οικονομικούς φορείς. Η δυνατότητα δεύτερης χρήσης των μπαταριών θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στον παρόντα κανονισμό με την εξάλειψη της μπαταρίας ηλεκτρικών οχημάτων από τα βασικά μέρη ή κατασκευαστικά στοιχεία, ώστε να είναι δυνατή η παράδοση του οχήματος για επεξεργασία, δωρεάν, χωρίς τη μπαταρία του ηλεκτρικού οχήματος, υπό τον όρο ότι ο τελευταίος ιδιοκτήτης του οχήματος προσκομίζει έγγραφο που να αποδεικνύουν ότι ο χειρισμός της μπαταρίας πραγματοποιήθηκε από επαγγελματία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542.
- (76) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του ή από εργασίες επισκευής και συντήρησης, τα οποία είναι κατάλληλα για άμεση επαναχρησιμοποίηση, ή περαιτέρω ανακατασκευή ή ανακαίνιση από επαγγελματίες, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. Προκειμένου να τηρείται η ιεράρχηση των αποβλήτων και να ενισχύεται η κυκλική χρήση των ανταλλακτικών, δεν θα πρέπει να περιορίζεται η μεταβίβαση των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, εξαιρουμένων των μπαταριών, μεταξύ των οικονομικών φορέων. Τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να ελέγχονται, να καθορίζονται και, όπου απαιτείται, να δοκιμάζονται από εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, ώστε να είναι δυνατή η άμεση επαναχρησιμοποίησή τους χωρίς άλλη προεπεξεργασία ή, σε άλλες περιπτώσεις, να είναι κατάλληλα για περαιτέρω ανακατασκευή ή ανακαίνιση. Εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που δεν είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα και η εξαγωγή τους θα πρέπει να διέπεται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1157 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁹⁾. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση από την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που αφαιρέσει το εν λόγω εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο, όταν η εν λόγω εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας επιβεβαιώνει, μέσω ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για ανακατασκευή, ανακαίνιση ή επαναχρησιμοποίηση.

⁽¹⁹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1157 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Απριλίου 2024, για τις μεταφορές αποβλήτων και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 και (ΕΕ) 2020/1056 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 (ΕΕ L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj>).

- (77) Στην αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/EK, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τα μεταχειρισμένα ανταλλακτικά και κατασκευαστικά στοιχεία προσφέρονται στο κοινό από άγνωστους παρόχους και συχνά προέρχονται από παράνομες δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεσπιστούν νέες απαιτήσεις σχετικά με την εμπορία μεταχειρισμένων, ανακατασκευασμένων ή ανακαινισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει, πρωτίστως, να επισημαίνονται με ετικέτα που να αναφέρει το όνομα του κατασκευαστικού στοιχείου ή του εξαρτήματος, καθώς και τα στοιχεία επικοινωνίας της εγκεκριμένης εγκατάστασης επεξεργασίας που αφαιρέσει το κατασκευαστικό στοιχείο ή εξάρτημα, και να προστατεύονται καταλλήλως από ζημίες κατά τη μεταφορά, τη φόρτωση και την εκφόρτωση των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων. Η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που αφαιρέσει το κατασκευαστικό στοιχείο ή εξάρτημα θα πρέπει να διαθέτει αντίγραφο του τιμολογίου ή της σύμβασης που σχετίζεται με τη μεταφορά των εν λόγω εξαρτημάτων, σε περίπτωση που η αρμόδια αρχή ζητήσει την εν λόγω τεκμηρίωση.
- (78) Όταν ο τελικός χρήστης είναι καταναλωτής, η πώληση μεταχειρισμένων, ανακατασκευασμένων ή ανακαινισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων από επιχείρηση προς καταναλωτή θα καλύπτεται από την οδηγία (ΕΕ) 2019/771 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁰⁾. Η οδηγία αυτή απαιτεί τη συμμόρφωση των αγαθών που πωλούνται με τη σύμβαση πώλησης και καθορίζει την ευθύνη του πωλητή και τους τρόπους επανόρθωσης των καταναλωτών σε περίπτωση έλλειψης συμμόρφωσης, όπως η δωρεάν επισκευή ή αντικατάσταση των αγαθών. Δεδομένου ότι τα αφαιρούμενα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση ή τα ανακαινισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία αποτελούν μεταχειρισμένα αγαθά κατά την έννοια της οδηγίας (ΕΕ) 2019/771, ο πωλητής και ο καταναλωτής μπορούν να συμφωνήσουν βραχύτερη περίοδο ευθύνης ή προθεσμία παραγραφής, η οποία δεν είναι βραχύτερη του ενός έτους, εάν το οικείο κράτος μέλος έχει προβλέψει τη δυνατότητα αυτή. Οι ενδιαφερόμενοι οικονομικοί φορείς ενθαρρύνονται να παρέχουν εμπορικές εγγυήσεις για τα επαναχρησιμοποιούμενα, ανακατασκευασμένα και ανακαινισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία στους καταναλωτές και τους πελάτες τους στο πλαίσιο συναλλαγών μεταξύ επιχειρήσεων.
- (79) Για λόγους οδικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, ορισμένα κατασκευαστικά στοιχεία και εξαρτήματα που έχουν αφαιρεθεί από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν θα πρέπει να επαναχρησιμοποιούνται, να ανακατασκευάζονται ή να ανακαινίζονται. Τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για την κατασκευή νέων οχημάτων ή σε οχήματα που έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά, εκτός εάν η διενεργηθείσα τεχνική αξιολόγηση αποδείξει τη συμμόρφωσή τους με τις ισχύουσες απαιτήσεις του οχήματος. Τα εξαρτήματα αυτά θα πρέπει να εγκαθίστανται μόνο από ειδικευμένο φορέα επισκευής και συντήρησης.
- (80) Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη και η ορθή λειτουργία της αγοράς επαναχρησιμοποιήσιμων, ανακαινισμένων και ανακατασκευασμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και η μετασκευή των οχημάτων στην Ένωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να παρέχουν κίνητρα σε εθνικό επίπεδο για την επαναχρησιμοποίηση, την ανακαίνιση και την ανακατασκευή εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, είτε αυτά αφαιρούνται κατά τη διάρκεια της χρήσης είτε κατά τη φάση του τέλους του κύκλου ζωής ενός οχήματος, καθώς και για τη μετασκευή οχημάτων. Τα κίνητρα αυτά θα πρέπει να αποτυπωθούν στα προγράμματα πρόληψης της δημιουργίας αποβλήτων τα οποία τα κράτη μέλη υποχρεούνται να καταρτίσουν σύμφωνα με το άρθρο 29 της οδηγίας 2008/98/EK. Η Επιτροπή θα πρέπει να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών ανταλλάσσοντας τις βέλτιστες πρακτικές τους σχετικά με τα κίνητρα που παρέχονται σε εθνικό επίπεδο, με σκοπό την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητάς τους.
- (81) Στην αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/EK, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ο ορισμός της ανακύκλωσης στην εν λόγω οδηγία είναι υπερβολικά ευρύς και δεν συνάδει με την οδηγία 2008/98/EK, καθώς θεωρεί την «επίχωση» ως εργασία ανακύκλωσης. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ευθυγραμμίσει τον ορισμό της ανακύκλωσης με την οδηγία 2008/98/EK, αποκλείοντας την επίχωση από το πεδίο του.
- (82) Η ανακύκλωση όλων των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να βελτιώνεται συνεχώς και είναι σημαντικό να διασφαλιστεί επαρκής προσφορά ανακυκλωμένων υλικών για την κάλυψη της ζήτησης για ανακυκλωμένα πλαστικά στα οχήματα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να καθοριστεί ειδικός στόχος ανακύκλωσης της τάξης του 30 % των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο στόχος αυτός θα είναι συμπληρωματικός προς τον στόχο επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης του 85 % και προς τον στόχο επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης του 95 % των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά μέσο βάρος ανά όχημα και έτος. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, απαιτείται μεταβατική περίοδος τριών ετών. Στο μεταξύ, ο τρέχων στόχος για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση του 85 %, καθώς και ο στόχος επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης του 95 % των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όπως ορίζονται στην οδηγία 2000/53/EK και με βάση τον ορισμό της ανακύκλωσης στην εν λόγω οδηγία, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν. Στο βάρος του ανακυκλωμένου πλαστικού και στο συνολικό βάρος των πλαστικών για τον συγκεκριμένο στόχο ανακύκλωσης των πλαστικών δεν θα πρέπει να περιλαμβάνονται τα ελαστομερή, τα θερμοσκληρυνόμενα πλην των αφρών πολυουρεθάνης που χρησιμοποιούνται για απορρόφηση κραδασμών και τα πλαστικά που περιέχουν ή έχουν ρυπανθεί από οποιαδήποτε ουσία που αναφέρεται στο άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1021 σε περίπτωση υπέρβασης των ορίων του παραρτήματος IV του εν λόγω κανονισμού.

⁽²⁰⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2019/771 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 2019, σχετικά με ορισμένες πτυχές που αφορούν τις συμβάσεις για τις πωλήσεις αγαθών, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/2394 και της οδηγίας 2009/22/EK, και την κατάργηση της οδηγίας 1999/44/EK (ΕΕ L 136 της 22.5.2019, σ. 28, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj>).

- (83) Είναι σημαντικό να αυξηθεί η ανάκτηση δευτερογενών υλικών υψηλής ποιότητας με τη βελτίωση των διαδικασιών τεμαχισμού των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους θα πρέπει να επιτρέπεται να υποβάλλονται σε επεξεργασία σε μονάδα τεμαχισμού με άλλα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένων των απορριμμάτων συσκευασίας και αποβλήτων ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, μόνον εφόσον πληρούνται συγκεκριμένα κριτήρια και απαιτήσεις ποιότητας για τα εξερχόμενα κλάσματα.
- (84) Για περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας της επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, θα πρέπει να είναι δυνατή η υγειονομική ταφή μόνο κλασμάτων αποβλήτων που προέρχονται από τεμαχισμένα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όταν τα κλάσματα που περιέχουν μη αδρανή απόβλητα δεν υπερβαίνουν τις οριακές τιμές που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.
- (85) Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ταξινομούνται ως επικίνδυνα απόβλητα και δεν μπορούν να εξαχθούν σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ. Ωστόσο, η επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση θα πρέπει να εξακολουθεί να είναι δυνατή εκτός της Ένωσης, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω οχήματα μεταφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1157.
- (86) Όταν ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του μεταφέρεται από την Ένωση σε τρίτη χώρα, ο εξαγωγέας θα πρέπει να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή της χώρας προορισμού, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι οι συνθήκες επεξεργασίας είναι γενικά ισοδύναμες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και με τις απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας οι οποίες καθορίζονται σε άλλη νομοθεσία της Ένωσης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1157.
- (87) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους υποβάλλονται σε επεξεργασία με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο, είναι σημαντικό να αποσαφηνιστεί το καθεστώς ενός οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις όπου υπάρχει ανάγκη διάκρισης των μεταχειρισμένων οχημάτων από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο ιδιοκτήτης οχήματος που προτίθεται να μεταβιβάσει την κυριότητα μεταχειρισμένου οχήματος εντός της Ένωσης θα πρέπει, σε ορισμένες περιπτώσεις, να υποχρεούται να υποβάλει τεκμηρίωση ότι δεν πρόκειται για όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Η εν λόγω τεκμηρίωση θα πρέπει να αποδεικνύει ότι το όχημα είναι τεχνικώς ικανό να κυκλοφορεί ή να παρέχει αξιολόγηση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, ο οποίος περιλαμβάνει κριτήρια για τον προσδιορισμό του κατά πόσον ένα όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Η αξιολόγηση αυτή θα πρέπει να διενεργείται κλιμακωτά, από δεσμευτικά κριτήρια μέχρι ενδεικτικά κριτήρια. Αφ' ης στιγμής πληρούνται ένα δεσμευτικό κριτήριο, το σχετικό όχημα θα πρέπει να θεωρείται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Εάν δεν πληρούνται τα δεσμευτικά κριτήρια, θα πρέπει να εξετάζονται τα ενδεικτικά κριτήρια. Εάν πληρούνται ένα από τα ενδεικτικά αυτά κριτήρια, απαιτείται περαιτέρω τεχνική αξιολόγηση προκειμένου να καθοριστούν οι επισκευές που απαιτούνται για να λάβει πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου. Με βάση την εν λόγω τεχνική αξιολόγηση, ο ιδιοκτήτης του οχήματος θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αποφασίζει αν το όχημα θα πρέπει να απορριφθεί. Εάν, εντός πέντε ετών από την εν λόγω τεχνική αξιολόγηση, ο ιδιοκτήτης του οχήματος δεν λάβει πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου, το εν λόγω όχημα θα πρέπει να θεωρείται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Για την περίοδο των εν λόγω πέντε ετών, η τεχνική αξιολόγηση θα πρέπει να συνιστά τεκμηρίωση ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Η αξιολόγηση του εάν το όχημα είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του θα πρέπει να διενεργείται από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα αυτοκινήτων, αλλά εναπόκειται σε κάθε κράτος μέλος να αποφασίσει πώς ακριβώς θα διορίζονται οι εν λόγω ανεξάρτητοι εμπειρογνώμονες αυτοκινήτων. Οι ανεξάρτητοι εμπειρογνώμονες αυτοκινήτων θα πρέπει να είναι επαγγελματίες με εξειδικευμένες γνώσεις στον τομέα της τεχνολογίας αυτοκινήτων, της επισκευής και συντήρησης ή της αξιολόγησης της αξίας των οχημάτων, οι οποίοι θα έχουν οριστεί για την παροχή αμερόληπτης εμπειρογνώσεως, χωρίς αντικρουόμενα συμφέροντα με τα εμπλεκόμενα μέρη. Προκειμένου να αποφευχθεί η υπερβολική επιβάρυνση των φυσικών προσώπων που δεν είναι οικονομικοί φορείς και να δοθεί πρωτίστως έμφαση στην κατάσταση της πλειονότητας των δυνητικών οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, η απαίτηση τεκμηρίωσης θα πρέπει να ισχύει μόνο για τους εν λόγω ιδιοκτήτες οχημάτων σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Οι περιπτώσεις αυτές θα πρέπει να αφορούν τις πωλήσεις οχημάτων που έχουν δηλωθεί ως ολική οικονομική ζημία από ασφαλιστική εταιρεία ή όταν η πώληση συνάπτεται εξ ολοκλήρου μέσω διαδικτυακής πλατφόρμας, χωρίς φυσική παράδοση του οχήματος μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή ή οποιουδήποτε προσώπου ενεργεί για λογαριασμό τους.

- (88) Είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι, όταν μια ασφαλιστική εταιρεία ή οποιοσδήποτε εμπειρογνώμονας αυτοκινήτων που ενεργεί για λογαριασμό της διενεργεί εκτίμηση της ζημίας οχήματος που έχει εμπλακεί σε ατύχημα, η εν λόγω εκτίμηση θα πρέπει, ειδικότερα, να περιλαμβάνει επαλήθευση του κατά πόσον το όχημα χαρακτηρίζεται ως όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, σύμφωνα με τα κριτήρια που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι παράνομες δραστηριότητες και να διασφαλιστεί η ορθή ταυτοποίηση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, σε περίπτωση αμφιβολίας σχετικά με το καθεστώς ενός μεταχειρισμένου οχήματος, θα πρέπει να έχουν την εξουσία να ζητούν από τον ιδιοκτήτη του τεκμηρίωση που να επιβεβαιώνει ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Η τεκμηρίωση αυτή θα πρέπει να είναι είτε αξιολόγηση που διενεργείται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό όσον αφορά την ταξινόμηση του οχήματος ως όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του είτε έγκυρο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου. Οι αρμόδιες αρχές μπορούν να κάνουν χρήση αυτού του προνομίου ανεξάρτητα από το αν το όχημα έχει εμπλακεί σε ατύχημα ή όχι. Η εξουσιοδότηση αυτή ισχύει επίσης για τα οχήματα ειδικού σκοπού, τα οποία κατά τα άλλα δεν θα πρέπει να υπόκεινται στους κανόνες που διέπουν το καθεστώς των οχημάτων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να εξαιρούν οχήματα των κατηγοριών L1, L2, και L6 από τους κανόνες σχετικά με την κατάσταση του οχήματος από τα κράτη μέλη στην εθνική νομοθεσία. Θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ για την τροποποίηση των κριτηρίων του παρόντος κανονισμού για τον προσδιορισμό του κατά πόσον ένα όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, με την κατάργηση κριτηρίων σύμφωνα με τα οποία ένα όχημα θεωρείται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του όταν οι τεχνολογικές εξελίξεις στους τομείς της ιχνολογίας, της δυνατότητας επισκευής και της ασφάλειας παρέχουν επαρκή αιτιολόγηση για την εν λόγω διαγραφή.
- (89) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν υπονομεύεται η εσωτερική αγορά και δεδομένου ότι η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων εγείρει σημαντικές προκλήσεις για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία, όπως τεκμηριώνεται από το Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον, είναι σκόπιμο να καθοριστούν ειδικές απαιτήσεις σχετικά με την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων. Οι απαιτήσεις αυτές θα πρέπει να βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ένα μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του και πρέπει να είναι σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²¹⁾. Με τον τρόπο αυτό θα διασφαλιστεί ότι μόνο μεταχειρισμένα οχήματα που είναι κατάλληλα για οδήγηση στο οδικό δίκτυο της Ένωσης μπορούν να εξαχθούν σε τρίτη χώρα. Για να μπορούν οι τελωνειακές αρχές να επαληθεύουν ότι πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις κατά την εξαγωγή, κάθε πρόσωπο που εξάγει μεταχειρισμένο όχημα θα πρέπει να υποχρεούται να παρέχει στις εν λόγω αρχές τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος (VIN) και δήλωση που επιβεβαιώνει ότι το μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του και ότι θεωρείται σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία.
- (90) Είναι σημαντικό να θεσπιστεί ένας μηχανισμός στο πλαίσιο του οποίου η συμμόρφωση των μεταχειρισμένων οχημάτων με τις απαιτήσεις εξαγωγής θα μπορεί να επαληθεύεται αποτελεσματικά χωρίς να παρεμποδίζεται το εμπόριο μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει ηλεκτρονικό σύστημα που θα επιτρέπει στις αρχές των κρατών μελών να ανταλλάσσουν και να επαληθεύουν πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τον VIN και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου των μεταχειρισμένων οχημάτων προς εξαγωγή. Λόγω των υφισταμένων χαρακτηριστικών και λειτουργιών του που συνδέονται με την ανταλλαγή, μεταξύ των αρχών ταξινόμησης οχημάτων, πληροφοριών που αφορούν οχήματα ταξινομημένα στην Ένωση, η Επιτροπή ανέπτυξε το MOVE-HUB, μια πλατφόρμα ανταλλαγής μηνυμάτων για την ανταλλαγή μηνυμάτων με σκοπό τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των κρατών μελών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν το Ευρωπαϊκό Σύστημα Πληροφοριών για Οχήματα και Άδειες Οδήγησης (EUCARIS) για να συνδέονται με το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB. Η πλατφόρμα διευκολύνει επί του παρόντος όλα τα ακόλουθα: τη διασύνδεση των μητρώων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ERRU), τα μητρώα αδειών οδήγησης (RESPER), τα μητρώα επαγγελματικής κατάρτισης οδηγών (ProDriveNet), την κοινοποίηση αστοχιών οδικού ελέγχου οχημάτων (RSI) και τα μητρώα καρτών οδηγού ταχογράφου (TACHOnet). Ως εκ τούτου, οι λειτουργίες του MOVE-Hub θα πρέπει να επεκταθούν περαιτέρω, ώστε να είναι δυνατή η ανταλλαγή και επαλήθευση πληροφοριών σχετικά με τον VIN και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου των μεταχειρισμένων οχημάτων προς εξαγωγή. Για να μπορούν οι τελωνειακές αρχές να επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα αν ένα μεταχειρισμένο όχημα προς εξαγωγή συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις εξαγωγής, το ηλεκτρονικό σύστημα που διαχειρίζεται το MOVE-HUB θα πρέπει να διασυνδεθεί με το περιβάλλον ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²²⁾. Ο εν λόγω κανονισμός προβλέπει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο αυτοματοποιημένων ελέγχων, οι οποίοι εφαρμόζονται σε συγκεκριμένη ενωσιακή μη τελωνειακή διατύπωση. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίζει τα κύρια στοιχεία που πρέπει να ελέγχονται, ενώ τα τεχνικά μέτρα της εφαρμογής του εν λόγω ελέγχου θα καθορίζονται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2399.

⁽²¹⁾ Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

⁽²²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2022/2399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Νοεμβρίου 2022, για τη θέσπιση περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα τελωνεία και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 (ΕΕ L 317 της 9.12.2022, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj>).

- (91) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής των απαιτήσεων για τις εξαγωγές, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για την ανάπτυξη των αναγκαίων ηλεκτρονικών συστημάτων και την διασφάλιση της διαλειτουργικότητάς τους με τα εθνικά συστήματα.
- (92) Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους για να διασφαλίζουν την αποτελεσματική εφαρμογή των απαιτήσεων που διέπουν την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων και να παρέχουν αμοιβαία συνδρομή. Η συνδρομή αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει την ανταλλαγή πληροφοριών για την επαλήθευση της κατάστασης των οχημάτων πριν από την εξαγωγή τους, συμπεριλαμβανομένης της επιβεβαίωσης των πληροφοριών ταξινόμησης στο κράτος μέλος στο οποίο είχαν προηγουμένως ταξινομηθεί. Η συνεργασία θα πρέπει να συνεπάγεται, μεταξύ άλλων, παροχή πρόσβασης σε σχετικά έγγραφα και πληροφορίες, περιλαμβανομένων των πορισμάτων των επιθεωρήσεων, με παράλληλη τήρηση της εφαρμοστέας νομοθεσίας για την προστασία των δεδομένων που διέπει την αρχή στην οποία υποβάλλεται η αίτηση. Επιπλέον, στο πλαίσιο μιας συνολικής συνεργασίας, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να συνεργάζονται με αρχές τρίτων χωρών.
- (93) Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να διενεργούν ελέγχους σε μεταχειρισμένα οχήματα προς εξαγωγή σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²³⁾. Σημαντικό ποσοστό των μεταχειρισμένων οχημάτων που εξέρχονται από την Ένωση προορίζονται για χώρες στις οποίες έχουν θεσπιστεί ή ενδέχεται να θεσπιστούν απαιτήσεις εισαγωγής, όπως απαιτήσεις σχετικά με την ηλικία του οχήματος ή τις εκπομπές του. Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα, μέσω του περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, αν ένα μεταχειρισμένο όχημα προς εξαγωγή συμμορφώνεται με τις εν λόγω απαιτήσεις, όταν οι πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω απαιτήσεις κοινοποιούνται επίσημα στην Επιτροπή από τις σχετικές τρίτες χώρες. Για να διευκολυνθεί η συμμόρφωση, η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιεύει και να επικαιροποιεί σε ειδική διαδικτυακή πύλη τις κοινοποιημένες ειδικές προϋποθέσεις που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος ή την οδική ασφάλεια και που επιβάλλονται από τρίτες χώρες. Για την προστασία του περιβάλλοντος και της οδικής ασφάλειας σε τρίτες χώρες, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά τον καθορισμό των εν λόγω απαιτήσεων.
- (94) Για να αποφευχθεί ο κίνδυνος εξαγωγής οχημάτων χωρίς τα απαιτούμενα έγγραφα που αναφέρουν τον VIN και τον τεχνικό έλεγχο του οχήματος, καθώς και ο κίνδυνος ανίχνευσης της μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις εξαγωγής μόνο όταν το όχημα έχει ήδη εγκαταλείψει την Ένωση, δεν θα πρέπει να επιτρέπεται η εφαρμογή των διαδικασιών της εγγραφής στις λογιστικές καταχωρίσεις του διασαφιστή και της αυτοαξιολόγησης που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013. Οι εν λόγω διαδικασίες θα εμποδίζουν τις τελωνειακές αρχές να διενεργούν ελέγχους σε πραγματικό χρόνο μέσω του περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, κάτι που θα αύξανε τον κίνδυνο παραβίασης των ενωσιακών κανόνων για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων.
- (95) Κατά την αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, η Επιτροπή θεώρησε την έλλειψη απαιτήσεων σχετικά με τις υποχρεωτικές επιθεωρήσεις ως αδυναμία της εν λόγω οδηγίας. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιβάλλει στα κράτη μέλη ορισμένες υποχρεώσεις σχετικά με τον εντοπισμό παράνομων δραστηριοτήτων στον τομέα της συλλογής, επεξεργασίας και εξαγωγής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων τους, καθώς και να καθορίζει ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με τη συχνότητα των επιθεωρήσεων, το εύρος τους και τα χαρακτηριστικά των εγκαταστάσεων που υπόκεινται σε τέτοιες επιθεωρήσεις. Με τον τρόπο αυτό θα διαφυλαχθεί η ανταγωνιστικότητα των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας σε σχέση με τους παράνομους φορείς εκμετάλλευσης και θα διασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση με τους όρους των αδειών και τις απαιτήσεις σχετικά με τη συλλογή και την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

⁽²³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 269 της 10.10.2013, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj>).

- (96) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική επιβολή του παρόντος κανονισμού, είναι αναγκαία τα κράτη μέλη να θεσπίσουν στρατηγικές επιθεώρησης σχεδιασμένες για τον εντοπισμό παράνομων δραστηριοτήτων στη συλλογή, την επεξεργασία και την εξαγωγή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων τους. Οι στρατηγικές αυτές θα πρέπει να προβλέπουν τις δράσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης και τη συμβολή στην πρόληψη παράνομων πρακτικών στον τομέα. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διενεργούν επιθεωρήσεις κάθε ημερολογιακό έτος. Οι επιθεωρήσεις αυτές θα πρέπει να καλύπτουν τόσο τις οντότητες που λειτουργούν νόμιμα όσο και τις εικαζόμενες παράνομες δραστηριότητες. Ο ελάχιστος αριθμός επιθεωρήσεων που πρέπει να διενεργούνται ετησίως σε κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 10 % των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και σημείων συλλογής που λειτουργούν στο εν λόγω κράτος μέλος. Πρέπει να τονιστεί ότι οι επιθεωρήσεις που διενεργούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι συμπληρωματικές προς τις επιθεωρήσεις για τη μεταφορά οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι οποίες ρυθμίζονται εκτενώς στον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1157.
- (97) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν μηχανισμούς συνεργασίας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, ώστε οι επιθεωρήσεις να μπορούν να πραγματοποιούνται με αποτελεσματικό τρόπο, με στόχο τη διευκόλυνση της πρόληψης και του εντοπισμού της παράνομης επεξεργασίας και εξαγωγής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την αντιμετώπιση του ζητήματος των αγνοούμενων οχημάτων. Οι μηχανισμοί αυτοί θα πρέπει να επιτρέπουν την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τα δεδομένα ταξινόμησης οχημάτων, τα οποία είναι απαραίτητα για την παρακολούθηση των οχημάτων και τον έλεγχο της ορθής επεξεργασίας τους όταν φθάνουν στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να προωθηθεί η συνεργασία σε ολόκληρη την Ένωση για τα θέματα αυτά, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να χρησιμοποιούν ενεργά τους σχετικούς υφιστάμενους οργανισμούς, όπως ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη Συνεργασία στον Τομέα της Επιβολής του Νόμου (Ευρωπόλ), που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/794 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁴⁾, καθώς και τα δίκτυα επιβολής του νόμου που προορίζονται για την αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού εγκλήματος σε ολόκληρη την Ένωση.
- (98) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα επιβολής για την αντιμετώπιση της παράνομης επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να αποτρέπεται η βλάβη στο περιβάλλον ή στην ανθρώπινη υγεία που οφείλεται σε τέτοιες δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, σε κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που επεξεργάζεται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους χωρίς έγκυρη άδεια ή κατά παράβαση των όρων ή των απαιτήσεων που καθορίζονται στην άδεια θα πρέπει να επιβάλλονται κυρώσεις. Επίσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάζουν το ενδεχόμενο λήψης άλλων μέτρων, όπως η ανάκληση της άδειας ή η αναστολή των δραστηριοτήτων ενός φορέα εκμετάλλευσης, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.
- (99) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και να μεριμνούν για την εφαρμογή των κανόνων αυτών. Κυρώσεις θα πρέπει να καθοριστούν ιδίως για παραβάσεις των διατάξεων σχετικά με την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων, την παράδοση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή σημεία συλλογής και την εμπορία μεταχειρισμένων, ανακατασκευασμένων ή ανακαινισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
- (100) Η θέσπιση υποχρεώσεων υποβολής στοιχείων είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής, παρακολούθησης και αξιολόγησης της νομοθεσίας της Ένωσης και για την παροχή επικαιροποιημένων πληροφοριών για τη διαφάνεια στις αγορές. Τα ορθά και έγκυρα δεδομένα είναι απαραίτητα προκειμένου η Επιτροπή να αξιολογεί κατά πόσον τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό λειτουργούν σωστά και να προτείνει, όπου απαιτείται, περαιτέρω προσαρμογές με στόχο τη διασφάλιση της περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή τον εξορθολογισμό της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Προκειμένου να περιοριστεί ο φόρτος που συνδέεται με την υποβολή δεδομένων, θα πρέπει να αναφέρονται μόνο δεδομένα που είναι απαραίτητα για τους σκοπούς της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η δε υποβολή δεδομένων θα πρέπει να διευκολύνεται μέσω ψηφιακών εργαλείων. Με βάση τα στοιχεία αυτά, θα πρέπει να διευκρινιστεί ποια δεδομένα πρέπει να κοινοποιούνται από τους οικονομικούς φορείς στις αρμόδιες αρχές και από τα κράτη μέλη στην Επιτροπή. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής των απαιτήσεων υποβολής δεδομένων, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εκτελεστικές πράξεις, οι οποίες θα πρέπει να αντικαταστήσουν την απόφαση 2005/293/ΕΚ της Επιτροπής ⁽²⁵⁾, θα πρέπει επίσης να καθορίζουν μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση του κατά πόσον έχουν επιτευχθεί οι στόχοι επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης.

⁽²⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/794 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη Συνεργασία στον Τομέα της Επιβολής του Νόμου (Ευρωπόλ) και την αντικατάσταση και κατάργηση των αποφάσεων του Συμβουλίου 2009/371/ΔΕΥ, 2009/934/ΔΕΥ, 2009/935/ΔΕΥ, 2009/936/ΔΕΥ και 2009/968/ΔΕΥ (ΕΕ L 135 της 24.5.2016, σ. 53, ΕΛΙ: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj>).

⁽²⁵⁾ Απόφαση 2005/293/ΕΚ της Επιτροπής, της 1ης Απριλίου 2005, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων για την παρακολούθηση των στόχων επαναχρησιμοποίησης/ ανάκτησης και επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης που προβλέπονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 94 της 13.4.2005, σ. 30, ΕΛΙ: <http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj>).

- (101) Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις που θεσπίζονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τη συλλογή και τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένης της καλύτερης παρακολούθησης από τις εν λόγω αρχές της τοποθεσίας στην οποία βρίσκονται τα οχήματα και της καταπολέμησης του παράνομου χειρισμού οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να απαιτούν από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και άλλους σχετικούς οικονομικούς φορείς να παρέχουν στις αρμόδιες αρχές δεδομένα που θα τους επιτρέπουν να παρακολουθούν καλύτερα τον τρόπο εφαρμογής των διατάξεων σχετικά με τη συλλογή και τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (102) Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εν λόγω εκτελεστικές αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁶⁾.
- (103) Όταν η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις δυνάμει του παρόντος κανονισμού, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ⁽²⁷⁾. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, ενώ οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (104) Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁸⁾, στο οποίο παρατίθεται κατάλογος της νομοθεσίας εναρμόνισης της Ένωσης που δεν περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με κυρώσεις, θα πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να διαγραφούν οι οδηγίες 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ από τον εν λόγω κατάλογο, δεδομένου ότι είναι απαραίτητο ο ισχύων κανονισμός να περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με κυρώσεις.
- (105) Είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι οι σχετικές με την έγκριση τύπου διατάξεις και απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού επαληθεύονται κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΕ. Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (106) Τα αγνοούμενα οχήματα έχουν αναγνωριστεί ως μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις εφαρμογής της οδηγίας 2000/53/ΕΚ. Η απουσία αποτελεσματικού συστήματος που να επιτρέπει την ανταλλαγή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με την κατάσταση ταξινόμησης των οχημάτων εμποδίζει την ιχνηλασιμότητα και έχει αναγνωριστεί ως λόγος για τον μεγάλο αριθμό «αγνοούμενων οχημάτων» στην Ένωση. Για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα, η Επιτροπή πρότεινε αναθεώρηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽²⁹⁾ σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων. Η αναθεώρηση αυτή θα πρέπει να απαιτεί από τα κράτη μέλη να καταγράφουν ηλεκτρονικά, για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στο έδαφός τους, δεδομένα που επιτρέπουν την κατάλληλη τεκμηρίωση των λόγων ακύρωσης της ταξινόμησης ενός οχήματος, ιδίως εάν ένα όχημα έχει υποβληθεί σε επεξεργασία ως όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, έχει ταξινομηθεί εκ νέου σε άλλο κράτος μέλος, έχει εξαχθεί σε τρίτη χώρα εκτός της Ένωσης ή έχει κλαπεί. Επιπλέον, για να αποτραπεί η παράνομη αποσυναρμολόγηση ή εξαγωγή οχημάτων που έχουν διαγραφεί προσωρινά από την ταξινόμηση, οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να υποχρεούνται να αναφέρουν αμέσως τυχόν αλλαγές στην ιδιοκτησία τους στην εθνική αρχή ταξινόμησης οχημάτων. Οι τροποποιήσεις αυτές συμπληρώνουν και βασίζονται στις υφιστάμενες απαιτήσεις για τα κράτη μέλη όσον αφορά την ηλεκτρονική καταχώριση δεδομένων για όλα τα οχήματα που είναι ταξινομημένα στο έδαφός τους.

⁽²⁶⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

⁽²⁷⁾ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

⁽²⁸⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1020 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την εποπτεία της αγοράς και τη συμμόρφωση των προϊόντων και για την τροποποίηση της οδηγίας 2004/42/ΕΚ και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 765/2008 και (ΕΕ) αριθ. 305/2011 (ΕΕ L 169 της 25.6.2019, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj>).

⁽²⁹⁾ Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).

- (107) Λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και να ληφθεί υπόψη η επιστημονική πρόοδος, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον και στη λειτουργία της ενιαίας αγοράς. Η Επιτροπή θα πρέπει να συμπεριλάβει στην έκθεσή της, μεταξύ άλλων, αξιολόγηση των διατάξεων σχετικά με τον σχεδιασμό νέων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των στόχων για τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης, σχετικά με τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων των στόχων ανακύκλωσης, και σχετικά με τις κυρώσεις, καθώς και αξιολόγηση της ανάγκης και της σκοπιμότητας περαιτέρω επέκτασης του πεδίου εφαρμογής των διατάξεων που εφαρμόζονται σε οχήματα της κατηγορίας L, βαρέα επαγγελματικά οχήματα, οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια και μηχανοκίνητα τροχόσπιτα, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκούμενων τροχόσπιτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Η εν λόγω αξιολόγηση θα πρέπει να επικεντρωθεί όχι μόνο σε πτυχές που αφορούν την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, αλλά και στη συνάφεια και την προστιθέμενη αξία του καθορισμού απαιτήσεων σχεδιασμού και να αξιολογήσει τον βαθμό στον οποίο έχει επιλυθεί το ζήτημα των αγνοούμενων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων εκτιμήσεων σχετικά με τον αριθμό των αγνοούμενων οχημάτων και τον αντίκτυπο των μέτρων όσον αφορά την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων, καθώς και την ανάγκη συμπερίληψης περαιτέρω μέτρων για την αντιμετώπιση του ζητήματος της ιχνηλασιμότητας των οχημάτων. Στο πλαίσιο αυτό, η εν λόγω αξιολόγηση θα πρέπει να εξετάζει την αποτελεσματικότητα, τη διαλειτουργικότητα και την αξιοπιστία των εθνικών συστημάτων ταξινόμησης οχημάτων και τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ τους όσον αφορά τη διασφάλιση της ακριβούς ταυτοποίησης, κατάστασης και ιχνηλασιμότητας των οχημάτων καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους. Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να επανεξετάσει την κατάσταση της τεχνολογικής ανάπτυξης και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις της περιεκτικότητας των οχημάτων σε πλαστικό βιολογικής προέλευσης και των ελαστομερών που προέρχονται από την επανεπεξεργασία ελαστικών σε νέα οχήματα και, εάν είναι σκόπιμο, θα μπορούσε να υποβάλει νομοθετική πρόταση για τον καθορισμό σχετικών στόχων. Για τα ελαστομερή που προέρχονται από την επανεπεξεργασία ελαστικών, θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην αξιολόγηση του βαθμού στον οποίο μπορούν να ενσωματωθούν στους υφιστάμενους στόχους για την περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένο πλαστικό.
- (108) Η έκθεση της Επιτροπής θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει αξιολόγηση των μέτρων που αφορούν την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις ουσίες που προκαλούν ανησυχία και υπάρχουν στα οχήματα και το κατά πόσον πρέπει να βελτιωθεί η ιχνηλασιμότητα των εν λόγω ουσιών. Θα πρέπει επίσης να αξιολογεί κατά πόσον υπάρχει ανάγκη θέσπισης μέτρων για την αντιμετώπιση των ουσιών που μπορούν να επηρεάσουν την επεξεργασία των οχημάτων όταν φθάσουν στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να ευθυγραμμιστεί στενότερα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1781.
- (109) Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να αξιολογήσει, με βάση τις δηλώσεις των κατασκευαστών, κατά πόσον οι κατασκευαστές βρίσκονται σε καλό δρόμο όσον αφορά τη συμμόρφωση με τους στόχους για το ανακυκλωμένο πλαστικό. Η αξιολόγηση θα πρέπει ιδίως να αξιολογεί τη διαθεσιμότητα κατάλληλων τεχνολογιών ανακύκλωσης πλαστικών, την επαρκή διαθεσιμότητα ανακυκλωμένου πλαστικού, το επίπεδο ποιότητας του ανακυκλωμένου πλαστικού σε σύγκριση με το επίπεδο ασφάλειας που απαιτείται και τις τεχνικές και οικονομικές δυσκολίες για την επίτευξη του στόχου. Κατά περίπτωση, η αξιολόγηση θα πρέπει να συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση της Επιτροπής για τροποποίηση των σχετικών διατάξεων του παρόντος κανονισμού.
- (110) Είναι αναγκαίο να δοθεί επαρκής χρόνος στους οικονομικούς φορείς για να συμμορφωθούν με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό και στα κράτη μέλη για να προετοιμάσουν τη διοικητική υποδομή που απαιτείται για την εφαρμογή του. Ως εκ τούτου, η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να μετατεθεί χρονικά.
- (111) Για να μπορέσουν τα κράτη μέλη να λάβουν τα αναγκαία διοικητικά μέτρα όσον αφορά τη δημιουργία συστημάτων συλλογής, με παράλληλη διατήρηση της συνέχειας για τους οικονομικούς φορείς και τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, η κατάργηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ θα πρέπει να αναβληθεί.
- (112) Ο παρών κανονισμός δεν μεταβάλλει τους κανόνες σχετικά με τους περιορισμούς στη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου σε οχήματα, οι οποίοι θεσπίζονται δυνάμει της οδηγίας 2000/53/ΕΚ ούτε τις εξαιρέσεις από τους εν λόγω περιορισμούς. Ωστόσο, θεσπίζει σαφέστερους κανόνες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να επαληθεύεται η συμμόρφωση με τους εν λόγω περιορισμούς, καθώς και με άλλες απαιτήσεις κυκλικότητας, κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου. Για να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές διαθέτουν επαρκή χρόνο για να συμμορφωθούν με τους εν λόγω κανόνες, η εφαρμογή τους θα πρέπει να αναβληθεί. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις της οδηγίας 2000/53/ΕΚ σχετικά με τους περιορισμούς στη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου θα πρέπει να παραμείνουν σε ισχύ έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι κανόνες στον παρόντα κανονισμό, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια και να εξασφαλιστεί ότι τα οχήματα που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης δεν περιέχουν τέτοιες ουσίες, σε περιπτώσεις άλλες από αυτές που προβλέπονται στην εν λόγω οδηγία.

- (113) Ο παρών κανονισμός προβλέπει επίσης σαφέστερες διατάξεις σχετικά με τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού σε σχέση με όσες καθορίζονται στην οδηγία 2000/53/EK. Δεδομένου ότι η θέσπιση τέτοιων συστημάτων και των αναγκαίων εθνικών διατάξεων σχετικά με την αδειοδότηση των παραγωγών και των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού απαιτεί κάποιον χρόνο, η εφαρμογή των εν λόγω διατάξεων θα πρέπει να αναβληθεί. Οι αντίστοιχες διατάξεις της οδηγίας 2000/53/EK θα πρέπει να παραμείνουν σε ισχύ έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι διατάξεις στον παρόντα κανονισμό, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια όσον αφορά τη χρηματοδότηση από τους παραγωγούς του κόστους συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (114) Ο παρών κανονισμός περιέχει νέες απαιτήσεις σχετικά με την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ιδίως όσον αφορά την αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων με σκοπό την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής ή της ανακαίνισής τους, καθώς και τη βελτίωση της ποιότητας των διαδικασιών ανακύκλωσης. Οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων χρειάζονται χρόνο για να προσαρμοστούν στις νέες αυτές απαιτήσεις και, ως εκ τούτου, η εφαρμογή τους θα πρέπει να αναβληθεί. Οι αντίστοιχες διατάξεις της οδηγίας 2000/53/EK θα πρέπει να παραμείνουν σε ισχύ έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι απαιτήσεις στον παρόντα κανονισμό, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια όσον αφορά την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
- (115) Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια, οι υποχρεώσεις που απορρέουν από την οδηγία 2000/53/EK σχετικά με την υποβολή εκθέσεων και τις συναφείς υποχρεώσεις για τη διαβίβαση δεδομένων στην Επιτροπή θα πρέπει να παραμείνουν σε ισχύ έως ότου η Επιτροπή εγκρίνει τους νέους κανόνες υπολογισμού και τους νέους μορφοτύπους υποβολής εκθέσεων δυνάμει του παρόντος κανονισμού.
- (116) Η εφαρμογή όλων των διατάξεων που αφορούν οχήματα της κατηγορίας L και οχήματα των κατηγοριών M_2 , M_3 , N_2 , N_3 και O θα πρέπει να αναβληθεί προκειμένου να δοθεί επαρκής χρόνος στους φορείς εκμετάλλευσης για να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό όσον αφορά τις άδειες για εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας που είναι ικανές να προβαίνουν σε απορρύπανση και περαιτέρω επεξεργασία των εν λόγω οχημάτων.
- (117) Για λόγους σαφήνειας, εξορθολογισμού και απλούστευσης, και δεδομένου ότι όλοι οι κανόνες για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους περιλαμβάνονται στον παρόντα κανονισμό, η κατάργηση της οδηγίας 2005/64/EK θα πρέπει να αναβληθεί. Τούτο παρέχει επαρκή χρόνο στους κατασκευαστές για να διασφαλίσουν ότι οι τύποι οχημάτων που σχεδιάζουν και κατασκευάζουν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις κυκλικότητας, ενώ στις εγκρίνουσες αρχές παρέχεται επαρκής χρόνος για την εφαρμογή των νέων κανόνων.
- (118) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η συμβολή στη λειτουργία της ενιαίας αγοράς, η πρόληψη και η μείωση των δυσμενών επιπτώσεων από τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και η διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της ανάγκης εναρμόνισης, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων αυτών.

- (119) Την 1η Φεβρουαρίου 2020 το Ηνωμένο Βασίλειο αποχώρησε από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η συμφωνία αποχώρησης ⁽³⁰⁾ συνήφθη μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, αφενός, και του Ηνωμένου Βασιλείου, αφετέρου. Εγκρίθηκε με την απόφαση (ΕΕ) 2020/135 του Συμβουλίου ⁽³¹⁾ και άρχισε να ισχύει την 1η Φεβρουαρίου 2020. Η συμφωνία αποχώρησης προβλέπει μεταβατική περίοδο που έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2020. Με τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, το δίκαιο της Ένωσης έπαυσε να εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο, ενώ τέθηκε σε εφαρμογή το πρωτόκολλο για τις Ιρλανδία/Βόρεια Ιρλανδία («Πλαίσιο του Ουίνδσορ») ⁽³²⁾, το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της συμφωνίας αποχώρησης. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 του πλαισίου του Ουίνδσορ και το σημείο 9 του παραρτήματος 2 του πλαισίου του Ουίνδσορ, η οδηγία 2005/64/ΕΚ, καθώς και οι νομικές πράξεις της Ένωσης για την εφαρμογή, την τροποποίηση ή την αντικατάσταση της εν λόγω οδηγίας, εφαρμόζονται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία. Ο παρών κανονισμός αντικαθιστά την οδηγία 2005/64/ΕΚ και, ως εκ τούτου, θα εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία. Λαμβανομένου υπόψη του πεδίου εφαρμογής του πλαισίου του Ουίνδσορ, είναι επομένως σκόπιμο να οριστεί ότι ορισμένες διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

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

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

- α) σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών M_1 και N_1 , όπως αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ι) σημείο ι) και στοιχείο β) σημείο ι) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
- β) από την 1η Σεπτεμβρίου 2029 σε οχήματα ειδικού σκοπού και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 31) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, των κατηγοριών M_1 και N_1 ·
- γ) από την 1η Σεπτεμβρίου 2031 σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών M_2 , M_3 , N_2 , N_3 και O , όπως αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
- δ) από την 1η Σεπτεμβρίου 2031 σε οχήματα ειδικού σκοπού και οχήματα ειδικού σκοπού στο τέλος του κύκλου ζωής τους όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 31) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, των κατηγοριών M_2 , M_3 , N_2 , N_3 και O ·
- ε) από την 1η Σεπτεμβρίου 2031 σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής της κατηγορίας L , όπως αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³³⁾.

⁽³⁰⁾ Συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας (ΕΕ L 29 της 31.1.2020, σ. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

⁽³¹⁾ Απόφαση (ΕΕ) 2020/135 του Συμβουλίου, της 30ής Ιανουαρίου 2020, σχετικά με τη σύναψη της συμφωνίας για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας (ΕΕ L 29 της 31.1.2020, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj>).

⁽³²⁾ Κοινή δήλωση αριθ. 1/2023 της Ένωσης και του Ηνωμένου Βασιλείου στη μικτή επιτροπή που συγκροτήθηκε με τη συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας της 24ης Μαρτίου 2023 (ΕΕ L 102 της 17.4.2023, σ. 87).

⁽³³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

2. Παρά τα οριζόμενα στην παράγραφο 1, ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε:
- α) οχήματα που παράγονται σε μικρή σειρά, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 30) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
 - β) οχήματα της κατηγορίας L που παράγονται σε μικρές σειρές, όπως αναφέρεται στο άρθρο 42 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·
 - γ) οχήματα που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί ή προσαρμοστεί για αποκλειστική χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις, όπως αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
 - δ) οχήματα που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις, την πολιτική άμυνα, την πυροσβεστική υπηρεσία, τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης και τις ιατρικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·
 - ε) οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 7) της οδηγίας 2014/45/ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των αναγνωρίσιμων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων τους που απαιτούνται για τις δραστηριότητες συντήρησής τους και είναι αναγκαία για τη διατήρηση της ιστορικής τους κατάστασης για την περίοδο κατά την οποία τα εν λόγω οχήματα θεωρούνται οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος·
 - στ) οχήματα ειδικού πολιτιστικού ενδιαφέροντος για την περίοδο κατά την οποία τα οχήματα αυτά αναγνωρίζονται επίσημα ως τέτοια από τις αρμόδιες αρχές και σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού·
 - ζ) ρυμουλκούμενα τροχήσπιτα όπως ορίζονται στο σημείο 5.6 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
 - η) οχήματα ειδικού σκοπού όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 31) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, των κατηγοριών M_2 , M_3 , N_2 , N_3 ή O , τα οποία παράγονται από κατασκευαστή με μικρό όγκο παραγωγής·
 - θ) ποδήλατα που έχουν σχεδιαστεί για ποδηλάτηση, κατηγορίας $L1_e$ -Α, όπως αναφέρεται στο κριτήριο 9 του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 ή $L1_e$ -Β, όπως αναφέρεται στο σημείο 1.1.2. του παραρτήματος XIX του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 3/2014 της Επιτροπής ⁽³⁴⁾.
3. Παρά τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 στοιχείο γ), οι ακόλουθες διατάξεις δεν εφαρμόζονται σε οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών M_2 , M_3 , N_2 , N_3 και O :
- α) το άρθρο 4 σχετικά με τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης οχημάτων·
 - β) το άρθρο 5 σχετικά με τις απαιτήσεις για ουσίες σε οχήματα·
 - γ) το άρθρο 6 σχετικά με το ελάχιστο ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε οχήματα·
 - δ) το άρθρο 8 σχετικά με τις γενικές υποχρεώσεις·
 - ε) το άρθρο 9 σχετικά με τη στρατηγική κυκλικότητας·

⁽³⁴⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 3/2014 της Επιτροπής, της 24ης Οκτωβρίου 2013, που συμπληρώνει τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις λειτουργικής ασφάλειας των οχημάτων για την έγκριση δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 7 της 10.1.2014, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

- στ) το άρθρο 10 σχετικά με τη δήλωση για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο που υπάρχει σε οχήματα·
 - ζ) το άρθρο 12 σχετικά με την επισημάνση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε οχήματα·
 - η) το άρθρο 13 σχετικά με το ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος·
 - θ) το άρθρο 21 σχετικά με τη διαφοροποίηση των τελών·
 - ι) το άρθρο 22 σχετικά με τον μηχανισμό κατανομής του κόστους για οχήματα που καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε άλλο κράτος μέλος·
 - ια) το άρθρο 33 σχετικά με τους στόχους επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης·
 - ιβ) το άρθρο 35 παράγραφος 2 σχετικά με τις μεταφορές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
4. Παρά τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 στοιχείο ε), οι ακόλουθες διατάξεις δεν εφαρμόζονται σε οχήματα ή οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατηγορίας L:
- α) το άρθρο 4 σχετικά με τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης οχημάτων·
 - β) το άρθρο 5 σχετικά με τις απαιτήσεις για ουσίες σε οχήματα·
 - γ) το άρθρο 6 σχετικά με το ελάχιστο ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε οχήματα·
 - δ) το άρθρο 9 σχετικά με τη στρατηγική κυκλικότητας·
 - ε) το άρθρο 10 σχετικά με τη δήλωση για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο που υπάρχει σε οχήματα·
 - στ) το άρθρο 13 σχετικά με το ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος·
 - ζ) το άρθρο 21 σχετικά με τη διαφοροποίηση των τελών·
 - η) το άρθρο 22 σχετικά με τον μηχανισμό κατανομής του κόστους για οχήματα που καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε άλλο κράτος μέλος·
 - θ) το άρθρο 33 σχετικά με τους στόχους επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης·
 - ι) το άρθρο 35 παράγραφος 2 σχετικά με τις μεταφορές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
 - ια) το άρθρο 38 σχετικά με την αρμόδια αρχή για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων σε τρίτες χώρες·
 - ιβ) το άρθρο 39 σχετικά με τους ελέγχους και τις απαιτήσεις για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων·
 - ιγ) το άρθρο 40 σχετικά με την αυτοματοποιημένη επαλήθευση των πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση του οχήματος·
 - ιδ) το άρθρο 41 σχετικά με τη διαχείριση κινδύνων και τους τελωνειακούς ελέγχους·
 - ιε) το άρθρο 42 σχετικά με την αναστολή·

- ιστ) το άρθρο 43 σχετικά με τη χορήγηση άδειας για εξαγωγή·
 - ιζ) το άρθρο 44 σχετικά με τη μη χορήγηση άδειας για εξαγωγή·
 - ιη) το άρθρο 45 σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των αρχών και την ανταλλαγή πληροφοριών·
 - ιδ) το άρθρο 46 σχετικά με τα ηλεκτρονικά συστήματα.
5. Παρά τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 στοιχεία β) και δ), οι ακόλουθες διατάξεις δεν εφαρμόζονται στα οχήματα ειδικού σκοπού ή στα οχήματα ειδικού σκοπού στο τέλος του κύκλου ζωής τους:
- α) το άρθρο 4 σχετικά με τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης οχημάτων·
 - β) το άρθρο 6 σχετικά με το ελάχιστο ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε οχήματα·
 - γ) το άρθρο 7 σχετικά με τον σχεδιασμό που επιτρέπει την αφαίρεση και την αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων·
 - δ) το άρθρο 8 σχετικά με τις γενικές υποχρεώσεις·
 - ε) το άρθρο 9 σχετικά με τη στρατηγική κυκλικότητας·
 - στ) το άρθρο 10 σχετικά με τη δήλωση για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο που υπάρχει σε οχήματα·
 - ζ) Το άρθρο 11 σχετικά με τις πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση και την αντικατάσταση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε οχήματα·
 - η) το άρθρο 12 σχετικά με την επισήμανση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε οχήματα·
 - θ) το άρθρο 13 σχετικά με το ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος·
 - ι) το άρθρο 14 σχετικά με την αρμόδια αρχή για τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
 - ια) το άρθρο 15 σχετικά με τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας·
 - ιβ) το άρθρο 17 σχετικά με τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού·
 - ιγ) το άρθρο 18 σχετικά με την αδειοδότηση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού·
 - ιδ) το άρθρο 19 σχετικά με την ταξινόμηση·
 - ιε) το άρθρο 21 σχετικά με τη διαφοροποίηση των τελών·
 - ιστ) το άρθρο 22 σχετικά με τον μηχανισμό κατανομής του κόστους για οχήματα που καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε άλλο κράτος μέλος·
 - ιζ) το άρθρο 33 σχετικά με τους στόχους επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης·
 - ιη) το άρθρο 35 παράγραφος 2 σχετικά με τις μεταφορές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
 - ιθ) το άρθρο 36 σχετικά με τη μεταβίβαση της κυριότητας μεταχειρισμένων οχημάτων εντός της Ένωσης·
 - κ) το άρθρο 37 παράγραφος 1 σχετικά με το καθεστώς των μεταχειρισμένων οχημάτων και των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·

- κα) το άρθρο 38 σχετικά με την αρμόδια αρχή για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων σε τρίτες χώρες·
- κβ) το άρθρο 39 σχετικά με τους ελέγχους και τις απαιτήσεις για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων·
- κγ) το άρθρο 40 σχετικά με την αυτοματοποιημένη επαλήθευση των πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση του οχήματος·
- κδ) το άρθρο 41 σχετικά με τη διαχείριση κινδύνων και τους τελωνειακούς ελέγχους·
- κε) το άρθρο 42 σχετικά με την αναστολή·
- κστ) το άρθρο 43 σχετικά με τη χορήγηση άδειας για εξαγωγή·
- κζ) το άρθρο 44 σχετικά με τη μη χορήγηση άδειας για εξαγωγή·
- κη) το άρθρο 45 σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των αρχών και την ανταλλαγή πληροφοριών·
- κθ) το άρθρο 46 σχετικά με τα ηλεκτρονικά συστήματα.

6. Παρά τα οριζόμενα στην παράγραφο 1, ισχύουν τα ακόλουθα:

- α) τα άρθρα 4 έως 13 δεν εφαρμόζονται σε εξαρτήματα οχήματος που έχουν λάβει έγκριση τύπου στο πλαίσιο έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια της κατηγορίας M_2 , M_3 , N_2 , N_3 ή O πλην του βασικού οχήματος· οι λοιπές διατάξεις του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται στον βαθμό που εφαρμόζονται στην κατηγορία του σχετικού οχήματος·
- β) το άρθρο 5 δεν εφαρμόζεται σε οχήματα ειδικού σκοπού των κατηγοριών M_2 , M_3 , N_2 , N_3 ή O ·
- γ) τα άρθρα 7 και 11 εφαρμόζονται σε οχήματα της κατηγορίας L μόνο όσον αφορά τα σημεία 1α, 2, 3, 4, 5, 7, 10 και 11 του μέρους Γ του παραρτήματος VIII·
- δ) το άρθρο 7 εφαρμόζεται σε οχήματα των κατηγοριών M_2 , M_3 , N_2 , N_3 και O μόνο όσον αφορά τα σημεία 1α, 3, 4 και 5 του μέρους Γ του παραρτήματος VIII·
- ε) το άρθρο 8 εφαρμόζεται στα οχήματα της κατηγορίας L μόνο όσον αφορά τις υποχρεώσεις που ισχύουν για τα εν λόγω οχήματα·
- στ) το άρθρο 16 στοιχείο β) δεν εφαρμόζεται στα οχήματα της κατηγορίας L και στα οχήματα των κατηγοριών M_2 , M_3 , N_2 , N_3 ή O και στα οχήματα ειδικού σκοπού των κατηγοριών M_1 , M_2 , M_3 , N_1 , N_2 , N_3 ή O ·
- ζ) τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν τα οχήματα των κατηγοριών $L1e$, $L2e$ και $L6e$ από τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το άρθρο 23 παράγραφος 6 και τα άρθρα 25, 36 και 37·
- η) για τα οχήματα της κατηγορίας L και τα οχήματα των κατηγοριών M_2 , M_3 , N_2 , N_3 και O και για τα οχήματα ειδικού σκοπού των κατηγοριών M_2 , M_3 , N_2 , N_3 και O , το άρθρο 29 εφαρμόζεται μόνο όσον αφορά τα σημεία 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 και 11 του μέρους Γ του παραρτήματος VIII·
- θ) για τα οχήματα της κατηγορίας L και για τα οχήματα των κατηγοριών M_2 , M_3 , N_2 , N_3 και O , τα άρθρα 47 έως 50 εφαρμόζονται μόνο όσον αφορά την υποβολή εκθέσεων και την επιβολή των υποχρεώσεων που ισχύουν για τις εν λόγω κατηγορίες οχημάτων.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «όχημα»: οποιοδήποτε όχημα όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 15) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ή απαριθμείται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·
- 2) «όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του»: όχημα το οποίο είναι απόβλητο, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) της οδηγίας 2008/98/ΕΚ, ή το οποίο είναι απόβλητο σύμφωνα με το παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού·
- 3) «τύπος οχήματος»: οποιοσδήποτε τύπος οχήματος όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 32) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ή τύπος οχήματος όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 73) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·
- 4) «επαναχρησιμοποίηση»: οποιαδήποτε εργασία μέσω της οποίας εξαρτήματα ή κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους χρησιμοποιούνται ξανά για τον ίδιο σκοπό για τον οποίο είχαν σχεδιαστεί·
- 5) «δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης»: η δυνατότητα για επαναχρησιμοποίηση εξαρτημάτων ή κατασκευαστικών στοιχείων που αποσπώνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του·
- 6) «δυνατότητα ανακύκλωσης»: η δυνατότητα για ανακύκλωση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή υλικών που αποσπώνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του·
- 7) «δυνατότητα ανάκτησης»: η δυνατότητα για ανάκτηση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή υλικών που αποσπώνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του·
- 8) «προμηθευτής»: οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή υλικά σε κατασκευαστή ο οποίος τα χρησιμοποιεί για την κατασκευή οχημάτων·
- 9) «πλαστικό»: πολυμερές κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 5) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006, στο οποίο ενδέχεται να έχουν προστεθεί πρόσθετα ή άλλες ουσίες και το οποίο μπορεί να λειτουργήσει ως κύριο δομικό συστατικό των τελικών προϊόντων, με εξαίρεση τα φυσικά πολυμερή που δεν έχουν τροποποιηθεί χημικά·
- 10) «κρίσιμες πρώτες ύλες»: κρίσιμες πρώτες ύλες κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1252·
- 11) «απόβλητα πριν από την κατανάλωση»: υλικά που εκτρέπονται από τη ροή των αποβλήτων κατά την παραγωγική διεργασία, εξαιρουμένης της επαναχρησιμοποίησης υλικών όπως ρινίσματα, θραύσματα και απομέταλλα που παράγονται στη διάρκεια μιας διεργασίας και μπορούν να ανακτηθούν στο πλαίσιο της ίδιας διεργασίας κατά την οποία παρήχθησαν·
- 12) «απόβλητα μετά την κατανάλωση»: απόβλητα που παράγονται από προϊόντα που έχουν τεθεί σε κυκλοφορία στην αγορά ή έχουν παρασχεθεί με σκοπό τη διανομή, την κατανάλωση ή τη χρήση σε τρίτη χώρα στο πλαίσιο εμπορικής δραστηριότητας, είτε έναντι αντιτίμου είτε δωρεάν·
- 13) «αφαίρεση»: ο χειρωνακτικός, μηχανικός, χημικός, θερμικός ή μεταλλουργικός χειρισμός με αποτέλεσμα τα στοχευόμενα εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία ή υλικά από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους να αναγνωρίζονται διακριτά ως χωριστή εκροή ή μέρος εκροής·

- 14) «κινητήρας ηλεκτροκίνησης»: ηλεκτρικός κινητήρας που μετατρέπει ηλεκτρική ισχύ εισόδου σε μηχανική ισχύ εξόδου για να παρέχει έλξη σε όχημα·
- 15) «μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος»: μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος όπως ορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 14) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542·
- 16) «εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας»: οποιαδήποτε εγκατάσταση ή επιχείρηση στην οποία επιτρέπεται, σύμφωνα με την οδηγία 2008/98/ΕΚ και τον παρόντα κανονισμό, να πραγματοποιεί εργασίες συλλογής, αποθήκευσης και επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων τους·
- 17) «τεμαχισμός»: εργασία που χρησιμοποιείται για την κοπή σε κομμάτια ή τον θρυμματισμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
- 18) «επεξεργασία»: οποιαδήποτε δραστηριότητα που πραγματοποιείται, αφού το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του παραδοθεί σε εγκατάσταση για απορρύπανση, διάλυση, συμπίεση, κοπή, τεμαχισμό, ανάκτηση ή προετοιμασία πριν από τη διάθεση των καταλοίπων τεμαχισμού, και άλλη εργασία που διεξάγεται για την ανάκτηση ή τη διάθεση του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του και των εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών του·
- 19) «φορέας επισκευής και συντήρησης»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο ασκεί επαγγελματική δραστηριότητα που περιλαμβάνει άμεσα ή έμμεσα την επισκευή και συντήρηση οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων επισκευαστών, κατασκευαστών ή διανομέων εξοπλισμού επισκευής, εργαλείων ή ανταλλακτικών, καθώς και εκδοτών τεχνικών εντύπων, λεσχών αυτοκινήτου, φορέων παροχής οδικής βοήθειας, φορέων που παρέχουν υπηρεσίες τεχνικής επιθεώρησης και δοκιμής, και φορέων που παρέχουν κατάρτιση σε εγκαταστάτες, καθώς και κατασκευαστές και επισκευαστές εξοπλισμού για οχήματα εναλλακτικών καυσίμων·
- 20) «διάθεση στην αγορά»: προσφορά οχήματος για διανομή ή χρήση στην αγορά στο πλαίσιο εμπορικής δραστηριότητας, είτε έναντι αντιτίμου είτε δωρεάν·
- 21) «θέση σε κυκλοφορία στην αγορά»: η πρώτη φορά κατά την οποία ένα όχημα καθίσταται διαθέσιμο στην Ένωση·
- 22) «φορέας διαχείρισης αποβλήτων»: οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ασχολείται επαγγελματικά με τη συλλογή ή επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων τους·
- 23) «παραγωγός»: οποιοσδήποτε κατασκευαστής, εισαγωγέας ή διανομέας ο οποίος, ανεξάρτητα από τη χρησιμοποιούμενη τεχνική πώλησης, μεταξύ άλλων και μέσω συμβάσεων εξ αποστάσεως όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 7) της οδηγίας 2011/83/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁵⁾, διαθέτει όχημα για πρώτη φορά προς διανομή ή χρήση στο έδαφος κράτους μέλους σε επαγγελματική βάση·
- 24) «οργάνωση ευθύνης του παραγωγού»: νομική οντότητα που οργανώνει οικονομικά, ή οικονομικά και επιχειρησιακά, την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού για λογαριασμό πολλών παραγωγών·
- 25) «εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο σε κράτος μέλος στο οποίο ο παραγωγός καθιστά διαθέσιμα για πρώτη φορά οχήματα στην αγορά, διαφορετικό από το κράτος μέλος ή την τρίτη χώρα όπου είναι εγκατεστημένος ο παραγωγός, και το οποίο ορίζεται από τον παραγωγό σύμφωνα με το άρθρο 8α παράγραφος 5 τρίτο εδάφιο της οδηγίας 2008/98/ΕΚ για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων του συγκεκριμένου παραγωγού βάσει του κεφαλαίου IV του παρόντος κανονισμού·

⁽³⁵⁾ Οδηγία 2011/83/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2011, σχετικά με τα δικαιώματα των καταναλωτών, την τροποποίηση της οδηγίας 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 1999/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 85/577/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 97/7/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 304 της 22.11.2011, σ. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj>).

- 26) «εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος για τον διασυννοριακό μηχανισμό»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο σε κράτος μέλος, το οποίο ορίζεται από τον κατασκευαστή σύμφωνα με το άρθρο 22·
- 27) «δευτερογενείς πρώτες ύλες»: ύλες που μπορούν να υποκαταστήσουν τις πρωτογενείς πρώτες ύλες και έχουν ληφθεί μέσω διαδικασιών ανακύκλωσης·
- 28) «ιδιοκτήτης οχήματος»: οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατέχει το δικαίωμα κυριότητας ενός οχήματος ή ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος ή, εάν δεν μπορεί να ταυτοποιηθεί ούτε ο κάτοχος του δικαιώματος κυριότητας ούτε ο κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας του οχήματος, ο κάτοχος του οχήματος·
- 29) «τεχνολογία μετά τον τεμαχισμό»: τεχνικές και τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται για την επεξεργασία υλικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, μετά τον τεμαχισμό τους, για περαιτέρω ανάκτηση σύμφωνα με το μέρος Ζ σημείο 2 του παραρτήματος VII·
- 30) «ανακατασκευή»: επαγγελματικές ενέργειες μέσω των οποίων ένα νέο εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο κατασκευάζεται για να επανέλθει στην κατάσταση στην οποία θα βρισκόταν αν ήταν καινούριο από εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται από οχήματα ή οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και μέσω των οποίων πραγματοποιείται τουλάχιστον μία αλλαγή που επηρεάζει την ασφάλεια, τη διάρκεια ζωής, τις επιδόσεις, τον σκοπό ή τον τύπο του εξαρτήματος ή του κατασκευαστικού στοιχείου, στο πλαίσιο διαδικασίας που συμμορφώνεται με συγκεκριμένες τεχνικές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων των προτύπων μηχανικής, ποιότητας και δοκιμών·
- 31) «ανακαίνιση»: ενέργειες που εκτελούνται για την προετοιμασία, τον καθαρισμό, τη δοκιμή, τη συντήρηση και, κατά περίπτωση, την επισκευή εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου που αφαιρείται από οχήματα ή οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να αποκατασταθεί η απόδοση ή η λειτουργικότητά του εντός του πλαισίου της προβλεπόμενης χρήσης και του εύρους επιδόσεων που είχε αρχικά σχεδιαστεί στο στάδιο σχεδιασμού κατά τη στιγμή της διάθεσης του εν λόγω εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου στην αγορά·
- 32) «μη αδρανής απόβλητα»: τα απόβλητα που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις του ορισμού των «αδρανών αποβλήτων» που καθορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο ε) της οδηγίας 1999/31/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽³⁶⁾·
- 33) «μεταχειρισμένο όχημα»: όχημα το οποίο έχει ταξινομηθεί σε κράτος μέλος ή σε τρίτη χώρα και δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του·
- 34) «μεταχειρισμένο όχημα προς εξαγωγή»: μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να υπαχθεί στο τελωνειακό καθεστώς που προβλέπεται στο άρθρο 269 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013·
- 35) «οικονομικός φορέας»: παραγωγός, συλλέκτης, εταιρεία ασφάλισης οχημάτων, προμηθευτής, φορέας επισκευής και συντήρησης, φορέας διαχείρισης αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένου φορέα διάλυσης ή ανακύκλωσης, και κάθε άλλος φορέας που συμμετέχει στον σχεδιασμό οχημάτων, στο εμπόριο μεταχειρισμένων οχημάτων, στη διάλυση, στην επαναχρησιμοποίηση ή στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, στην ανακατασκευή και την ανακαίνιση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών από τα οχήματα·
- 36) «όχημα τεχνικώς ικανό να κυκλοφορεί»: όχημα που είναι σε καλή τεχνική κατάσταση σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ·
- 37) «φορέας μετασκευής»: οποιοδήποτε νομικό πρόσωπο που κατασκευάζει kit ηλεκτρικής μετατροπής ή εκτελεί τη μετατροπή οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης σε ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή ή σε οχήματα με κυψέλες καυσίμου·
- 38) «σημείο συλλογής»: οικονομικός φορέας, πλην εγκεκριμένης εγκατάστασης επεξεργασίας, ο οποίος αποθηκεύει προσωρινά οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και προετοιμάζει τη μεταφορά των συλλεγόμενων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για επεξεργασία·

⁽³⁶⁾ Οδηγία 1999/31/ΕΚ του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1999, περί υγειονομικής ταφής των αποβλήτων (ΕΕ L 182 της 16.7.1999, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj>).

- 39) «απόβλητα», «απόβλητα έλαια», «κάτοχος αποβλήτων», «διαχείριση αποβλήτων», «συλλογή», «πρόληψη», «ανάκτηση», «ανακύκλωση», «επίχωση», «διάθεση» και «πρόγραμμα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού»: απόβλητα, απόβλητα έλαια, κάτοχος αποβλήτων, διαχείριση αποβλήτων, συλλογή, πρόληψη, ανάκτηση, ανακύκλωση, επίχωση, διάθεση και πρόγραμμα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημεία 1), 3), 6), 9), 10), 12), 15), 17), 17α), 19) και 21), αντίστοιχα, της οδηγίας 2008/98/ΕΚ·
- 40) με εξαίρεση την περίπτωση οχημάτων της κατηγορίας L: «έγκριση τύπου», «έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια», «κατασκευαστικό στοιχείο», «εξαρτήματα», «ανταλλακτικά», «βασικό όχημα», «όχημα που παράγεται σε μικρή σειρά», «όχημα ειδικού σκοπού», «αρχή εποπτείας της αγοράς», «αρχή έγκρισης», «κατασκευαστής», «εισαγωγέας» και «διανομέας»: έγκριση τύπου, έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια, κατασκευαστικό στοιχείο, εξαρτήματα, ανταλλακτικά, βασικό όχημα, όχημα που παράγεται σε μικρή σειρά, όχημα ειδικού σκοπού, αρχή εποπτείας της αγοράς, αρχή έγκρισης, κατασκευαστής, εισαγωγέας και διανομέας όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημεία 1), 8), 19), 21), 23), 24), 30), 31), 35), 36), 40), 42) και 43), αντίστοιχα, του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
- 41) για οχήματα της κατηγορίας L: «έγκριση τύπου», «βασικό όχημα», «κατασκευαστικό στοιχείο», «εξαρτήματα», «ανταλλακτικά», «κατασκευαστής», «εισαγωγέας», «διανομέας», «αρχή έγκρισης» και «αρχή εποπτείας της αγοράς»: έγκριση τύπου, βασικό όχημα, κατασκευαστικό στοιχείο, εξαρτήματα, ανταλλακτικά, κατασκευαστής, εισαγωγέας, διανομέας, αρχή έγκρισης και αρχή εποπτείας της αγοράς όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημεία 1), 11), 16), 18), 21), 47), 49) και 50), 56) και 57) αντίστοιχα, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013, και «όχημα που παράγεται σε μικρές σειρές»: όχημα που παράγεται σε μικρές σειρές όπως ορίζεται στο άρθρο 42 του εν λόγω κανονισμού·
- 42) «έκδοση άδειας κυκλοφορίας (ταξινόμηση)», «άδεια κυκλοφορίας», «κάτοχος άδειας κυκλοφορίας», «αναστολή», και «ακύρωση της ταξινόμησης»: έκδοση άδειας κυκλοφορίας, άδεια κυκλοφορίας, κάτοχος άδειας κυκλοφορίας αναστολή, και ακύρωση της ταξινόμησης όπως ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχεία β), γ), δ), ε) και στ), αντίστοιχα, της οδηγίας 1999/37/ΕΚ·
- 43) «όχημα ιστορικού ενδιαφέροντος», «τεχνικός έλεγχος» και «πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου»: όχημα ιστορικού ενδιαφέροντος, τεχνικός έλεγχος και πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημεία 7), 9) και 12), αντίστοιχα, της οδηγίας 2014/45/ΕΕ·
- 44) «ουσία που προκαλεί ανησυχία» και «φορέας δεδομένων»: ουσία που προκαλεί ανησυχία και φορέας δεδομένων όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημεία 27) και 29), αντίστοιχα, του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1781·
- 45) «τελωνειακές αρχές»: οι τελωνειακές αρχές όπως ορίζονται στο άρθρο 5 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013·
- 46) «επιγραμμική πλατφόρμα»: επιγραμμική πλατφόρμα όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο θ) του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2065·
- 47) «κατασκευαστής με μικρό όγκο παραγωγής»: κατασκευαστής με μικρό όγκο παραγωγής όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 48) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257·
- 48) «μπαταρία ελαφρών μέσων μεταφοράς» ή «μπαταρία LMT»: μπαταρία ελαφρών μέσων μεταφοράς ή μπαταρία LMT, αντίστοιχα, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 11) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542·
- 49) «απορρίμματα συσκευασίας»: τα απορρίμματα συσκευασίας όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 25) του κανονισμού (ΕΕ) 2025/40 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁷⁾·

⁽³⁷⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2025/40 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2024, για τις συσκευασίες και τα απορρίμματα συσκευασίας, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 και της οδηγίας (ΕΕ) 2019/904 και την κατάργηση της οδηγίας 94/62/ΕΚ (ΕΕ L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj>).

- 50) «απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού»: τα απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού όπως ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο ε) της οδηγίας 2012/19/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁸⁾.
- 51) «πλαστικό υλικό βιολογικής προέλευσης»: το πλαστικό υλικό βιολογικής προέλευσης όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 53) του κανονισμού (ΕΕ) 2025/40.
- 52) «ποιοτική αποκατάσταση»: η ποιοτική αποκατάσταση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 13) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/573.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΙΚΟΤΗΤΑΣ

Άρθρο 4

Δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης οχημάτων

1. Κάθε όχημα που ανήκει σε τύπο οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από την 1η Σεπτεμβρίου 2032 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 κατασκευάζεται κατά τρόπο ώστε να είναι:
- α) επαναχρησιμοποιήσιμο ή ανακυκλώσιμο σε ποσοστό τουλάχιστον 85 % κατά μάζα·
 - β) επαναχρησιμοποιήσιμο ή ανακτήσιμο σε ποσοστό τουλάχιστον 95 % κατά μάζα.
2. Για κάθε τύπο οχήματος που αναφέρεται στην παράγραφο 1, οι κατασκευαστές λαμβάνουν τα ακόλουθα μέτρα:
- α) συλλέγουν τα απαραίτητα δεδομένα σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού, ιδίως τη φύση και τη μάζα όλων των υλικών που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή των οχημάτων, ώστε να διασφαλίζεται η συνεχής συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό·
 - β) διατηρούν όλα τα άλλα κατάλληλα δεδομένα για το όχημα που απαιτούνται βάσει της διαδικασίας υπολογισμού που αναφέρεται στο στοιχείο ε)·
 - γ) θεσπίζουν διαδικασίες για να επαληθεύουν την ορθότητα και την πληρότητα των πληροφοριών που λαμβάνονται από τους προμηθευτές·
 - δ) διαχειρίζονται και τεκμηριώνουν την κατανομή των υλικών·
 - ε) υπολογίζουν τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης για τους σκοπούς της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου σύμφωνα με τη μεθοδολογία που καθορίζεται από την Επιτροπή βάσει της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου ή, πριν αυτή η μεθοδολογία υιοθετηθεί και τεθεί σε εφαρμογή, σύμφωνα με το διεθνές πρότυπο ISO 22628:2002 σε συνδυασμό με τα στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Α του παραρτήματος II του παρόντος κανονισμού·
 - στ) επισημαίνουν τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων που κατασκευάζονται από πολυμερή και ελαστομερή σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 1·
 - ζ) διασφαλίζουν ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Ε του παραρτήματος VII δεν επαναχρησιμοποιούνται στην κατασκευή νέων οχημάτων.
3. Η Επιτροπή, έως τις 28 Φεβρουαρίου 2029, εκδίδει εκτελεστική πράξη για τη θέσπιση νέας μεθοδολογίας για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος, λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που καθορίζονται στο παράρτημα III του παρόντος κανονισμού και στο διεθνές πρότυπο ISO 22628:2002. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 52 παράγραφος 2.

⁽³⁸⁾ Οδηγία 2012/19/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2012, σχετικά με τα απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού (ΑΗΗΕ) (ΕΕ L 197 της 24.7.2012, σ. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj>).

Άρθρο 5

Απαιτήσεις για ουσίες σε οχήματα

1. Η παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία σε οχήματα, καθώς και στα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία τους, πρέπει να ελαχιστοποιείται στο μέτρο του δυνατού.
2. Έως τις 14 Φεβρουαρίου 2028, η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση σχετικά με την παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία στα οχήματα, προκειμένου να προσδιορίσει τον βαθμό στον οποίο επηρεάζουν αρνητικά την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση των υλικών ή έχουν αρνητική επίπτωση στο περιβάλλον ή στην υγεία. Η Επιτροπή επικουρείται από τον Οργανισμό σε θέματα χημικής ασφάλειας. Η έκθεση δεν καλύπτει ουσίες που προκαλούν ανησυχία και περιέχονται σε εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων για τις οποίες απαιτείται ήδη ταυτοποίηση ή αξιολόγηση από άλλη ενωσιακή νομοθεσία. Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο την έκθεση, στην οποία παραθέτει τα πορίσματά της, και εξετάζει τα κατάλληλα μέτρα επακολούθησης. Εάν κράτος μέλος φρονεί ότι κάποια ουσία επηρεάζει αρνητικά την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση υλικών του οχήματος στο οποίο περιέχεται, διαβιβάζει, έως τις 14 Φεβρουαρίου 2029, τις εν λόγω πληροφορίες στην Επιτροπή και, όσον αφορά πτυχές χημικής ασφάλειας, επίσης στον Οργανισμό και παραπέμπει σε τυχόν σχετικές εκτιμήσεις κινδύνου ή σε άλλα σχετικά δεδομένα, εφ' όσον είναι διαθέσιμα.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 51 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας απαιτήσεις πληροφοριών και περιορισμούς για την παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία και επηρεάζουν αρνητικά την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση υλικών σε οχήματα και στα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία τους, για λόγους που δεν σχετίζονται πρωτίστως με τη χημική ασφάλεια.
4. Κάθε τύπος οχήματος που έχει λάβει έγκριση τύπου από την 1η Σεπτεμβρίου 2032 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 ή νέα εξαρτήματα ή κατασκευαστικά στοιχεία που τίθενται σε κυκλοφορία στην αγορά για το εν λόγω όχημα δεν περιέχουν μόλυβδο, υδράργυρο, κάδμιο ή εξασθενές χρώμιο.
5. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, οι τύποι οχημάτων ή τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που τίθενται σε κυκλοφορία στην αγορά για τέτοια οχήματα μπορούν να περιέχουν μόλυβδο, υδράργυρο, κάδμιο ή εξασθενές χρώμιο υπό τις προϋποθέσεις και έως τις μέγιστες τιμές συγκέντρωσης που καθορίζονται στο παράρτημα IV του παρόντος κανονισμού. Οι παράγραφοι 2, 3 και 4 του παρόντος άρθρου και η παρούσα παράγραφος δεν εφαρμόζονται στις μπαταρίες που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα στα οποία εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/1542.
6. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 51 για την τροποποίηση του παραρτήματος IV προκειμένου να το προσαρμόζει στην επιστημονική και τεχνολογική πρόοδο με:
 - a) τον καθορισμό μέγιστων τιμών συγκέντρωσης μέχρι τις οποίες είναι ανεκτή η παρουσία μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου σε συγκεκριμένα εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και ομοιογενή υλικά των οχημάτων·
 - β) την εξαίρεση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και ομοιογενών υλικών οχημάτων από την απαγόρευση παρουσίας μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου που προβλέπεται στην παράγραφο 4, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - i) η χρήση των ουσιών αυτών είναι αναπόφευκτη·
 - ii) αποδεικνύεται ότι τα κοινωνικοοικονομικά οφέλη υπερτερούν των κινδύνων για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία που προκύπτουν από τη χρήση των ουσιών αυτών·
 - iii) δεν υπάρχουν κατάλληλες εναλλακτικές ουσίες ή τεχνολογίες·

γ) τη διαγραφή εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και ομοιογενών υλικών οχημάτων από το παράρτημα IV, εάν η χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου είναι δυνατόν να αποφευχθεί·

δ) τον καθορισμό των εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και ομοιογενών υλικών οχημάτων που θα πρέπει να αφαιρούνται πριν από κάθε περαιτέρω επεξεργασία, και επιβολή της απαίτησης να επισημαίνονται ή να καθίστανται αναγνωρίσιμα τα εν λόγω υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία με άλλα κατάλληλα μέσα.

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 51 για την τροποποίηση του παραρτήματος IV, ιδίως με την αφαίρεση ορισμένων εξαιρέσεων για ομοιογενή υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία από τον κατάλογο, σε περιπτώσεις που η ειδική εξαίρεση καλύπτεται από άλλη νομοθεσία της Ένωσης.

Όταν εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τον κοινωνικοοικονομικό αντίκτυπο της εισαγωγής, τροποποίησης ή διαγραφής εξαίρεσης από τον περιορισμό της χρήσης μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου ή εξασθενούς χρωμίου σε τύπους οχημάτων, όπως και τη διαθεσιμότητα εναλλακτικών λύσεων και τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην ανθρώπινη υγεία καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των οχημάτων.

7. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής ο Οργανισμός συντάσσει εντός δώδεκα μηνών έκθεση, που βασίζεται μεταξύ άλλων σε διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, σχετικά με την τεχνική και οικονομική σκοπιμότητα εναλλακτικών λύσεων όσον αφορά τις υφιστάμενες εξαιρέσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα IV και, βάσει της αξιολόγησης αυτής, δεόντως αιτιολογημένη πρόταση για τη συγκεκριμένη τροποποίηση κάθε τέτοιας εξαίρεσης.

8. Μόλις παραλάβει το αίτημα της Επιτροπής, ο Οργανισμός δημοσιεύει στον ιστότοπό του ανακοίνωση για την εκπόνηση έκθεσης σχετικά με ενδεχόμενη τροποποίηση εξαίρεσης που παρατίθεται στο παράρτημα IV και καλεί τα κράτη μέλη και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός 12 εβδομάδων από την ημερομηνία δημοσίευσης της ανακοίνωσης. Ο Οργανισμός δημοσιεύει στον ιστότοπό του όλες τις παρατηρήσεις που λαμβάνει από τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη.

9. Το αργότερο 12 μήνες μετά την υποβολή της έκθεσης που αναφέρεται στην παράγραφο 7 στην Επιτροπή, η επιτροπή κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης του Οργανισμού, η οποία συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 76 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006, εκδίδει γνώμη σχετικά με την έκθεση και τις συγκεκριμένες προτεινόμενες τροποποιήσεις. Ο Οργανισμός υποβάλλει την εν λόγω γνώμη στην Επιτροπή χωρίς καθυστέρηση.

Άρθρο 6

Ελάχιστο ανακυκλωμένο περιεχόμενο σε οχήματα

1. Το πλαστικό που περιέχεται σε κάθε νέο τύπο οχήματος που λαμβάνει έγκριση τύπου από την 1η Σεπτεμβρίου 2032 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 περιέχει τουλάχιστον 15 % ανακυκλωμένο πλαστικό κατά βάρος από πλαστικά απόβλητα μετά την κατανάλωση.

Το πλαστικό που περιέχεται σε κάθε νέο τύπο οχήματος που λαμβάνει έγκριση τύπου από την 1η Σεπτεμβρίου 2036 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 περιέχει τουλάχιστον 25 % ανακυκλωμένο πλαστικό κατά βάρος από πλαστικά απόβλητα μετά την κατανάλωση.

2. Τουλάχιστον το 20 % του στόχου που ορίζεται στην παράγραφο 1 επιτυγχάνεται με τη συμπερίληψη στον σχετικό τύπο οχήματος πλαστικών υλών που έχουν ανακυκλωθεί από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή από εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που έχουν αφαιρεθεί από οχήματα κατά το στάδιο της χρήσης.

3. Το βάρος του πλαστικού που περιέχεται σε κάθε σχετικό νέο τύπο οχήματος και το βάρος του ανακυκλωμένου πλαστικού που αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 2 αποκλείουν τα ελαστομερή από ελαστικά και από θερμοσκληρυνόμενα εκτός από αφρούς πολυουρεθάνης που χρησιμοποιούνται για απορρόφηση κραδασμών.

4. Για τους σκοπούς των υποχρεώσεων που καθορίζονται στις παραγράφους 1, 2 και 3, το ανακυκλωμένο περιεχόμενο ανακτάται από απόβλητα μετά την κατανάλωση, τα οποία έχουν ανακυκλωθεί είτε σε:

- α) εγκατάσταση που βρίσκεται στην Ένωση· ή
- β) από τις 14 Αυγούστου 2030, εγκατάσταση που βρίσκεται σε τρίτη χώρα, υπό την προϋπόθεση ότι η εν λόγω εγκατάσταση πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος XIII.

Έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2028, η Επιτροπή αξιολογεί διεξοδικότερα τον αναμενόμενο αντίκτυπο στο παγκόσμιο εμπόριο, καθώς και στη βιομηχανία ανακύκλωσης και την αυτοκινητοβιομηχανία της ΕΕ και υποβάλλει την αξιολόγησή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

5. Έως τις 31 Αυγούστου 2028, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστική πράξη σύμφωνα με το άρθρο 52 παράγραφος 2 για τον καθορισμό της μεθοδολογίας για τον υπολογισμό και την επαλήθευση, για τους σκοπούς των παραγράφων 1 έως 4 του παρόντος άρθρου, του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στους τύπους οχημάτων.

Εφαρμόζεται μεθοδολογία λογιστικής καταγραφής του ισοζυγίου μάζας στο ανακυκλωμένο πλαστικό που λαμβάνεται από μεθόδους ανακύκλωσης εκτός της μηχανικής ανακύκλωσης, σύμφωνα με τις μεθοδολογίες λογιστικής καταγραφής του ισοζυγίου μάζας που εφαρμόζονται στην ανακύκλωση πλαστικών σύμφωνα με τον ορισμό της ανακύκλωσης στην οδηγία 2008/98/ΕΚ.

Η μεθοδολογία επαλήθευσης περιλαμβάνει την υποχρέωση των κατασκευαστών να διασφαλίζουν ότι κάθε εγκατάσταση που βρίσκεται σε τρίτη χώρα και παράγει υλικό ανακυκλωμένου περιεχομένου που χρησιμοποιούν συμμορφώνεται με το παράρτημα XIII, και ότι κάθε τέτοια εγκατάσταση που βρίσκεται σε τρίτη χώρα ελέγχεται τουλάχιστον κάθε πέντε έτη από ανεξάρτητη τρίτη οντότητα σύμφωνα με το παράρτημα XIV. Οι εν λόγω έλεγχοι επαληθεύουν ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 1 έως 4 του παρόντος άρθρου.

Η απαίτηση ελέγχου που καθορίζεται στο τρίτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου και οι απαιτήσεις και τα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα XIII για τα υλικά που ανακυκλώνονται σε τρίτες χώρες εφαρμόζονται από τις 14 Αυγούστου 2030.

6. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 51 για τη συμπλήρωση των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου με τη θέσπιση προσωρινών παρεκκλίσεων από τους στόχους περιεκτικότητας σε ανακυκλωμένο πλαστικό, ή χρονοδιαγράμματος σε περίπτωση που η έλλειψη διαθεσιμότητας ή οι υπερβολικές τιμές συγκεκριμένων ανακυκλωμένων πλαστικών υλών δυσχεραίνουν υπερβολικά τη συμμόρφωση με τα ελάχιστα ποσοστά ανακυκλωμένου περιεχομένου.

7. Έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2027, η Επιτροπή εξετάζει τη σκοπιμότητα θέσπισης απαίτησης σχετικά με το ελάχιστο ποσοστό ανακυκλωμένου χάλυβα, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τα ακόλουθα:

- α) την τρέχουσα και προβλεπόμενη διαθεσιμότητα παλαιοσίδερων, λαμβανομένων υπόψη των ομάδων πλατέων και επιμηκών προϊόντων από χάλυβα και, κατά περίπτωση, από ανοξείδωτο χάλυβα·
- β) το τρέχον ποσοστό παλαιοσίδερων σε διάφορα ημιπροϊόντα και ενδιάμεσα προϊόντα τα οποία σχετίζονται με ομάδες χάλυβα που χρησιμοποιούνται σε οχήματα και τις αναμενόμενες αλλαγές που συνδέονται με τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας·
- γ) την πιθανή χρήση παλαιοσίδερων από τους κατασκευαστές σε οχήματα που πρόκειται να λάβουν έγκριση τύπου στο μέλλον, και την αντίστοιχη πιθανή συνεισφορά σε υψηλότερα επίπεδα χρησιμοποίησης παλαιοσίδερων, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών περιορισμών ως προς τη σύνθεση που ισχύουν για κάθε οικογένεια προϊόντων χάλυβα·
- δ) τη σχετική ζήτηση του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε σύγκριση με τη ζήτηση άλλων κλάδων για παλαιοσίδηρα, λαμβανομένης υπόψη της ανοχής σε περιεκτικότητα σε χαλκό, και την ακούσια συμπερίληψη άλλων ανεπιθύμητων μετάλλων·

- ε) την οικονομική βιωσιμότητα, την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, συμπεριλαμβανομένων των αλλαγών στη διαθεσιμότητα τεχνολογιών ανακύκλωσης όσον αφορά τα ποσοστά ανακύκλωσης χάλυβα, καθώς και την ανάγκη να αντιμετωπιστούν οι ανεπάρκειες της αγοράς που εμποδίζουν τη χρησιμοποίηση απομετάλλων χάλυβα μετά την κατανάλωση έναντι απομετάλλων χάλυβα πριν από την κατανάλωση·
- στ) τη συμβολή ενός ελάχιστου ποσοστού ανακυκλωμένου χάλυβα σε οχήματα στην ανοικτή στρατηγική αυτονομία και στους κλιματικούς, περιβαλλοντικούς και βιομηχανικούς στόχους της Ένωσης, ιδίως όσον αφορά τη δημιουργία συμπληρωματικών αγορών μολύβδου για την παραγωγή απανθρακοποιημένου χάλυβα·
- ζ) την ανάγκη πρόληψης δυσανάλογων αρνητικών επιπτώσεων στην οικονομική προσιτότητα των οχημάτων· και
- η) την επίδραση στο συνολικό κόστος και την ανταγωνιστικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας και στο σύνολο της αξιακής αλυσίδας χάλυβα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2028, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, σύμφωνα με το άρθρο 51, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού ανακυκλωμένου χάλυβα από απομέταλλα χάλυβα μετά την κατανάλωση και, κατά περίπτωση, ελάχιστου ποσοστού παλιοσίδερων που θα πρέπει να υπάρχουν και να ενσωματώνονται σε τύπους οχημάτων τα οποία πρόκειται να λάβουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858. Η εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξη καθορίζει επίσης την ημερομηνία εφαρμογής της υποχρέωσης για ελάχιστο ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου το αργότερο έως τις 14 Αυγούστου 2033. Ο χάλυβας που χρησιμοποιείται ως ενισχυτικό υλικό σε ελαστικά επίσωτρα δεν θεωρείται ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξης.

Έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2028, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη σύμφωνα με το άρθρο 51, καθορίζοντας τη μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απομέταλλα χάλυβα μετά την κατανάλωση σε τύπους οχημάτων, και, κατά περίπτωση, από παλιοσίδερα που υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα σε τύπους οχημάτων.

8. Έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2027, η Επιτροπή αξιολογεί τη σκοπιμότητα θέσπισης απαίτησης σχετικά με το ελάχιστο ποσοστό αλουμινίου και κραμάτων του που έχουν ανακυκλωθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα σε τύπους οχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη ιδίως τα ακόλουθα:

- α) την τρέχουσα και προβλεπόμενη διαθεσιμότητα αλουμινίου και των κραμάτων του που ανακυκλώνονται από απόβλητα πριν και μετά την κατανάλωση·
- β) τα τρέχοντα ποσοστά ανακυκλωμένου περιεχομένου από απόβλητα μετά την κατανάλωση στο αλουμίνιο και τα κράματά του σε οχήματα που τίθενται σε κυκλοφορία στην αγορά·
- γ) την οικονομική βιωσιμότητα, την τεχνική και επιστημονική πρόοδο, συμπεριλαμβανομένων των αλλαγών στη διαθεσιμότητα τεχνολογιών ανακύκλωσης όσον αφορά τον τύπο των ανακυκλωμένων υλικών και τα ποσοστά ανακύκλωσής τους·
- δ) τη συμβολή ενός ελάχιστου ποσοστού ανακυκλωμένου περιεχομένου αλουμινίου σε οχήματα στην ανοικτή στρατηγική αυτονομία και στους κλιματικούς, περιβαλλοντικούς και βιομηχανικούς στόχους της Ένωσης, ιδίως όσον αφορά τη δημιουργία συμπληρωματικών αγορών μολύβδου για απανθρακοποιημένο αλουμίνιο και τα κράματά του·
- ε) την ανάγκη πρόληψης δυσανάλογων αρνητικών επιπτώσεων στην οικονομική προσιτότητα των οχημάτων που περιέχουν αλουμίνιο και τα κράματά του· και
- στ) την επίδραση στο συνολικό κόστος και την ανταγωνιστικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2028, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, σύμφωνα με το άρθρο 51, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού ανακυκλωμένου αλουμινίου και των κραμάτων του που πρέπει να υπάρχουν και να ενσωματώνονται σε τύπους οχημάτων τα οποία πρόκειται να λάβουν έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858. Η εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξη ορίζει επίσης την ημερομηνία εφαρμογής της υποχρέωσης για ελάχιστο ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου το αργότερο έως τις 14 Αυγούστου 2033.

Έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2028, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, σύμφωνα με το άρθρο 51, για τον καθορισμό της μεθοδολογίας όσον αφορά τον υπολογισμό και την επαλήθευση του ποσοστού αλουμινίου και των κραμάτων του που έχουν ανακυκλωθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση σε τύπους οχημάτων, και κατά περίπτωση, από απόβλητα πριν από την κατανάλωση, που υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα σε τύπους οχημάτων.

9. Έως τις 31 Αυγούστου 2029, η Επιτροπή εξετάζει τη σκοπιμότητα θέσπισης απαίτησης σχετικά με το ελάχιστο ποσοστό:

- α) μαγνησίου και των κραμάτων του, που έχουν ανακυκλωθεί από απόβλητα πριν και μετά την κατανάλωση και υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα σε τύπους οχημάτων· και
- β) νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, νικελίου, κοβαλτίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και, κατά περίπτωση, απόβλητα πριν από την κατανάλωση, και υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα σε μόνιμους μαγνήτες.

Η αξιολόγηση σκοπιμότητας λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

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

Μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, σύμφωνα με το άρθρο 51, για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό, με τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού:

- α) μαγνησίου και των κραμάτων του, που έχουν ανακυκλωθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και, κατά περίπτωση, απόβλητα πριν από την κατανάλωση, και υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα σε τύπους οχημάτων· και
- β) νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, νικελίου, κοβαλτίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και, κατά περίπτωση, απόβλητα πριν από την κατανάλωση, και υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα σε μόνιμους μαγνήτες.

Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στο τρίτο εδάφιο ορίζει επίσης την ημερομηνία εφαρμογής της υποχρέωσης για ελάχιστο ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου.

Έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2029, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, σύμφωνα με το άρθρο 51, για τον καθορισμό της μεθοδολογίας όσον αφορά τον υπολογισμό και την επαλήθευση του ποσοστού των ανακυκλωμένων υλικών που αναφέρονται στο τρίτο εδάφιο και υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα σε τύπους οχημάτων.

Άρθρο 7

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

1. Κάθε όχημα που ανήκει σε νέο τύπο οχήματος που λαμβάνει έγκριση τύπου από την 1η Σεπτεμβρίου 2032, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013, σχεδιάζεται κατά τρόπο που δεν εμποδίζει την αφαίρεση από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων που παρατίθενται στο μέρος Γ του παραρτήματος VII από το σχετικό όχημα κατά το στάδιο που το όχημα είναι απόβλητο, με σκοπό την αντικατάσταση, την επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση, την ανακατασκευή ή την ανακαίνιση στις περιπτώσεις που είναι τεχνικά εφικτή.
2. Κάθε όχημα που ανήκει σε νέο τύπο οχήματος που λαμβάνει έγκριση τύπου από την 1η Σεπτεμβρίου 2032 σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε να καθίσταται δυνατή, με εύκολο και μη καταστρεπτικό τρόπο, η αφαίρεση και η αντικατάσταση των μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς και των συστοιχίων μπαταριών τους και των κινητήρων ηλεκτροκίνησης από το όχημα από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής και συντήρησης κατά το στάδιο της χρήσης και το στάδιο που το όχημα είναι απόβλητο.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 51 για την τροποποίηση της παραγράφου 2 με τη συμπερίληψη πρόσθετων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που παρατίθενται στο μέρος Γ του παραρτήματος VII, λαμβανομένης υπόψη της τεχνικής και επιστημονικής προόδου.
4. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των όρων σχεδιασμού για την αφαίρεση και την αντικατάσταση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που αναφέρονται στην παράγραφο 2, όταν αυτό είναι αναγκαίο για τη διασφάλιση της εναρμονισμένης εφαρμογής της υποχρέωσης που καθορίζεται στην εν λόγω παράγραφο. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 52 παράγραφος 2.
5. Οι κατασκευαστές δεν εμποδίζουν την αφαίρεση και αντικατάσταση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος χρησιμοποιώντας ενημερώσεις λογισμικού, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στο ενωσιακό δίκαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

Άρθρο 8

Γενικές υποχρεώσεις

1. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν ότι οι νέοι τύποι οχημάτων που έχουν κατασκευάσει και οι οποίοι τίθενται σε κυκλοφορία στην αγορά έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 και του παρόντος κανονισμού.
2. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου των τύπων οχημάτων για τα οποία ισχύουν οι απαιτήσεις του άρθρου 4, 5, 6 ή 7, ο κατασκευαστής παρέχει την τεκμηρίωση που αποδεικνύει τη συμμόρφωση με τις εν λόγω απαιτήσεις και:
 - α) την περιλαμβάνει στον φάκελο πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 24 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ή στο άρθρο 27 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013, κατά περίπτωση· και
 - β) την υποβάλλει στην αρχή έγκρισης τύπου σύμφωνα με το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 ή το άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013, κατά περίπτωση.

3. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου των οχημάτων για τα οποία ισχύουν οι απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 10 του παρόντος κανονισμού, ο κατασκευαστής καταρτίζει τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού και τις υποβάλλει, σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, στην αρχή έγκρισης τύπου μαζί με την αίτηση για έγκριση τύπου που αναφέρεται στο άρθρο 23 του εν λόγω κανονισμού.

4. Για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου οχημάτων για τα οποία ισχύουν οι απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 11 του παρόντος κανονισμού, ο κατασκευαστής, μαζί με την αίτηση έγκρισης τύπου, υποβάλλει στην αρχή έγκρισης τύπου δήλωση που επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση με την απαίτηση του άρθρου 11 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, ή με το άρθρο 27 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013, κατά περίπτωση.

Άρθρο 9

Στρατηγική κυκλικότητας

1. Κάθε κατασκευαστής από την 1η Σεπτεμβρίου 2029 καταρτίζει στρατηγική κυκλικότητας σε επίπεδο κατασκευαστή.
2. Η στρατηγική κυκλικότητας περιγράφει τα μέτρα που θα λάβει ο κατασκευαστής για την παρακολούθηση των υποχρεώσεων του προκειμένου να διασφαλίσει την εκπλήρωση των απαιτήσεων κυκλικότητας του κεφαλαίου II.
3. Η στρατηγική κυκλικότητας περιλαμβάνει τα στοιχεία που καθορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος V.
4. Κάθε κατασκευαστής παρέχει στις αρχές έγκρισης τύπου των κρατών μελών και στην Επιτροπή αντίγραφο της στρατηγικής κυκλικότητας εντός 30 ημερών από την κατάρτισή της.
5. Κάθε κατασκευαστής παρακολουθεί και επανεξετάζει τα μέτρα που περιλαμβάνονται στη στρατηγική κυκλικότητας και επικαιροποιεί τη στρατηγική, αναφέροντας τις σχετικές νέες αλλαγές της στρατηγικής κυκλικότητας, ανά πενταετία σύμφωνα με το μέρος Β του παραρτήματος V. Ο κατασκευαστής παρέχει επικαιροποιημένη στρατηγική κυκλικότητας στην Επιτροπή.
6. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί τις στρατηγικές κυκλικότητας και τυχόν επικαιροποιήσεις των εν λόγω στρατηγικών, εξαιρουμένων των εμπιστευτικών πληροφοριών.
7. Έως τις 31 Αυγούστου 2033, και στη συνέχεια τουλάχιστον ανά εξαετία, η Επιτροπή συντάσσει και δημοσιεύει έκθεση σχετικά με την κυκλικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η εν λόγω έκθεση βασίζεται ιδίως στις στρατηγικές κυκλικότητας και στις επικαιροποιήσεις των εν λόγω στρατηγικών.

Άρθρο 10

Δήλωση για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο που υπάρχει σε οχήματα

1. Οι κατασκευαστές δηλώνουν, για κάθε νέο τύπο οχήματος που λαμβάνει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, από την πρώτη ημέρα του επόμενου μήνα μετά την παρέλευση 12 μηνών από την έγκριση των αντίστοιχων μεθοδολογιών για τον υπολογισμό και την επαλήθευση του ποσοστού των υλικών που ανακυκλώνονται από απόβλητα μετά την κατανάλωση στους τύπους οχημάτων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 6 του παρόντος κανονισμού, το αντίστοιχο ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου:

α) νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, νικελίου, κοβαλτίου και βορίου σε μόνιμους μαγνήτες σε κινητήρες ηλεκτροκίνησης·

β) αλουμινίου και κραμάτων αλουμινίου·

γ) μαγνησίου και κραμάτων μαγνησίου·

δ) χάλυβα και κραμάτων χάλυβα·

ε) πλαστικών υλών.

Η δήλωση αφορά το ανακυκλωμένο περιεχόμενο των εν λόγω υλικών στον τύπο οχήματος και αναφέρει, ανά ποσοστό υλικού και για πλαστικά κατασκευαστικά στοιχεία με βάρος άνω των 100 γραμμαρίων, αν το υλικό έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα πριν ή μετά την κατανάλωση.

2. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές επαληθεύουν ότι η απαιτούμενη τεκμηρίωση έχει υποβληθεί από τους κατασκευαστές και ότι περιέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, η απαίτηση δήλωσης του ποσοστού ανακυκλωμένου περιεχομένου ενός συγκεκριμένου υλικού δεν ισχύει όταν έχει αρχίσει να ισχύει στόχος για το εν λόγω υλικό σύμφωνα με το άρθρο 6.

Άρθρο 11

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

1. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2029, οι κατασκευαστές παρέχουν, για τους νέους τύπους οχήματος που έχουν λάβει έγκριση τύπου, στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, στους εκδότες τεχνικών εντύπων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα VI, καθιστώντας δυνατή την πρόσβαση, και την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση των ακόλουθων, εκτός αν οι εν λόγω πληροφορίες είναι διαθέσιμες βάσει άλλης ενωσιακής νομοθεσίας:

α) μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και οι συστοιχίες τους ενσωματωμένες στο όχημα·

β) εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που περιέχουν τα υγρά και ρευστά που παρατίθενται στο μέρος Β του παραρτήματος VIII και τα οποία περιέχονται σε οχήματα·

γ) εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Γ του παραρτήματος VII και περιέχονται σε οχήματα·

δ) εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν τις κρίσιμες πρώτες ύλες που αναφέρονται στο άρθρο 28 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1252 κατά τον χρόνο έγκρισης τύπου του οχήματος·

ε) ψηφιακά κωδικοποιημένα κατασκευαστικά στοιχεία και εξαρτήματα ενός οχήματος, όταν η κωδικοποίηση αυτή εμποδίζει την επισκευή, τη συντήρηση ή την αντικατάστασή τους σε άλλο όχημα.

Το στοιχείο ε) του πρώτου εδαφίου δεν εφαρμόζεται στις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στους εκδότες τεχνικών εντύπων.

2. Οι κατασκευαστές καθιστούν διαθέσιμες πληροφορίες καθοδήγησης για τη διάσωση και την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης.

3. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν τη συνεργασία με τους εγκεκριμένους φορείς επεξεργασίας, τους εκδότες τεχνικών εντύπων, τους φορείς μετασκευής, και τους φορείς επισκευής και συντήρησης δημιουργώντας τις απαραίτητες πλατφόρμες επικοινωνίας για την παροχή και την επικαιροποίηση των πληροφοριών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και των πληροφοριών που καθορίζονται στο παράρτημα VI.

Οι κατασκευαστές παρέχουν δωρεάν τις πληροφορίες που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο. Οι κατασκευαστές μπορούν να εισπράττουν εύλογα και αναλογικά τέλη από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, τους εκδότες τεχνικών εντύπων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης στον βαθμό που απαιτείται για την κάλυψη των πραγματικών διοικητικών δαπανών που προκύπτουν για την παροχή των απαιτούμενων πληροφοριών μέσω πλατφορμών επικοινωνίας.

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 51 για την τροποποίηση του παραρτήματος VI με την αναθεώρηση του καταλόγου εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών των οχημάτων και του εύρους των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές. Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις τεχνικές και κανονιστικές εξελίξεις, την τρέχουσα τεχνολογία πληροφοριών και τις προβλέψιμες εξελίξεις στην τεχνολογία των οχημάτων.

Άρθρο 12

Επισήμανση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε οχήματα

1. Οι κατασκευαστές και οι προμηθευτές τους χρησιμοποιούν την ονοματολογία των προτύπων κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που παρατίθενται στα σημεία 1, 2 και 3 του παραρτήματος VII για την επισήμανση και την αναγνώριση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών των οχημάτων.

2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 51 για την τροποποίηση του παραρτήματος VII προκειμένου να το προσαρμόζει στην τεχνολογική και επιστημονική πρόοδο.

Άρθρο 13

Ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος

1. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2032, κάθε όχημα που τίθεται σε κυκλοφορία στην αγορά διαθέτει ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος, το οποίο είναι ευθυγραμμισμένο, διαλειτουργικό και, όπου είναι δυνατόν, ενσωματωμένο σε άλλα περιβαλλοντικά διαβατήρια σχετικά με οχήματα που θεσπίζονται βάσει της ενωσιακής νομοθεσίας, ιδίως στα διαβατήρια που αναφέρονται στο άρθρο 77 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542, στο άρθρο 3 σημείο 68) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1257 και σε άλλα σχετικά διαβατήρια που θεσπίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1781.

2. Το ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος ενός οχήματος που τίθεται σε κυκλοφορία στην αγορά είναι προσβάσιμο δωρεάν και περιέχει, σε ψηφιακή μορφή, τα ακόλουθα:

α) τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 11·

β) τις πληροφορίες σχετικά με εξαρτήματα του οχήματος που περιέχουν μόλυβδο, υδράργυρο, κάδμιο ή εξασθενές χρώμιο, όπως αναφέρεται στην παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 5·

γ) τη δήλωση σχετικά με το ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου πλαστικών και των υλικών που απαριθμούνται στο άρθρο 10 παράγραφος 1·

δ) τον επίσημο κατάλογο ανταλλακτικών για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος.

3. Όταν οι πληροφορίες που απαιτούνται βάσει του παρόντος άρθρου είναι ήδη προσβάσιμες μέσω διαβατηρίου που αναφέρεται στην παράγραφο 1, εκτός από το ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος, οι πληροφορίες που απαιτούνται βάσει της παραγράφου 2 δεν επαναλαμβάνονται στο ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος, υπό την προϋπόθεση ότι διασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα.

4. Ο κατασκευαστής που θέτει το όχημα σε κυκλοφορία στην αγορά διασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 είναι ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες.

5. Όλες οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος συμμορφώνονται με τους κανόνες που θεσπίζει η Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 6 και:

α) βασίζονται σε ανοικτά πρότυπα·

β) καταρτίζονται με διαλειτουργικό μορφότυπο·

γ) μεταβιβάζονται μέσω ανοικτού διαλειτουργικού δικτύου ανταλλαγής δεδομένων χωρίς εγκλωβισμό σε συγκεκριμένο πάροχο·

δ) είναι μηχαναγνώσιμες, δομημένες και με δυνατότητα αναζήτησης.

6. Έως τις 14 Αυγούστου 2030, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που θεσπίζουν κανόνες σχετικά με:

α) τον τρόπο και τις βασικές απαιτήσεις της τεχνικής λύσης που πρέπει να χρησιμοποιείται για την πρόσβαση στο ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος κατά τρόπο που δεν αποκλείει καμία τεχνολογική λύση·

β) τις τεχνικές απαιτήσεις σχεδιασμού και λειτουργίας για το ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος, περιλαμβανομένων κανόνων σχετικά με:

i) την ευθυγράμμιση και τη διαλειτουργικότητα του ψηφιακού διαβατηρίου κυκλικότητας οχήματος με άλλα διαβατήρια που απαιτούνται από την ενωσιακή νομοθεσία·

ii) την αποθήκευση και επεξεργασία των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στο ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος·

iii) τη διαθεσιμότητα του ψηφιακού διαβατηρίου κυκλικότητας οχήματος αφού ο κατασκευαστής που είναι υπεύθυνος για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που καθορίζονται στην παράγραφο 4 παύσει να υφίσταται ή παύσει τη δραστηριότητά του στην Ένωση·

γ) την εισαγωγή, τροποποίηση και επικαιροποίηση των πληροφοριών που περιλαμβάνονται στο ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος από τρίτους εκτός του κατασκευαστή·

δ) τους όρους πρόσβασης στο ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας οχήματος, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος πρόσβασης και των σχετικών κανόνων για την προστασία των δεδομένων και την προστασία των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας·

ε) τη θέση του φορέα δεδομένων ή άλλου αναγνωριστικού που επιτρέπει την πρόσβαση στο ψηφιακό διαβατήριο κυκλικότητας του οχήματος.

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

Οι εκτελεστικές πράξεις που προβλέπονται στο πρώτο εδάφιο εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 52 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

ΤΜΗΜΑ 1

Γενικές διατάξεις

Άρθρο 14

Αρμόδια αρχή για τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές που είναι υπεύθυνες για τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το παρόν κεφάλαιο, ιδίως για την παρακολούθηση και την επαλήθευση της συμμόρφωσης των οικονομικών φορέων, των παραγωγών και των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού με τις υποχρεώσεις τους, όπως καθορίζονται στα άρθρα 15 έως 37 και στο παράρτημα I.
2. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να ορίσει ένα σημείο επαφής, μεταξύ των αρμοδίων αρχών που αναφέρονται στην παράγραφο 1, με σκοπό την επικοινωνία με την Επιτροπή.
3. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τις λεπτομέρειες της οργάνωσης και της λειτουργίας των αρμοδίων αρχών, συμπεριλαμβανομένων των διοικητικών και διαδικαστικών κανόνων για:
 - α) την καταχώριση των παραγωγών σύμφωνα με το άρθρο 19·
 - β) την αδειοδότηση παραγωγών και οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού σύμφωνα με το άρθρο 18·
 - γ) την εποπτεία της εφαρμογής των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού σύμφωνα με τα άρθρα 16 και 20·
 - δ) τη συλλογή δεδομένων σχετικά με τα οχήματα και τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 12 και το άρθρο 50 παράγραφος 6·
 - ε) τη διάθεση των πληροφοριών σύμφωνα με το άρθρο 50.
4. Έως τις 30 Ιουνίου 2027, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των αρμοδίων αρχών που ορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση την Επιτροπή σχετικά με κάθε μεταβολή των ονομασιών ή των διευθύνσεων των εν λόγω αρμοδίων αρχών.

Άρθρο 15

Εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας

1. Με την επιφύλαξη της οδηγίας 2010/75/ΕΕ, κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που προτίθεται να εκτελέσει εργασίες επεξεργασίας σε οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους λαμβάνει άδεια από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 23 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και συμμορφώνεται με τους όρους που καθορίζονται στην εν λόγω άδεια.
2. Για την έκδοση της άδειας που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η αρμόδια αρχή ελέγχει αν η εγκατάσταση ή η επιχείρηση διαθέτει την ικανότητα που είναι αναγκαία για τη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις που καθορίζονται στο άρθρο 26.

3. Στις άδειες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου αναγράφεται ότι οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας έχουν την αρμοδιότητα να εκδίδουν πιστοποιητικό καταστροφής, όπως αναφέρεται στο άρθρο 25.

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου, τα κράτη μέλη μπορούν να προβλέπουν στο εθνικό νομικό τους πλαίσιο ότι οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας είναι αρμόδιες για την έκδοση του πιστοποιητικού καταστροφής που αναφέρεται στο άρθρο 25.

4. Οι παραγωγοί —ή, εφόσον τους έχει ανατεθεί η αρμοδιότητα, σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις με εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για τον σκοπό της εκπλήρωσης των οικείων υποχρεώσεων ευθύνης του παραγωγού. Οι συμβάσεις αυτές είναι δίκαιες, διαφανείς και δεν περιέχουν όρους ή προϋποθέσεις που εισάγουν διακρίσεις.

Τα κράτη μέλη μπορούν να παρέχουν υπόδειγμα σύμβασης για να διευκολύνεται η συμμόρφωση με το παρόν άρθρο.

5. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι όροι και οι διαδικασίες χορήγησης άδειας συντονίζονται πλήρως όταν στις εν λόγω διαδικασίες χορήγησης άδειας εμπλέκονται περισσότερες από μία αρμόδιες αρχές ή περισσότερες από μία εγκαταστάσεις ή επιχειρήσεις που προτίθενται να εκτελέσουν εργασίες επεξεργασίας σε οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να διασφαλιστεί μια αποτελεσματική ολοκληρωμένη προσέγγιση από όλες τις αρμόδιες αρχές.

6. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει εκτελεστική πράξη η οποία καθορίζει λεπτομερώς τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται στις συμβάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, με σκοπό να διασφαλίζονται όροι και προϋποθέσεις που είναι δίκαιοι, διαφανείς και δεν εισάγουν διακρίσεις. Η εν λόγω εκτελεστική πράξη εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 52 παράγραφος 2.

ΤΜΗΜΑ 2

Διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού

Άρθρο 16

Διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού

1. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2029, οι παραγωγοί έχουν διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού για τα οχήματα που καθιστούν διαθέσιμα στην αγορά για πρώτη φορά στο έδαφος κράτους μέλους, μεταξύ άλλων όταν το όχημα έχει προηγουμένως καταστεί διαθέσιμο στην αγορά σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου διατίθεται το όχημα. Το πρόγραμμα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού συνάδει με τα άρθρα 8 και 8α της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

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

α) οχήματα τα οποία κατέστησαν διαθέσιμα στην αγορά για πρώτη φορά στο έδαφος κράτους μέλους και τα οποία καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους:

i) συλλέγονται σύμφωνα με το άρθρο 23·

ii) υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 26·

β) οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που επεξεργάζονται τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που αναφέρονται στο στοιχείο α) επιτυγχάνουν τους στόχους που καθορίζονται στο άρθρο 33.

3. Στις εξόχως απόκεντρες περιοχές που αναφέρονται στο άρθρο 349 ΣΛΕΕ, τα κράτη μέλη μπορούν να αναπροσαρμόζουν τις υποχρεώσεις των παραγωγών που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου ώστε να καλύπτεται το κόστος διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών των περιοχών αυτών.

4. Εκτός από τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 8α παράγραφος 3 στοιχείο ε) της οδηγίας 2008/98/ΕΚ, οι παραγωγοί, σε περίπτωση ατομικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, ή οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού που ορίζονται σε περίπτωση συλλογικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, δημοσιεύουν στους ιστοτόπους τους μία φορά ετησίως, με την επιφύλαξη του εμπορικού και βιομηχανικού απορρήτου, τις πληροφορίες σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την επίτευξη των στόχων σχετικά με την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση, την επαναχρησιμοποίηση και την ανάκτηση και την ανακύκλωση πλαστικών από τους ίδιους, σε περίπτωση ατομικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, ή από τους παραγωγούς που προέβησαν σε ανάθεση στην εν λόγω οργάνωση ευθύνης του παραγωγού, σε περίπτωση συλλογικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού.

Άρθρο 17

Οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού

1. Οι παραγωγοί μπορούν να επιλέξουν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού είτε ατομικά είτε να αναθέσουν σε οργάνωση ευθύνης του παραγωγού αδειοδοτημένη σύμφωνα με το άρθρο 18 την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού για λογαριασμό τους.

Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν μέτρα για να απαιτούν από τους παραγωγούς να αναθέτουν σε οργάνωση ευθύνης του παραγωγού την εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης εκ μέρους τους.

2. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που έχουν στην κατοχή τους όσον αφορά αποκλειστικές πληροφορίες ή πληροφορίες που αντιστοιχίζονται άμεσα σε μεμονωμένους παραγωγούς ή στους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους τους για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού.

3. Εκτός από τις πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 16 παράγραφος 4, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού καθιστούν διαθέσιμες στο κοινό τις πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία επιλογής που εφαρμόζεται σύμφωνα με την παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου.

4. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού διασφαλίζουν τακτικό διάλογο μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών σύμφωνα με το άρθρο 8α παράγραφος 6 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ. Οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που δραστηριοποιούνται στη συλλογή και την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ορίζουν παρατηρητές στα εκτελεστικά συμβούλια των οργάνωσεων ευθύνης του παραγωγού.

5. Οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων υπόκεινται σε διαδικασία επιλογής χωρίς διακρίσεις, βάσει διαφανών κριτηρίων ανάθεσης, την οποία διενεργούν παραγωγοί ή οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού, χωρίς να επιβαρύνονται δυσανάλογα οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις.

Άρθρο 18

Αδειοδότηση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού

1. Ο παραγωγός, στην περίπτωση ατομικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, και οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού που έχουν οριστεί σε περίπτωση συλλογικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, υποβάλλουν αίτηση αδειοδότησης από την αρμόδια αρχή.

2. Η άδεια χορηγείται μόνον εφόσον αποδεικνύεται ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 8α παράγραφος 3 στοιχεία α) έως δ) της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και ότι τα μέτρα που εφαρμόζει ο παραγωγός ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού επαρκούν για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που καθορίζονται στο παρόν κεφάλαιο όσον αφορά τον αριθμό των οχημάτων που καθίστανται διαθέσιμα στην αγορά για πρώτη φορά στο έδαφος κράτους μέλους από τον παραγωγό ή τους παραγωγούς για λογαριασμό των οποίων ενεργεί η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού.

Οι παραγωγοί, σε περίπτωση ατομικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, και οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού, σε περίπτωση συλλογικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, μπορούν να καταχωριστούν μόνο εάν διαθέτουν άδεια από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το παρόν άρθρο. Αυτό ισχύει με την επιφύλαξη της δυνατότητας συνδυασμού της διαδικασίας καταχώρισης βάσει του άρθρου 19 και της διαδικασίας αδειοδότησης βάσει του παρόντος άρθρου σε ενιαία διαδικασία.

3. Τα κράτη μέλη περιλαμβάνουν, στο πλαίσιο των μέτρων που λαμβάνουν για τον καθορισμό των διοικητικών και διαδικαστικών κανόνων που αναφέρονται στο άρθρο 14 παράγραφος 3 στοιχείο β), τις λεπτομέρειες της διαδικασίας αδειοδότησης, οι οποίες μπορεί να είναι διαφορετικές για την ατομική ή τη συλλογική εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, και τις μεθόδους για την επαλήθευση της συμμόρφωσης των παραγωγών και των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που πρέπει να παρέχονται από τους παραγωγούς ή τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού για αυτόν τον σκοπό.

4. Ο παραγωγός ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού ενημερώνουν την αρμόδια αρχή, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, σχετικά με τυχόν αλλαγές στις πληροφορίες που περιέχονται στην άδεια, αλλαγές που αφορούν τους όρους της αδειοδότησης ή οριστική παύση δραστηριοτήτων.

5. Ο μηχανισμός αυτοελέγχου που προβλέπεται στο άρθρο 8α παράγραφος 3 στοιχείο δ) της οδηγίας 2008/98/EK διενεργείται τακτικά, και τουλάχιστον ανά τριετία, και κατόπιν αιτήματος της αρμόδιας αρχής, προκειμένου να επαληθευτεί ότι τηρούνται οι διατάξεις του εν λόγω στοιχείου και ότι εξακολουθούν να πληρούνται οι προϋποθέσεις αδειοδότησης που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Ο παραγωγός ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού υποβάλλει στην αρμόδια αρχή, κατόπιν αιτήματος, έκθεση αυτοελέγχου και, εφόσον απαιτείται, προσχέδιο διορθωτικών μέτρων. Με την επιφύλαξη των αρμοδιοτήτων της παραγράφου 6 του παρόντος άρθρου, η αρμόδια αρχή μπορεί να διατυπώσει παρατηρήσεις σχετικά με την έκθεση αυτοελέγχου και το προσχέδιο διορθωτικών μέτρων, και κοινοποιεί τυχόν τέτοιες παρατηρήσεις στον παραγωγό ή στην οργάνωση ευθύνης του παραγωγού. Ο παραγωγός ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού καταρτίζει και εφαρμόζει το σχέδιο διορθωτικών μέτρων με βάση τις εν λόγω παρατηρήσεις.

6. Η αρμόδια αρχή μπορεί να αποφασίσει την ανάκληση της αδειοδότησης εάν ο παραγωγός ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού δεν ικανοποιεί πλέον τις απαιτήσεις σχετικά με την οργάνωση της συλλογής και επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, δεν υποβάλει εκθέσεις στην αρμόδια αρχή ή δεν κοινοποιήσει στην αρμόδια αρχή τυχόν αλλαγές που αφορούν τους όρους της αδειοδότησης ή έχει παύσει τις δραστηριότητές του/της.

Άρθρο 19

Καταχώριση

1. Έως τις 31 Αυγούστου 2029, κάθε κράτος μέλος καταρτίζει μητρώο παραγωγών, ή χρησιμοποιεί υφιστάμενο μητρώο παραγωγών, το οποίο χρησιμεύει για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης των παραγωγών με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

Το μητρώο παρέχει συνδέσμους προς τους ιστοτόπους άλλων εθνικών μητρώων παραγωγών ώστε να διευκολύνεται, σε όλα τα κράτη μέλη, η καταχώριση των παραγωγών ή των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού και, εάν υπάρχουν, προς τους εθνικούς ιστοτόπους που περιέχουν πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία καταχώρισης.

Έως τις 31 Αυγούστου 2029, η Επιτροπή δημιουργεί ιστότοπο ο οποίος περιέχει τους συνδέσμους προς όλα τα εθνικά μητρώα παραγωγών, ώστε να διευκολύνεται η καταχώριση των παραγωγών σε όλα τα κράτη μέλη.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τους συνδέσμους προς τα εθνικά τους μητρώα παραγωγών εντός 30 ημερών από την έναρξη λειτουργίας των εν λόγω μητρώων.

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

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

Οι παραγωγοί καθιστούν διαθέσιμα οχήματα στην αγορά κράτους μέλους μόνον εάν οι ίδιοι ή, σε περίπτωση εξουσιοδότησης, οι εξουσιοδοτημένοι αντιπρόσωποί τους για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού είναι καταχωρισμένοι στο εν λόγω κράτος μέλος.

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

4. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, οι πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 1 στοιχείο δ) του παραρτήματος ΙΧ παρέχονται είτε στην αίτηση καταχώρισης σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, είτε στην αίτηση αδειοδότησης σύμφωνα με το άρθρο 18.

5. Εάν ένας παραγωγός έχει προβεί σε ανάθεση σε οργάνωση ευθύνης του παραγωγού σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1, οι υποχρεώσεις δυνάμει του παρόντος άρθρου εκπληρώνονται κατ' αναλογία από την εν λόγω οργάνωση, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά από το κράτος μέλος στο οποίο το όχημα κατέστη διαθέσιμο για πρώτη φορά στην αγορά.

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

Εάν σε κράτος μέλος εκπροσωπούνται περισσότεροι του ενός παραγωγοί από έναν εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο, ο εξουσιοδοτημένος αυτός αντιπρόσωπος παρέχει το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας καθενός από τους εκπροσωπούμενους παραγωγούς χωριστά.

7. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι η διαδικασία καταχώρισης σύμφωνα με το παρόν άρθρο και η διαδικασία αδειοδότησης σύμφωνα με το άρθρο 18 αποτελούν ενιαία διαδικασία, υπό την προϋπόθεση ότι η αίτηση αδειοδότησης πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 3 έως 6 του παρόντος άρθρου.

8. Η αρμόδια αρχή:

α) καθιστά διαθέσιμες στον ιστότοπό της πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία υποβολής αιτήσεων μέσω ηλεκτρονικού συστήματος επεξεργασίας δεδομένων·

β) προβαίνει σε καταχωρίσεις και παρέχει αριθμό καταχώρισης το αργότερο εντός 12 εβδομάδων από τη στιγμή που θα παρασχεθούν όλες οι πληροφορίες που απαιτούνται δυνάμει των παραγράφων 2 και 3.

9. Η αρμόδια αρχή μπορεί:

α) να καθορίζει τις λεπτομέρειες όσον αφορά τις απαιτήσεις και τη διαδικασία καταχώρισης χωρίς να προσθέτει ουσιαστικές απαιτήσεις σε αυτές που καθορίζονται δυνάμει των παραγράφων 2 και 3·

β) να επιβάλλει αναλογικά τέλη βάσει κόστους στους παραγωγούς για την επεξεργασία των αιτήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου και στο άρθρο 18 παράγραφος 1.

10. Η αρμόδια αρχή μπορεί να αρνηθεί την καταχώριση παραγωγού ή να ανακαλέσει την καταχώριση του παραγωγού όταν οι πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου και τα σχετικά αποδεικτικά έγγραφα δεν παρέχονται ή δεν επαρκούν, ή σε περίπτωση που ο παραγωγός δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο σημείο 1 στοιχείο δ) του παραρτήματος ΙΧ.

Η αρμόδια αρχή ανακαλεί την καταχώριση του παραγωγού σε περίπτωση που ο παραγωγός παύσει να υφίσταται.

11. Ο παραγωγός, ή, κατά περίπτωση, ο εξουσιοδοτημένος από τον παραγωγό αντιπρόσωπος για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού που έχει οριστεί για λογαριασμό των παραγωγών τους οποίους εκπροσωπεί κοινοποιεί χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην αρμόδια αρχή τυχόν αλλαγές στα στοιχεία που περιλαμβάνονται στην καταχώριση καθώς και τυχόν μόνιμη παύση της διαθεσιμότητας στην αγορά, στο έδαφος του κράτους μέλους, των οχημάτων που αναφέρονται στην καταχώριση.

12. Ο παραγωγός ή, κατά περίπτωση, ο εξουσιοδοτημένος από τον παραγωγό αντιπρόσωπος για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ή η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού υποβάλλει στην αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για το μητρώο έκθεση σχετικά με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού.

Όταν τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στο μητρώο παραγωγών δεν είναι δημοσίως διαθέσιμα, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να έχουν δωρεάν πρόσβαση στις εν λόγω πληροφορίες οι πάροχοι επιγραμματικών πλατφορμών που δίνουν στους καταναλωτές τη δυνατότητα να συνάπτουν εξ αποστάσεως συμβάσεις με παραγωγούς.

Άρθρο 20

Οικονομική ευθύνη των παραγωγών

1. Οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλονται από τον παραγωγό καλύπτουν τις ακόλουθες δαπάνες που σχετίζονται με τα οχήματα τα οποία ο παραγωγός διαθέτει στην αγορά για πρώτη φορά εντός της επικράτειας κράτους μέλους:

α) το κόστος της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που απαιτείται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων των άρθρων 23 έως 25 και για την επακόλουθη μεταφορά τους με αποδοτικό τρόπο, και το κόστος της επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που απαιτείται για την εκπλήρωση των απαιτήσεων των άρθρων 26 έως 30, 33 και 35, λαμβανομένων υπόψη των εσόδων των φορέων διαχείρισης αποβλήτων που συνδέονται με τις πωλήσεις μεταχειρισμένων ανταλλακτικών εξαρτημάτων και μεταχειρισμένων ανταλλακτικών κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση ή δευτερογενών πρώτων υλών που ανακτώνται από τα εν λόγω εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά· το κόστος αυτό βασίζεται σε υπολογισμό του μέσου κόστους·

β) το κόστος της διεξαγωγής εκστρατειών ευαισθητοποίησης με στόχο την ενημέρωση του κοινού και τη βελτίωση της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·

γ) το κόστος της καθιέρωσης του συστήματος κοινοποίησης που αναφέρεται στο άρθρο 25·

δ) το διοικητικό κόστος της συλλογής και διάθεσης δεδομένων και της υποβολής εκθέσεων στις αρμόδιες αρχές.

Για οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2000/53/EK και που έχουν καταστεί διαθέσιμα στην αγορά πριν από τις 13 Αυγούστου 2026, και κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο του στοιχείου α) και την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, σε κράτη μέλη στα οποία, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2000/53/EK, οι παραγωγοί δεν ήταν υποχρεωμένοι να καλύψουν το σύνολο αλλά μόνο σημαντικό μέρος του κόστους, οι οικονομικές συνεισφορές που πρέπει να καταβάλει ο παραγωγός των εν λόγω οχημάτων αντιστοιχούν σε επίπεδο που συνιστά σημαντικό μέρος του κόστους που αναφέρεται σε αυτήν.

2. Οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλουν οι παραγωγοί οι οποίοι διαθέτουν το όχημα στην αγορά για πρώτη φορά εντός της επικράτειας κράτους μέλους καλύπτουν επίσης το κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) σχετικά με οχήματα των οποίων ο παραγωγός δεν μπορεί να ταυτοποιηθεί ή έπαυσε να υφίσταται στο κράτος μέλος στο οποίο το όχημα κατέστη όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, αναλογικά προς το αντίστοιχο μερίδιό τους στην αγορά.

3. Οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλονται από τους παραγωγούς που καθιστούν διαθέσιμα στην αγορά οχήματα ειδικού σκοπού καλύπτουν μόνο το κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο α), το οποίο αφορά τη συλλογή και την απορρύπανση των εν λόγω οχημάτων.

4. Σε περίπτωση ατομικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, οι παραγωγοί παρέχουν εγγύηση για τα οχήματα τα οποία καθίστούν διαθέσιμα στην αγορά για πρώτη φορά στο έδαφος κράτους μέλους. Η εγγύηση αυτή εξασφαλίζει τη χρηματοδότηση των εργασιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 όσον αφορά τα εν λόγω οχήματα, μεταξύ άλλων σε περίπτωση οριστικής παύσης των δραστηριοτήτων τους ή αφερεγγυότητάς τους.

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

Η εγγύηση μπορεί να λαμβάνει τη μορφή συμμετοχής του παραγωγού σε κατάλληλα συστήματα για τη χρηματοδότηση της διαχείρισης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οικονομικής εγγύησης ή ισοδύναμης ασφάλισης.

5. Όταν ένα νέο όχημα έχει λάβει έγκριση τύπου στο πλαίσιο έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια, παραγωγός του βασικού οχήματος θεωρείται ο παραγωγός του ολοκληρωμένου οχήματος και μπορεί να εισπράττει κατ' αναλογία εισφορές από τους κατασκευαστές των εξαρτημάτων, εκτός του βασικού οχήματος, που έχουν λάβει έγκριση τύπου στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια. Οι εν λόγω κατ' αναλογία συνεισφορές καλύπτουν μόνο το κόστος που σχετίζεται με την απορρύπανση σύμφωνα με το άρθρο 28 και την αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σύμφωνα με το άρθρο 29.

Οι πολύ μικρές επιχειρήσεις, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 του παραρτήματος της σύστασης 2003/361/EK της Επιτροπής⁽³⁹⁾, απαλλάσσονται από τις εν λόγω συνεισφορές.

6. Η αρμόδια αρχή, σε στενή συνεργασία με τους παραγωγούς, τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού και τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, παρακολουθεί:

- α) το μέσο κόστος των εργασιών συλλογής, ανακύκλωσης και επεξεργασίας και τα έσοδα των φορέων διαχείρισης αποβλήτων·
- β) το ύψος των οικονομικών συνεισφορών που πρέπει να καταβάλλουν οι παραγωγοί στις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού οι οποίες έχουν οριστεί σε περίπτωση συλλογικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, ώστε το κόστος να κατανέμεται δίκαια μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων φορέων.

Άρθρο 21

Διαφοροποίηση των τελών

1. Στην περίπτωση συλλογικής εκπλήρωσης των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού διασφαλίζουν ότι οι οικονομικές εισφορές που τους καταβάλλουν οι παραγωγοί διαφοροποιούνται λαμβανομένων υπόψη τουλάχιστον των εξής:

- α) βάρος του οχήματος, πλην των μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων·
- β) ποσοστό της δυνατότητας ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης του τύπου οχήματος στον οποίο ανήκει το όχημα, με βάση τις πληροφορίες που υποβάλλονται στην αρχή έγκρισης τύπου σύμφωνα με το άρθρο 4·
- γ) χρόνος που απαιτείται για την αποσυναρμολόγηση του οχήματος σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, ιδίως για τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που πρέπει να αφαιρεθούν πριν από τον τεμαχισμό σύμφωνα με το άρθρο 29·
- δ) ποσοστό των υλικών και των ουσιών που εμποδίζουν μια υψηλής ποιότητας διαδικασία ανακύκλωσης·

⁽³⁹⁾ Σύσταση 2003/361/EK της Επιτροπής, της 6ης Μαΐου 2003, σχετικά με τον ορισμό των πολύ μικρών, μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων (EE L 124 της 20.5.2003, σ. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

ε) ποσοστό του ανακυκλωμένου περιεχομένου των υλικών που παρατίθενται στα άρθρα 6 και 10, τα οποία χρησιμοποιούνται στο όχημα·

στ) παρουσία και ποσότητα των ουσιών που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4.

2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 51 για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής των κριτηρίων που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 22

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

1. Παρά τα οριζόμενα στο άρθρο 16 και στο άρθρο 20 παράγραφος 2, όταν ένα όχημα κατηγορίας M_1 ή N_1 καθίσταται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σε κράτος μέλος διαφορετικό από το κράτος μέλος στο έδαφος του οποίου το όχημα τέθηκε σε κυκλοφορία στην αγορά και δεν μπορεί να ταυτοποιηθεί κανένας παραγωγός στο έδαφος του κράτους μέλους στο οποίο καθίσταται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ο κατασκευαστής του εν λόγω οχήματος διασφαλίζει ότι καλύπτεται το κόστος των εργασιών διαχείρισης αποβλήτων που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχεία α) και δ), το οποίο βαρύνει τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων.

2. Προκειμένου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του βάσει της παραγράφου 1, ο κατασκευαστής:

α) ορίζει με γραπτή εντολή εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο για τον διασυνοριακό μηχανισμό σε κάθε κράτος μέλος και ενημερώνει τις αρμόδιες αρχές σχετικά με τους ορισμούς· και

β) καθιερώνει μηχανισμούς διασυνοριακής συνεργασίας με τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων που εκτελούν τις εργασίες διαχείρισης αποβλήτων που αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχεία α) και δ).

Ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος του κατασκευαστή που αναφέρεται στο στοιχείο α) του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου εκτελεί τα καθήκοντα που προσδιορίζονται στην εντολή που λαμβάνει από τον κατασκευαστή. Ο κατασκευαστής μπορεί να ορίσει οργάνωση ευθύνης του παραγωγού για να ενεργεί ως εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του.

Όταν ο κατασκευαστής είναι εγκατεστημένος εκτός της Ένωσης, ο αντιπρόσωπος του κατασκευαστή στην Ένωση που έχει οριστεί κατ' εφαρμογή του άρθρου 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 δύναται να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του κατασκευαστή βάσει των στοιχείων α) και β) του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου.

3. Οι κατασκευαστές αποδεικνύουν στους παραγωγούς τους τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 2.

4. Οι παραγωγοί καθιστούν διαθέσιμα στην αγορά κράτους μέλους μόνο τα οχήματα από κατασκευαστές που έχουν αποδείξει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 2.

5. Το κράτος μέλος στο οποίο το όχημα κατέστη όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του παρακολουθεί τη συμμόρφωση των κατασκευαστών και των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων τους με τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου. Η παρακολούθηση βασίζεται στις πληροφορίες που υποβάλλουν και επαληθεύουν οι κατασκευαστές και οι εξουσιοδοτημένοι αντιπρόσωποί τους στις αρμόδιες αρχές σχετικά με την εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου, ιδίως όσον αφορά τον υπολογισμό και την κατανομή του κόστους για τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, λαμβανομένου δεόντως υπόψη του επιχειρηματικού απορρήτου και άλλων ανησυχιών όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα.

6. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 51 του παρόντος κανονισμού, όταν είναι αναγκαίο για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με το παρόν άρθρο και λαμβανομένων υπόψη των πληροφοριών που παρέχονται από τα κράτη μέλη σε συνέχεια των δραστηριοτήτων συνεργασίας και παρακολούθησης που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 5 του παρόντος άρθρου. Οι πράξεις αυτές αποσκοπούν, ιδίως, στην αποφυγή στρέβλωσης της ενιαίας αγοράς και στη διασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού για τους οικονομικούς φορείς που είναι εγκατεστημένοι εντός και εκτός της Ένωσης. Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις μπορούν να θεσπίζουν λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τις υποχρεώσεις των κατασκευαστών, ιδίως εκείνων που είναι εγκατεστημένοι εκτός της Ένωσης, των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων των κατασκευαστών, των παραγωγών, των κρατών μελών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων, καθώς και σχετικά με τα χαρακτηριστικά των μηχανισμών που αναφέρονται στο παρόν άρθρο.

ΤΜΗΜΑ 3

Συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους

Άρθρο 23

Συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους

1. Οι παραγωγοί διασφαλίζουν τη συλλογή όλων των οχημάτων που έχουν καταστήσει διαθέσιμα οι ίδιοι στην αγορά για πρώτη φορά στο έδαφος κράτους μέλους όταν τα εν λόγω οχήματα καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
2. Για τον σκοπό της παραγράφου 1, οι παραγωγοί —ή, εφόσον τους έχει ανατεθεί η αρμοδιότητα σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— δημιουργούν ή συμμετέχουν στη δημιουργία συστημάτων συλλογής, συμπεριλαμβανομένων σημείων συλλογής.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι παραγωγοί —ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— δημιουργούν συστήματα συλλογής για όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

3. Οι παραγωγοί ή, εφόσον έχουν οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού διασφαλίζουν ότι τα συστήματα συλλογής που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου:

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

4. Οι παραγωγοί —ή, εφόσον τους έχει ανατεθεί η αρμοδιότητα σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού— δημοσιοποιούν και ενημερώνουν τακτικά τον κατάλογο των σημείων συλλογής και των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας στους ιστοτόπους τους και πραγματοποιούν εκπαιδευτικές εκστρατείες για την προώθηση των συστημάτων συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την ενημέρωση σχετικά με τις περιβαλλοντικές συνέπειες της εσφαλμένης συλλογής και του εσφαλμένου χειρισμού οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτούν τον συντονισμό των εκπαιδευτικών εκστρατειών εντός του κράτους μέλους, σε συνεργασία τόσο με τους παραγωγούς ή, εφόσον τους έχει ανατεθεί η αρμοδιότητα σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1, τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού και με τις αρμόδιες αρχές.

5. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε άλλα σημεία συλλογής, εκτός από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, να συλλέγουν οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Τα σημεία συλλογής λαμβάνουν άδεια από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 23 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και συμμορφώνονται με τους όρους που καθορίζονται στην άδεια. Για την έκδοση της άδειας, η αρμόδια αρχή ελέγχει αν η εγκατάσταση ή η επιχείρηση διαθέτει την αναγκαία ικανότητα για την εκπλήρωση των ακόλουθων υποχρεώσεων:

- α) να συλλέγει οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και να τα αποθηκεύει προσωρινά σύμφωνα με το μέρος Α του παραρτήματος VIII·
- β) να προετοιμάζεται για τη μεταφορά των συλλεγόμενων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας αποτρέποντας την τυχαία διαρροή υγρών και τη μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση στο σημείο συλλογής·
- γ) να εγγυάται ότι όλα τα συλλεγόμενα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας εντός δύο μηνών από την παραλαβή τους.

6. Τα σημεία συλλογής εκδίδουν έγγραφο σε ηλεκτρονική μορφή, το οποίο επιβεβαιώνει την παραλαβή οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, στον ιδιοκτήτη του οχήματος και το παρέχουν μέσω ηλεκτρονικής διαδικασίας κοινοποίησης που θεσπίζεται σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 2 στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, περιλαμβανομένων των αρμοδίων αρχών που ορίζονται δυνάμει του άρθρου 14.

Άρθρο 24

Παράδοση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους

1. Ο ιδιοκτήτης του οχήματος και κάθε οικονομικός φορέας που ενεργεί για λογαριασμό του ιδιοκτήτη του οχήματος το οποίο φτάνει στο τέλος του κύκλου ζωής του, το παραδίδει σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ή σε σημείο συλλογής χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Η εν λόγω υποχρέωση δεν ισχύει για αυτοκινούμενα τροχήσπιτα, όπως αναφέρονται στο παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 5.1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858, τα οποία έχουν καταστεί οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, εφόσον τα εν λόγω οχήματα χρησιμοποιούνται για σκοπούς στέγασης.

Όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ο ιδιοκτήτης των οποίων δεν μπορεί να ταυτοποιηθεί παραδίδονται για επεξεργασία σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

2. Η παράδοση οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ή σημείο συλλογής είναι δωρεάν για τον τελευταίο ιδιοκτήτη του οχήματος, εκτός εάν το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του δεν διαθέτει κανένα από τα βασικά εξαρτήματα ή κατασκευαστικά στοιχεία οχήματος ή περιέχει απόβλητα που έχουν προστεθεί στο όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

3. Βασικά εξαρτήματα για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου είναι ιδίως:

- α) κινητήρας ηλεκτροκίνησης·
- β) μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων·
- γ) κινητήρες·
- δ) πολλαπλά μεγάλα τεμάχια αμαξώματος.

4. Όταν η μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος λείπει από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, η παράδοση του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του εξακολουθεί να είναι δωρεάν εάν ο τελευταίος ιδιοκτήτης του οχήματος προσκομίσει έγγραφα που να αποδεικνύουν ότι ο χειρισμός της μπαταρίας ηλεκτρικού οχήματος πραγματοποιήθηκε από επαγγελματία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542.

5. Στην περίπτωση οχημάτων που έχουν δηλωθεί ως συνολικές τεχνικές ζημιές από ασφαλιστικές εταιρείες, η παράδοση των εν λόγω οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους είναι δωρεάν, παρά το γεγονός ότι λείπουν τα βασικά μέρη που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

Άρθρο 25

Πιστοποιητικό καταστροφής

1. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας εκδίδουν πιστοποιητικό καταστροφής προς τον τελευταίο ιδιοκτήτη του οχήματος κατά την παραλαβή του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας. Το πιστοποιητικό καταστροφής εκδίδεται με βάση το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα IX.
2. Το πιστοποιητικό καταστροφής εκδίδεται σε ηλεκτρονική μορφή και παρέχεται μέσω ηλεκτρονικής διαδικασίας κοινοποίησης στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων των αρμοδίων αρχών που ορίζονται δυνάμει του άρθρου 14. Η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας παρέχει αντίγραφο της ηλεκτρονικής κοινοποίησης στον τελευταίο ιδιοκτήτη του οχήματος και κάθε οικονομικό φορέα που ενεργεί για λογαριασμό του ιδιοκτήτη του οχήματος.
3. Όταν το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, για το οποίο έχει εκδοθεί πιστοποιητικό καταστροφής σε κράτος μέλος, είναι ταξινομημένο σε άλλο κράτος μέλος, οι αρμόδιες αρχές που ορίζονται από το κράτος μέλος στο οποίο εκδόθηκε το πιστοποιητικό καταστροφής ενημερώνουν τις αρμόδιες αρχές που ορίζονται από το κράτος μέλος στο οποίο είναι ταξινομημένο το όχημα ότι έχει εκδοθεί πιστοποιητικό καταστροφής για το εν λόγω όχημα.
4. Οι αρμόδιες αρχές ταξινόμησης οχημάτων ακυρώνουν την ταξινόμηση οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του μόνον αφού λάβουν το πιστοποιητικό καταστροφής για το συγκεκριμένο όχημα.
5. Τα πιστοποιητικά καταστροφής που εκδίδονται σε ένα κράτος μέλος αναγνωρίζονται σε όλα τα άλλα κράτη μέλη.

ΤΜΗΜΑ 4

Επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους

Άρθρο 26

Υποχρεώσεις για εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας

1. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας διασφαλίζουν ότι όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους, καθώς και τα απόβλητα εξαρτημάτων από επισκευές οχημάτων, γίνονται δεκτά και υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στις άδειές τους, καθώς και σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. Η επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους μπορεί να πραγματοποιείται μεμονωμένα από μία εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ή, με εξαίρεση την απορρύπανση, σε συνεργασία με άλλες εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.
2. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας:
 - α) αποθηκεύουν, ακόμη και προσωρινά, όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τα εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά τους σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται στο μέρος Α του παραρτήματος VIII·
 - β) απορρυπαίνουν όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, σύμφωνα με το άρθρο 28 και τις ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται στο μέρος Β του παραρτήματος VIII·
 - γ) αφαιρούν τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο παράρτημα VIII μέρος Γ από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σε συμμόρφωση με τα άρθρα 29 και 30·
 - δ) υποβάλλουν σε επεξεργασία όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους σύμφωνα με τα άρθρα 27 έως 31, 33, 34, και 35 του παρόντος κανονισμού και το παράρτημα VIII αυτού, την ιεράρχηση των αποβλήτων και τις γενικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ·
 - ε) εφαρμόζουν τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 10) της οδηγίας 2010/75/ΕΕ, κατά περίπτωση·

στ) επεξεργάζονται το παραληφθέν όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του εντός 12 μηνών από την ημερομηνία παράδοσης.

Εκτός από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 35 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας αποθηκεύουν ηλεκτρονικά για τρία έτη το αρχείο όλων των εργασιών επεξεργασίας, που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως ε) του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου, οι οποίες εκτελούνται σε οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και είναι σε θέση να παρουσιάζουν τις πληροφορίες αυτές κατόπιν αιτήματος των αρμοδίων εθνικών αρχών.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 51 για την τροποποίηση του παραρτήματος VIII προσαρμόζοντας τις ελάχιστες απαιτήσεις επεξεργασίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο στις τεχνολογίες επεξεργασίας, μεταξύ άλλων:

α) προσθέτοντας, διαγράφοντας ή αναθεωρώντας τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Γ του παραρτήματος VIII·

β) αναθεωρώντας τις τιμές-στόχους για τα εξερχόμενα κλάσματα που παρατίθενται στο μέρος Ζ σημείο 2 του παραρτήματος VIII·

γ) επεκτείνοντας τον κατάλογο των τύπων κραμάτων αλουμινίου που παρατίθενται στο μέρος Ζ σημείο 2 στοιχεία β) και γ) του παραρτήματος VIII·

δ) προσθέτοντας απαιτήσεις ποιότητας που ενισχύουν τον διαχωρισμό των ανακυκλώσιμων πλαστικών και τις τιμές-στόχους για επακόλουθες τεχνολογίες ανακύκλωσης που εφαρμόζονται στο μέρος Ζ σημείο 2 του παραρτήματος VIII.

4. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας να καθιερώνουν πιστοποιημένα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης και να αναθέτουν τη διενέργεια ελέγχων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1221/2009.

Άρθρο 27

Γενικές απαιτήσεις για τον τεμαχισμό

1. Έως την 1η Σεπτεμβρίου 2029, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και άλλοι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που εκτελούν εργασίες τεμαχισμού ζητούν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που τους παραδίδονται για τεμαχισμό, ή τα μεγάλα δομικά εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία από το πλαίσιο ή το αμάξωμα οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους των κατηγοριών N₂, N₃, M₂, M₃ και O τα οποία τους παραδίδονται για τεμαχισμό ή κοπή:

α) να έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση σύμφωνα με το άρθρο 28 και τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία τους να έχουν αφαιρεθεί σύμφωνα με το άρθρο 29· και

β) να συνοδεύονται από αντίγραφο του πιστοποιητικού καταστροφής που έχει εκδοθεί για το συγκεκριμένο όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

2. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που εκτελούν εργασίες τεμαχισμού και που παραλαμβάνουν οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους τα οποία δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 1:

α) αναφέρουν τη μη συμμόρφωση στην αρμόδια αρχή, περιλαμβάνοντας το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας του φυσικού ή νομικού προσώπου που παρέδωσε το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ή σε άλλο φορέα διαχείρισης αποβλήτων για τεμαχισμό·

β) δεν χρησιμοποιούν τα εν λόγω οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στις εργασίες τεμαχισμού τους, εκτός εάν η αρμόδια αρχή επιτρέψει τις εργασίες αυτές ή έως ότου ληφθούν τα αναγκαία μέτρα για την επεξεργασία του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του σύμφωνα με τα άρθρα 28 και 29 και για την έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής σύμφωνα με το άρθρο 25.

3. Επιτρέπεται στις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων που πραγματοποιούν τεμαχισμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους να αναμειγνύουν τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους με άλλα απόβλητα, συμπεριλαμβανομένων απορριμμάτων συσκευασίας και αποβλήτων ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού μόνον εφόσον πληρούνται τα κριτήρια και οι οριακές τιμές του Μέρους Z σημεία 1 και 2 του παραρτήματος VII.

Άρθρο 28

Απορρύπανση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους

1. Εντός 30 ημερών από την παράδοση οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, η εν λόγω εγκατάσταση υποβάλλει το εν λόγω όχημα σε απορρύπανση πριν από την περαιτέρω επεξεργασία του, σύμφωνα με τις ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται στο μέρος B του παραρτήματος VIII.
2. Τα υγρά και ρευστά που παρατίθενται στο μέρος B του παραρτήματος VIII συλλέγονται και αποθηκεύονται χωριστά, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο μέρος A του παραρτήματος VIII. Τα απόβλητα έλαια συλλέγονται και αποθηκεύονται χωριστά από τα άλλα υγρά και ρευστά και υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 21 της οδηγίας 2008/98/EK.
3. Τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που περιέχουν τις ουσίες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 του παρόντος κανονισμού αφαιρούνται από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και τυγχάνουν χειρισμού σύμφωνα με το άρθρο 17 της οδηγίας 2008/98/EK.
4. Οι μπαταρίες αφαιρούνται χωριστά από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και αποθηκεύονται σε καθορισμένη περιοχή για περαιτέρω επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 70 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542.
5. Ο χειρισμός και η επίστρωση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών που έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση πραγματοποιούνται σύμφωνα με τα άρθρα 18 και 19 της οδηγίας 2008/98/EK.
6. Η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας τεκμηριώνει την απορρύπανση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καταγράφοντας τις πληροφορίες που παρατίθενται στο παράρτημα VIII μέρος B σημείο 4 και υποβάλλει τις εν λόγω πληροφορίες για κάθε ημερολογιακό έτος στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους.

Άρθρο 29

Υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή, ανακαίνιση και ανακύκλωση πριν από τον τεμαχισμό

1. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2029, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας διασφαλίζουν ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο παράρτημα VIII μέρος Γ αφαιρούνται από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, πριν από τον τεμαχισμό ή τη συμπίεση, μετά την ολοκλήρωση των εργασιών απορρύπανσης που αναφέρονται στο άρθρο 28.

Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας αφαιρούν τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που απαριθμούνται στο μέρος Γ του παραρτήματος VII με δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής ή ανακαίνισης με μη καταστρεπτικό τρόπο.

Το δεύτερο εδάφιο της παρούσας παραγράφου δεν εφαρμόζεται εάν μια εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας αποδείξει ότι η χειροκίνητη αποσυναρμολόγηση, η ημιαυτοματοποιημένη ή η αυτοματοποιημένη αποσυναρμολόγηση με μη καταστρεπτικό τρόπο των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που απαριθμούνται στο μέρος Γ του παραρτήματος VIII συνεπάγεται δυσανάλογο οικονομικό κόστος που δεν μπορεί να αντισταθμιστεί από τα έσοδα που αναμένονται από την επαναχρησιμοποίηση, την ανακατασκευή ή την ανακαίνιση των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων.

2. Μια εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας δεν υποχρεούται να αφαιρεί εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Γ του παραρτήματος VIII, με εξαίρεση εκείνα που πρόκειται να αφαιρεθούν με μη καταστρεπτικό τρόπο σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, εάν αποδείξει ότι οι τεχνολογίες μετά τον τεμαχισμό διαχωρίζουν τα υλικά από τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που καθορίζονται στη δεύτερη στήλη του μέρους Γ του παραρτήματος VIII εξίσου αποδοτικά με τις χειροκίνητες διαδικασίες αποσυναρμολόγησης, τις ημιαυτοματοποιημένες ή αυτοματοποιημένες διαδικασίες αποσυναρμολόγησης και ότι πληρούνται τα κριτήρια και οι οριακές τιμές του μέρους Z σημεία 1 και 2 του παραρτήματος VIII.

Για τους σκοπούς του πρώτου εδαφίου, η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας παρέχει τις πληροφορίες που παρατίθενται στο μέρος Z σημείο 3 του παραρτήματος VIII.

3. Εκτός από τις υποχρεώσεις του άρθρου 35 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας τηρούν αρχεία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που υποβάλλονται σε επεξεργασία χωρίς προηγούμενη αφαίρεση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, περιλαμβανομένου του ονόματος και της διεύθυνσης των εγκαταστάσεων επεξεργασίας, καθώς και του VIN των σχετικών οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας παρέχουν στην αρμόδια αρχή τις πληροφορίες στα αρχεία που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου σύμφωνα με το άρθρο 50 παράγραφος 6.

Άρθρο 30

Απαιτήσεις για τα αφαιρούμενα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία

1. Όλα τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που έχουν αφαιρεθεί από όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σύμφωνα με το άρθρο 29 παράγραφος 1 αξιολογούνται προκειμένου να προσδιοριστεί κατά πόσον είναι κατάλληλα για:

α) επαναχρησιμοποίηση, σύμφωνα με το παράρτημα VIII μέρος Δ σημείο 1 στοιχείο α)·

β) ανακατασκευή ή ανακαίνιση, σύμφωνα με το παράρτημα VIII μέρος Δ σημείο 1 στοιχείο β)·

γ) ανακύκλωση· ή

δ) ή άλλες εργασίες επεξεργασίας, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών απαιτήσεων επεξεργασίας του μέρους ΣΤ του παραρτήματος VIII.

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

2. Τα αφαιρούμενα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση:

α) επισημαίνονται σύμφωνα με το παράρτημα VIII μέρος Δ σημείο 2· και

β) προστατεύονται κατάλληλα από ζημιές κατά τη μεταφορά, τη φόρτωση και την εκφόρτωση.

3. Τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που απαριθμούνται στο μέρος Ε του παραρτήματος VII δεν επαναχρησιμοποιούνται, εκτός εάν η αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 επιβεβαιώσει ότι η χρήση αυτών των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων συμμορφώνεται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις του οχήματος, όπως καθορίζονται στους κανονισμούς (ΕΕ) 2018/858 και (ΕΕ) αριθ. 168/2013. Τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία μπορούν να μεταβιβαστούν σε άλλον οικονομικό φορέα για επαναχρησιμοποίηση μόνον εάν πρόκειται να εγκατασταθούν από ειδικευμένο φορέα επισκευής και συντήρησης.

4. Τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή από εργασίες επισκευής και συντήρησης τα οποία αξιολογούνται ως κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση δεν θεωρούνται απόβλητα. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θέτουν, κατόπιν αιτήματος, στη διάθεση των αρμοδίων εθνικών αρχών:

α) τεκμηρίωση που επιβεβαιώνει την αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 και αποδεικνύει ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία είναι κατάλληλα για τους σκοπούς της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής ή της ανακαίνισης· και

β) αντίγραφο του τιμολογίου ή της σύμβασης που σχετίζεται με τη μεταφορά των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων.

5. Το παρόν άρθρο δεν εφαρμόζεται στις μπαταρίες στις οποίες εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/1542.

6. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας διασφαλίζουν ότι τα αφαιρούμενα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που δεν είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση αποστέλλονται για επεξεργασία σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρώτο εδάφιο στοιχεία γ) και δ).

Άρθρο 31

Εμπόριο μεταχειρισμένων, ανακατασκευασμένων ή ανακαινισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων

1. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2029, κάθε οικονομικός φορέας που πωλεί μεταχειρισμένα, ανακατασκευασμένα ή ανακαινισμένα ανταλλακτικά και κατασκευαστικά στοιχεία διασφαλίζει ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία περιέχουν την επισήμανση που τοποθετείται από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας σύμφωνα με το άρθρο 30 παράγραφος 2 στοιχείο α).

2. Σε περίπτωση πώλησης μεταχειρισμένων, ανακατασκευασμένων ή ανακαινισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σε καταναλωτές, οι οικονομικοί φορείς διασφαλίζουν ότι τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία είναι σε θέση να διατηρήσουν τις απαιτούμενες λειτουργίες και επιδόσεις τους κατά τη συνήθη χρήση και συμμορφώνονται με άλλες απαιτήσεις που ισχύουν για τα αγαθά που πωλούνται σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2019/771.

3. Οι απαιτήσεις για τους οικονομικούς φορείς των παραγράφων 1 και 2 εφαρμόζονται ανεξάρτητα από τη χρησιμοποιούμενη εμπορική τεχνική, συμπεριλαμβανομένων των διαδικτυακών πωλήσεων.

Άρθρο 32

Επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή και ανακαίνιση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων

1. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2029, τα κράτη μέλη παρέχουν κίνητρα για την επαναχρησιμοποίηση, την ανακατασκευή, τη μετασκευή και την ανακαίνιση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, τα οποία αφαιρούνται είτε κατά τη διάρκεια της χρήσης είτε κατά το στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής ενός οχήματος.

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

α) επιβολή στους φορείς συντήρησης και επισκευής της απαίτησης να προσφέρουν στους πελάτες τους την επισκευή ενός οχήματος με μεταχειρισμένα, ανακατασκευασμένα ή ανακαινισμένα ανταλλακτικά και κατασκευαστικά στοιχεία, παράλληλα με την προσφορά επισκευής του οχήματος με νέα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία, υπό την προϋπόθεση ότι η απαίτηση αυτή διατυπώνεται κατά τρόπο ώστε να μην προκαλείται υπερβολικό κόστος ή διοικητικός φόρτος για τις πολύ μικρές και τις μικρές επιχειρήσεις·

β) οικονομικά κίνητρα που αποσκοπούν στην τόνωση της αγοράς μεταχειρισμένων, ανακατασκευασμένων ή ανακαινισμένων ανταλλακτικών και κατασκευαστικών στοιχείων.

2. Τα κράτη μέλη περιλαμβάνουν στα προγράμματα πρόληψης της δημιουργίας αποβλήτων που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 29 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ τα κίνητρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

3. Η Επιτροπή διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με τα κίνητρα που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

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

Άρθρο 33

Στόχοι επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2030, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίζουν ότι οι παραγωγοί ή, εφόσον τους έχει ανατεθεί η αρμοδιότητα σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού διασφαλίζουν ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων επιτυγχάνουν τους ακόλουθους στόχους:

α) η επαναχρησιμοποίηση και η ανάκτηση, όπως υπολογίζονται από κοινού, είναι τουλάχιστον 95 %, κατά μέσο βάρος ανά όχημα, εξαιρουμένων των μπαταριών, και ανά έτος·

β) η επαναχρησιμοποίηση και η ανακύκλωση, όπως υπολογίζονται από κοινού, είναι τουλάχιστον 85 %, κατά μέσο βάρος ανά όχημα, εξαιρουμένων των μπαταριών, και ανά έτος.

2. Έως την 1η Ιανουαρίου 2032, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να διασφαλίζουν ότι οι παραγωγοί ή, εφόσον τους έχει ανατεθεί η αρμοδιότητα σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού διασφαλίζουν ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων επιτυγχάνουν ετήσιο στόχο ανακύκλωσης πλαστικών τουλάχιστον 30 % του συνολικού μέσου βάρους των πλαστικών που περιέχονται στα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Στο βάρος του ανακυκλωμένου πλαστικού και στο συνολικό βάρος των πλαστικών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο δεν περιλαμβάνονται τα ελαστομερή, τα θερμοσκληρυνόμενα πλην των αφρών πολυουρεθάνης που χρησιμοποιούνται για απορρόφηση κραδασμών και τα πλαστικά που περιέχουν ή έχουν ρυπανθεί από οποιαδήποτε ουσία που αναφέρεται στο άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1021 σε περίπτωση υπέρβασης των ορίων του παραρτήματος IV του εν λόγω κανονισμού.

Άρθρο 34

Απαγόρευση της υγειονομικής ταφής μη αδρανών αποβλήτων

Από την 1η Σεπτεμβρίου 2029, τα βαρέα και ελαφρά κλάσματα τεμαχισμού από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που παραμένουν μετά την επεξεργασία και περιέχουν μη αδρανή απόβλητα δεν γίνονται δεκτά σε χώρο υγειονομικής ταφής, εάν υπερβαίνουν τις οριακές τιμές του παραρτήματος VII μέρος Z σημείο 2 στοιχεία δ) και ε).

Άρθρο 35

Μεταφορές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους

1. Επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους μπορεί να πραγματοποιείται εκτός του εκάστοτε κράτους μέλους ή εκτός της Ένωσης, υπό την προϋπόθεση ότι η μεταφορά των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή των αποβλήτων που παράγονται κατά την επεξεργασία τους συμμορφώνεται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1157.

2. Οι μεταφορές οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους από την Ένωση σε τρίτη χώρα σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου συνυπολογίζονται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων και των στόχων που καθορίζονται στο άρθρο 33 μόνον εάν ο εξαγωγέας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους προσκομίσει αποδεικτικά έγγραφα εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή προορισμού, τα οποία αποδεικνύουν ότι η επεξεργασία πραγματοποιήθηκε σε συνθήκες που θεωρούνται ισοδύναμες με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και με τις απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας οι οποίες καθορίζονται σε άλλη ενωσιακή νομοθεσία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΤΗΣ ΚΥΡΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

Άρθρο 36

Μεταβίβαση της κυριότητας μεταχειρισμένων οχημάτων εντός της Ένωσης

1. Για τους σκοπούς της μεταβίβασης της κυριότητας μεταχειρισμένου οχήματος εντός της Ένωσης, ο οικονομικός φορέας υποβάλλει σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ενδιαφέρεται να αποκτήσει την κυριότητα του συγκεκριμένου οχήματος τεκμηρίωση που να αποδεικνύει ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ανεξάρτητα από τη χρησιμοποιούμενη συναλλακτική τεχνική, μεταξύ άλλων μέσω ειδικών πλειστηριασμών για οικονομικούς φορείς, εξ αποστάσεως συμβάσεων ή επιγραμμικών πλατφορμών. Η εν λόγω τεκμηρίωση αποδεικνύει ότι πρόκειται για όχημα σε καλή τεχνική κατάσταση ή συνίσταται σε αξιολόγηση σύμφωνα με το παράρτημα I που αποδεικνύει ότι δεν πρόκειται για όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

2. Για τους σκοπούς της μεταβίβασης της κυριότητας μεταχειρισμένου οχήματος εντός της Ένωσης, τα φυσικά πρόσωπα που δεν είναι οικονομικοί φορείς υποχρεούνται να παρέχουν την τεκμηρίωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 μόνο όταν:

α) το όχημα δηλώνεται ως ολική οικονομική ζημία από ασφαλιστική εταιρεία·

β) η πώληση συνάπτεται εξ ολοκλήρου μέσω επιγραμμικής πλατφόρμας, χωρίς φυσική παράδοση του οχήματος μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή ή οποιουδήποτε προσώπου ενεργεί για λογαριασμό τους.

Άρθρο 37

Κατάσταση του οχήματος

1. Όταν αξιολογεί τη ζημία οχήματος που έχει εμπλακεί σε ατύχημα, η ασφαλιστική εταιρεία ή οποιοσδήποτε άλλος εμπειρογνώμονας αυτοκινήτων που διενεργεί την αξιολόγηση για λογαριασμό της αξιολογεί επίσης αν το όχημα είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του σύμφωνα με το παράρτημα I.

2. Όταν υπάρχουν αμφιβολίες για το αν ένα μεταχειρισμένο όχημα είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να απαιτούν από τον ιδιοκτήτη του οχήματος να υποβάλει τεκμηρίωση ότι το εν λόγω όχημα δεν είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του. Η τεκμηρίωση αυτή συνίσταται σε αξιολόγηση σύμφωνα με το παράρτημα I ή σε έγκυρο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 51 του παρόντος κανονισμού, για να τροποποιεί τον παρόντα κανονισμό καταργώντας τα κριτήρια που απαριθμούνται στο παράρτημα I, για να προσδιορίζεται αν ένα μεταχειρισμένο όχημα είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του, υπό την προϋπόθεση ότι η τεχνολογική πρόοδος στον τομέα της ιχνηλασιμότητας, της δυνατότητας επισκευής και της ασφάλειας δικαιολογεί περιορισμό των περιπτώσεων στις οποίες το όχημα θεωρείται στο τέλος του κύκλου ζωής του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΕΞΑΓΩΓΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΤΡΙΤΕΣ ΧΩΡΕΣ

Άρθρο 38

Αρμόδια αρχή για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων σε τρίτες χώρες

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές ως υπεύθυνες για τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στο παρόν κεφάλαιο.
2. Έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2027, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των αρμοδίων αρχών που ορίζονται σύμφωνα με την παράγραφο 1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση την Επιτροπή σχετικά με κάθε μεταβολή των ονομασιών ή των διευθύνσεων των εν λόγω αρμοδίων αρχών.

Άρθρο 39

Έλεγχοι και απαιτήσεις για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων

1. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2031, τα μεταχειρισμένα οχήματα προς εξαγωγή υπόκεινται στους ελέγχους και τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παρόν κεφάλαιο.
2. Το παρόν κεφάλαιο εφαρμόζεται με την επιφύλαξη άλλων διατάξεων του παρόντος κανονισμού, καθώς και άλλων νομικών πράξεων της Ένωσης που διέπουν τη χορήγηση άδειας για εξαγωγή αγαθών, ιδίως του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 και των άρθρων 46, 47, 267 και 269 αυτού.
3. Μεταχειρισμένα οχήματα μπορούν να εξαγονται μόνον εφόσον:
 - α) δεν βρίσκονται στο τέλος του κύκλου ζωής τους· και
 - β) είναι σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία κατά την ημερομηνία υποβολής της διασάφησης εξαγωγής, εκτός εάν έχουν αναγνωριστεί ως οχήματα ειδικού πολιτιστικού ενδιαφέροντος σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο στ) και το παράρτημα II.
4. Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται ή τίθενται στη διάθεση των τελωνειακών αρχών για κάθε μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί:
 - α) ο αναγνωριστικός αριθμός οχήματος (VIN) του μεταχειρισμένου οχήματος και τα στοιχεία του κράτους μέλους στο οποίο ταξινομήθηκε τελευταία το όχημα·
 - β) δήλωση που επιβεβαιώνει ότι το μεταχειρισμένο όχημα πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, ή πιστοποιητικό σύμφωνα με το παράρτημα II.
5. Για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με το παρόν κεφάλαιο όσον αφορά τη χορήγηση άδειας για την εξαγωγή μεταχειρισμένου οχήματος:
 - α) έως ότου τεθεί σε λειτουργία η διασύνδεση που αναφέρεται στο άρθρο 46 παράγραφος 4, οι τελωνειακές αρχές ανταλλάσσουν πληροφορίες και συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές σύμφωνα με το άρθρο 45 και, όπου απαιτείται, λαμβάνουν υπόψη την εν λόγω ανταλλαγή πληροφοριών και συνεργασία προκειμένου να καταστεί δυνατή η χορήγηση άδειας για την εξαγωγή μεταχειρισμένου οχήματος·
 - β) μόλις τεθεί σε λειτουργία η διασύνδεση που αναφέρεται στο άρθρο 46 παράγραφος 4, εφαρμόζονται το άρθρο 40, το άρθρο 41 παράγραφοι 2 και 3 και το άρθρο 43 παράγραφος 3, και οι κοινοποιήσεις και άλλες ανταλλαγές βάσει των άρθρων 42, 43 και 44 πραγματοποιούνται μέσω των ηλεκτρονικών αυτών συστημάτων.

6. Τα προς εξαγωγή μεταχειρισμένα οχήματα δεν υπόκεινται:

α) σε εγγραφή στη λογιστική καταχώριση του διασαφιστή δυνάμει του άρθρου 182 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013·

β) σε αυτοαξιολόγηση δυνάμει του άρθρου 185 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013.

Άρθρο 40

Αυτοματοποιημένη επαλήθευση των πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση του οχήματος

1. Πριν από την παράδοση μεταχειρισμένου οχήματος για εξαγωγή, οι τελωνειακές αρχές επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα μέσω των ηλεκτρονικών συστημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 46 παράγραφος 4, εάν με βάση τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος (VIN) και τις πληροφορίες σχετικά με το κράτος μέλος της τελευταίας ταξινόμησης, το όχημα θεωρείται σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία. Η εν λόγω υποχρέωση δεν ισχύει για οχήματα που έχουν αναγνωριστεί ως οχήματα ειδικού πολιτιστικού ενδιαφέροντος σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο στ) και το παράρτημα II.

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

Άρθρο 41

Διαχείριση κινδύνων και τελωνειακοί έλεγχοι

1. Για την επιβολή των διατάξεων του άρθρου 39, οι τελωνειακές αρχές διενεργούν ελέγχους στα μεταχειρισμένα οχήματα προς εξαγωγή σύμφωνα με τις διατάξεις περί διαχείρισης κινδύνων και τελωνειακών ελέγχων που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013. Με την επιφύλαξη του άρθρου 40 του παρόντος κανονισμού, οι έλεγχοι αυτοί βασίζονται πρωτίστως σε ανάλυση των κινδύνων, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013.

2. Επιπλέον της διαχείρισης κινδύνων που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, μόλις τεθεί σε λειτουργία η διασύνδεση που αναφέρεται στο άρθρο 46, τα ηλεκτρονικά συστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 46 παράγραφος 1 περιέχουν τις πληροφορίες και οι τελωνειακές αρχές επαληθεύουν αυτόματα και ηλεκτρονικά μέσω της διασύνδεσης που αναφέρεται στο άρθρο 46 παράγραφος 4 αν ένα μεταχειρισμένο όχημα προς εξαγωγή πληροί ειδικούς όρους που συνδέονται με την προστασία του περιβάλλοντος ή την οδική ασφάλεια σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 51, για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τον καθορισμό των όρων συμμόρφωσης που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, όσον αφορά τους ειδικούς όρους που εφαρμόζονται στην εισαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων από την τρίτη χώρα εισαγωγής και συνδέονται με την προστασία του περιβάλλοντος και την οδική ασφάλεια, όταν οι εν λόγω όροι έχουν κοινοποιηθεί από την εκάστοτε τρίτη χώρα στην Επιτροπή. Οι όροι αυτοί είναι επαληθεύσιμοι με βάση τις πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στα ηλεκτρονικά συστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 46 παράγραφος 1.

4. Η Επιτροπή δημοσιεύει και να επικαιροποιεί τακτικά σε ειδική διαδικτυακή πύλη τους ειδικούς όρους που της έχουν κοινοποιηθεί και που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος ή την οδική ασφάλεια και που επιβάλλονται από τρίτες χώρες που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

Άρθρο 42**Αναστολή**

1. Όταν υπάρχουν βάσιμοι λόγοι να θεωρείται ότι ένα μεταχειρισμένο όχημα προς εξαγωγή δύναται να μη συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου, οι τελωνειακές αρχές αναστέλλουν αμέσως την άδεια εξαγωγής του εν λόγω μεταχειρισμένου οχήματος, ενημερώνουν αμέσως τις αρμόδιες αρχές που ορίζονται βάσει του άρθρου 38 για την αναστολή και διαβιβάζουν όλες τις σχετικές πληροφορίες που απαιτούνται ώστε οι αρμόδιες αρχές να διαπιστώσουν αν το μεταχειρισμένο όχημα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και μπορεί να χορηγηθεί άδεια για την εξαγωγή του.

2. Προκειμένου να διαπιστωθεί αν ένα μεταχειρισμένο όχημα, το οποίο υπόκειται σε αναστολή όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1, συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να ζητήσουν, από οποιοδήποτε πρόσωπο εμπλεκόμενο στην εξαγωγή του συγκεκριμένου μεταχειρισμένου οχήματος, πρόσθετες πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με την πώληση ή τη μεταβίβαση της κυριότητας του οχήματος, όπως αντίγραφο του τιμολογίου ή της σύμβασης, καθώς και έγγραφα που αποδεικνύουν ότι το εν λόγω μεταχειρισμένο όχημα προορίζεται για περαιτέρω χρήση.

Άρθρο 43**Χορήγηση άδειας για εξαγωγή**

1. Εάν η χορήγηση άδειας σε ένα μεταχειρισμένο όχημα για εξαγωγή έχει ανασταλεί σύμφωνα με το άρθρο 42, στο εν λόγω μεταχειρισμένο όχημα χορηγείται άδεια για εξαγωγή εφόσον έχουν εκπληρωθεί όλες οι υπόλοιπες απαιτήσεις και διατυπώσεις που σχετίζονται με την εν λόγω χορήγηση άδειας και εφόσον πληρούνται οποιαδήποτε από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) οι αρμόδιες αρχές που ορίστηκαν βάσει του άρθρου 38 δεν έχουν ζητήσει από τις τελωνειακές αρχές, εντός τεσσάρων εργάσιμων ημερών από την έναρξη της αναστολής, να διατηρήσουν την αναστολή· ή

β) οι αρμόδιες αρχές που ορίστηκαν βάσει του άρθρου 38 έχουν ενημερώσει τις τελωνειακές αρχές ότι ενέκριναν τη χορήγηση άδειας για εξαγωγή σύμφωνα με το παρόν κεφάλαιο.

2. Η χορήγηση άδειας για εξαγωγή δεν θεωρείται απόδειξη της συμμόρφωσης με την ενωσιακή νομοθεσία και, ιδίως, με τον παρόντα κανονισμό ή τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013.

3. Οι τελωνειακές αρχές κοινοποιούν αυτόματα την έξοδο του οχήματος από την Ένωση μέσω της διασύνδεσης που αναφέρεται στο άρθρο 46 παράγραφος 4 στην αρχή ταξινόμησης οχημάτων του κράτους μέλους τελευταίας ταξινόμησης. Η αρχή ταξινόμησης οχημάτων καταγράφει στο εθνικό της μητρώο οχημάτων ότι το όχημα εξήχθη σε τρίτη χώρα.

Άρθρο 44**Μη χορήγηση άδειας για εξαγωγή**

1. Εάν η αρμόδια αρχή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ένα μεταχειρισμένο όχημα για το οποίο έχει γνωστοποιηθεί η αναστολή σύμφωνα με το άρθρο 42 δεν συμμορφώνεται με το παρόν κεφάλαιο, ζητεί αμέσως από τις τελωνειακές αρχές να μην χορηγήσουν άδεια για την εξαγωγή του και τις ενημερώνει σχετικά.

2. Μετά τη γνωστοποίηση από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με την παράγραφο 1, οι τελωνειακές αρχές δεν χορηγούν άδεια για εξαγωγή του μεταχειρισμένου οχήματος.

Άρθρο 45

Συνεργασία μεταξύ των αρχών και ανταλλαγή πληροφοριών

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

Άρθρο 46

Ηλεκτρονικά συστήματα

1. Το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB που αναπτύχθηκε από την Επιτροπή χρησιμοποιείται για την ανταλλαγή του VIN και άλλων πληροφοριών σχετικά με την ταξινόμηση οχημάτων και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου μεταξύ των εθνικών μητρώων οχημάτων και των ηλεκτρονικών συστημάτων για τον τεχνικό έλεγχο των κρατών μελών, καθώς και για τη διασύνδεση με το περιβάλλον ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, όπου αυτό είναι αναγκαίο για τους ελέγχους και τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παρόν κεφάλαιο.

2. Το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB που αναφέρεται στην παράγραφο 1 παρέχει τουλάχιστον τις ακόλουθες λειτουργίες:

α) ανταλλαγή των δεδομένων σε πραγματικό χρόνο με τα εθνικά μητρώα οχημάτων και τα εθνικά ηλεκτρονικά συστήματα τεχνικού ελέγχου των κρατών μελών που είναι διασυνδεδεμένα με αυτό·

β) παροχή δυνατότητας αυτοματοποιημένου ηλεκτρονικού ελέγχου των δεδομένων που παρέχονται σε πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου, όπως αναφέρεται στο παράρτημα II της οδηγίας 2014/45/ΕΕ, της ημερομηνίας της πρώτης ταξινόμησης ενός οχήματος, καθώς και του κράτους μέλους στο οποίο το όχημα ταξινομήθηκε τελευταία, όπως αναφέρεται στην οδηγία 1999/37/ΕΚ, προκειμένου να διαπιστωθεί αν ένα μεταχειρισμένο όχημα προς εξαγωγή συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 39, στο άρθρο 40 παράγραφος 1 και στο άρθρο 41·

γ) διασύνδεση με το περιβάλλον ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2399, με σκοπό την ανταλλαγή δεδομένων, και υποστήριξη της διαδικασίας ανταλλαγής πληροφοριών που αναφέρεται στο άρθρο 40 παράγραφος 1 και στο άρθρο 41 παράγραφος 2, καθώς και υποστήριξη των κοινοποιήσεων που αναφέρονται στα άρθρα 42, 43 και 44·

δ) για τους σκοπούς της συνεργασίας με τρίτες χώρες βάσει του άρθρου 45 παράγραφος 2, παροχή της δυνατότητας ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών με τις αρμόδιες αρχές τρίτων χωρών που έχουν κοινοποιήσει στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 41 παράγραφος 2, τους ειδικούς όρους τους οποίους εφαρμόζουν για την εισαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων.

3. Τα κράτη μέλη διασυνδέουν τα οικεία εθνικά μητρώα οχημάτων και τα εθνικά ηλεκτρονικά συστήματα τεχνικού ελέγχου με το ηλεκτρονικό σύστημα MOVE-HUB που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Η εν λόγω διασύνδεση τίθεται σε λειτουργία εντός δύο ετών από την έκδοση της εκτελεστικής πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο 5.

4. Η Επιτροπή διασυνδέει το σύστημα MOVE-HUB που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου με το σύστημα ενιαίας τελωνειακής θυρίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ανταλλαγή πιστοποιητικών που θεσπίστηκε με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2399, ώστε να είναι δυνατή η πραγματοποίηση των αυτοματοποιημένων ελέγχων που αναφέρονται στο άρθρο 40 και στο άρθρο 41 παράγραφος 2 και των κοινοποιήσεων που αναφέρονται στα άρθρα 42, 43 και 44. Η εν λόγω διασύνδεση τίθεται σε λειτουργία εντός τεσσάρων ετών από την έκδοση της εκτελεστικής πράξης που αναφέρεται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου.

5. Η Επιτροπή, έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2028, εκδίδει τις εκτελεστικές πράξεις για τον καθορισμό των αναγκαίων ρυθμίσεων για την υλοποίηση των λειτουργιών του MOVE-HUB που αναφέρονται στην παράγραφο 2, περιλαμβανομένων των τεχνικών μέτρων που απαιτούνται για τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών συστημάτων με το MOVE-HUB, των όρων σύνδεσης με το MOVE-HUB, των δεδομένων που πρέπει να διαβιβάζονται από τα εθνικά συστήματα και του μορφοτύπου για τη διαβίβαση των δεδομένων αυτών μέσω των διασυνδεδεμένων εθνικών συστημάτων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 52 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΕΚΤΕΛΕΣΗ

Άρθρο 47

Επιθεωρήσεις

1. Για τους σκοπούς επιβολής του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη θεσπίζουν στρατηγικές επιθεώρησης με στόχο τον εντοπισμό παράνομων δραστηριοτήτων στον τομέα της συλλογής, της επεξεργασίας και της εξαγωγής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών τους στοιχείων. Οι εν λόγω στρατηγικές προβλέπουν τις επιθεωρήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 2, 3 και 4.

2. Για τους σκοπούς της επιβολής του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη επιθεωρούν:

α) εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας·

β) σημεία συλλογής·

γ) άλλες εγκαταστάσεις και οικονομικούς φορείς που μπορεί να εμπλέκονται στη συλλογή, την επεξεργασία και την εξαγωγή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή στην πώληση μεταχειρισμένων ανταλλακτικών και κατασκευαστικών στοιχείων.

3. Ο συνολικός αριθμός των οικονομικών φορέων που απαριθμούνται στην παράγραφο 2 και υπόκεινται σε επιθεώρηση κάθε ημερολογιακό έτος υπολογίζεται ως τουλάχιστον το 10 % των φορέων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχεία α) και β).

4. Τα κράτη μέλη διενεργούν επίσης τακτικές και βάσει των κινδύνων επιθεωρήσεις σχετικά με την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων προκειμένου να επαληθεύσουν τη συμμόρφωση με το άρθρο 39.

5. Προκειμένου να γίνεται διάκριση μεταξύ μεταχειρισμένων οχημάτων και οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να επιθεωρούν τις μεταφορές μεταχειρισμένων οχημάτων για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι είναι οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ώστε να διαπιστώνουν αν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του άρθρου 36 και του παραρτήματος I και να παρακολουθούν αναλόγως τέτοιες μεταφορές.

6. Όταν οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους διαπιστώνουν ότι η προβλεπόμενη μεταφορά μεταχειρισμένου οχήματος περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, το κόστος των ενδεδειγμένων αναλύσεων, επιθεωρήσεων και αποθήκευσης των οχημάτων, για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι είναι οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, μπορεί να επιβαρύνει τα πρόσωπα που οργανώνουν τη μεταφορά των εν λόγω οχημάτων.

Άρθρο 48

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

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν, όσον αφορά όλες τις σχετικές αρμόδιες αρχές που συμμετέχουν στην επιβολή του παρόντος κανονισμού, αποτελεσματικούς μηχανισμούς που επιτρέπουν στις εν λόγω αρχές να συνεργάζονται και να συντονίζονται σε εθνικό επίπεδο όσον αφορά την ανάπτυξη και την εφαρμογή πολιτικών και δραστηριοτήτων επιβολής που σχετίζονται με την παρακολούθηση της ταξινόμησης, της αποταξινόμησης, της αναστολής και της ακύρωσης της ταξινόμησης οχημάτων, το πιστοποιητικό καταστροφής, την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων, καθώς και την πρόληψη της παράνομης επεξεργασίας και εξαγωγής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

2. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται μεταξύ τους, διμερώς και πολυμερώς, ώστε να διευκολύνεται η πρόληψη και ο εντοπισμός παράνομης επεξεργασίας και εξαγωγής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και να αντιμετωπιστεί το ζήτημα των αγνοούμενων οχημάτων. Ανταλλάσσουν σχετικές πληροφορίες για την ταξινόμηση, την αποταξινόμηση, την αναστολή και την ακύρωση της ταξινόμησης οχημάτων, μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος ανταλλαγών που αναφέρεται στο άρθρο 46. Ανταλλάσσουν επίσης σχετικές πληροφορίες σχετικά με τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και τους φορείς επισκευής και συντήρησης που δεν επιτρέπεται να λειτουργούν ως εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, καθώς και άλλες εγκαταστάσεις και οικονομικούς φορείς, οι οποίοι μπορούν να εκτελούν εργασίες που αφορούν την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ανταλλάσσουν πληροφορίες, εμπειρίες και γνώσεις σχετικά με παράνομες δραστηριότητες που αφορούν οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, μέτρα επιβολής και κοινές δράσεις σε τακτική βάση στο πλαίσιο καθιερωμένων δομών, όπως δίκτυα επιβολής του νόμου, οργανισμοί και η επιτροπή που συγκροτείται σύμφωνα με το άρθρο 52 του παρόντος κανονισμού.

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

3. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τα μέλη του μόνιμου προσωπικού τους που είναι υπεύθυνα για τη συνεργασία που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου και στο άρθρο 45.

Άρθρο 49

Κυρώσεις

Έως την 1η Σεπτεμβρίου 2029, τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για παραβάσεις του άρθρου 15 παράγραφος 1, του άρθρου 16, του άρθρου 18 παράγραφος 1, του άρθρου 22 παράγραφοι 1 και 2, των άρθρων 23 και 24, του άρθρου 25 παράγραφοι 1 και 2, των άρθρων 26 έως 31 και των άρθρων 33, 34, 36, 37 και 39 του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την διασφάλιση της εφαρμογής τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν αμελλητί τους εν λόγω κανόνες και τα εν λόγω μέτρα στην Επιτροπή και την ενημερώνουν αμελλητί σχετικά με κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους.

Άρθρο 50

Υποβολή εκθέσεων στην Επιτροπή

1. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2029, τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν σε συγκεντρωτική μορφή για κάθε ημερολογιακό έτος και με τη μορφή που καθορίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 5, τα ακόλουθα δεδομένα, τα οποία βασίζονται σε πληροφορίες και στοιχεία που λαμβάνονται από τους παραγωγούς, τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού και τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων:

- α) τον αριθμό των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στο κράτος μέλος·
- β) τον αριθμό των οχημάτων που τέθηκαν στην αγορά για πρώτη φορά στο έδαφος του κράτους μέλους·
- γ) τον αριθμό και το βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που συλλέχθηκαν και υποβλήθηκαν σε απορρύπανση στο κράτος μέλος·
- δ) τον αριθμό και το βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που ανακυκλώθηκαν στο έδαφος του κράτους μέλους·
- ε) τον αριθμό και το βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που εξήχθησαν ή μεταφέρθηκαν για περαιτέρω επεξεργασία σε άλλο κράτος μέλος ή τρίτη χώρα·
- στ) τον αριθμό και το βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που εισήχθησαν ή μεταφέρθηκαν για περαιτέρω επεξεργασία από τρίτη χώρα·
- ζ) τον αριθμό των μεταχειρισμένων οχημάτων προς εξαγωγή και τον αριθμό των μεταχειρισμένων οχημάτων που εισήχθησαν·
- η) τον αριθμό των πιστοποιητικών καταστροφής που εκδόθηκαν·

- θ) το συνολικό βάρος και, όπου συντρέχει περίπτωση, την ποσότητα των εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που αφαιρέθηκαν από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους για σκοπούς:
- i) επαναχρησιμοποίησης·
 - ii) ανακατασκευής ή ανακαίνισης·
 - iii) ανακύκλωσης·
 - iv) ανάκτησης, συμπεριλαμβανομένης της ανάκτησης ενέργειας·
 - v) διάθεσης·
- ι) την ποσότητα και το βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που υποβλήθηκαν σε επεξεργασία με διαφορετικό τρόπο από αυτόν που αναφέρεται στο στοιχείο δ)·
- ια) την ποσότητα και το βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που χρησιμοποιήθηκαν για επίχωση·
- ιβ) τα ποσοστά των στόχων που καθορίζονται στο άρθρο 33 τα οποία επιτεύχθηκαν από όλους τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων που δραστηριοποιούνται στο κράτος μέλος·
- ιγ) τη χρήση της εξαιρέσης που προβλέπεται στο άρθρο 29 παράγραφος 2 και τον τρόπο παρακολούθησής της από το κοινοποιούν κράτος μέλος·
- ιδ) στοιχεία σχετικά με τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού, συμπεριλαμβανομένων των ονομάτων των νομικών προσώπων που εκπροσωπούν·
- ιε) στοιχεία για την εφαρμογή του άρθρου 21·
- ιστ) τις ποσότητες εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν σημαντικές ποσότητες κρίσιμων πρώτων υλών που αφαιρέθηκαν από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και τις ποσότητες κρίσιμων πρώτων υλών που ανακτήθηκαν από τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία.

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

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

2. Τα στοιχεία που παρέχονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την παράγραφο 1 συνοδεύονται από έκθεση ελέγχου ποιότητας. Οι εν λόγω πληροφορίες υποβάλλονται στον μορφότυπο που θεσπίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 5.

3. Τα κράτη μέλη συντάσσουν ανά πέντε έτη έκθεση στην οποία παρουσιάζονται συνοπτικά:

- α) τα κίνητρα που θεσπίστηκαν για την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σύμφωνα με το άρθρο 32, και ο εκτιμώμενος αντίκτυπός τους·
- β) η επιβολή ποινών και άλλων κυρώσεων που προβλέπονται στην εθνική τους νομοθεσία για παραβάσεις του παρόντος κανονισμού, οι οποίες θεσπίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 49, συμπεριλαμβανομένου καταλόγου των τύπων των παραβάσεων που κοινοποιήθηκαν και των τύπων των μέτρων που ελήφθησαν·

γ) τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 47·

δ) ο τρόπος εφαρμογής των ορισμών «όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του» και «μεταχειρισμένο όχημα», συμπεριλαμβανομένων των πρακτικών δυσκολιών που ανέκυψαν στο πλαίσιο αυτό.

Τα κράτη μέλη υποβάλλουν την εν λόγω έκθεση στην Επιτροπή εντός έξι μηνών από τη λήξη της πενταετούς περιόδου που καλύπτει. Η πρώτη έκθεση υποβάλλεται στην Επιτροπή έως την 1η Σεπτεμβρίου 2032.

Η Επιτροπή ελέγχει τις εκθέσεις που υποβάλλουν τα κράτη μέλη και συντάσσει και δημοσιοποιεί εκθέσεις σχετικά με τις ληφθείσες πληροφορίες, προκειμένου να υποστηρίξει την αξιολόγηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού στα κράτη μέλη και να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη.

4. Για τον σκοπό της παρακολούθησης της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή συλλέγει και ελέγχει τις πληροφορίες που διατίθενται σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν:

α) τη μεθοδολογία και τους κανόνες για τον υπολογισμό, την επαλήθευση και την υποβολή στοιχείων σύμφωνα με την παράγραφο 1, συμπεριλαμβανομένων των εξής:

i) μεθοδολογία για τον προσδιορισμό της ποσότητας και του βάρους των εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που αφαιρούνται για τους σκοπούς που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία θ), ι), ια) και ιστ)·

ii) μεθοδολογία για τον προσδιορισμό του βάρους των ανακυκλωμένων αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένου του προσδιορισμού των σημείων υπολογισμού και των σημείων μέτρησης, και, εφόσον απαιτείται, των δυνατοτήτων εφαρμογής μέσω ποσοστών απωλειών·

iii) μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση της επίτευξης των στόχων επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης που αναφέρονται στο άρθρο 33, περιλαμβανομένης της περίπτωσης συνδυασμένου τεμαχισμού οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους με άλλα απόβλητα που αναφέρεται στο άρθρο 27 και στο μέρος Z σημείο 3 του παραρτήματος VIII·

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

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται έως τις 31 Μαρτίου 2029, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 52 παράγραφος 2.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Άρθρο 51

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.
2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, στο άρθρο 5 παράγραφος 6, στο άρθρο 6 παράγραφοι 6 έως 9, στο άρθρο 7 παράγραφος 3, στο άρθρο 9 παράγραφος 7, στο άρθρο 11 παράγραφος 4, στο άρθρο 12 παράγραφος 2, στο άρθρο 21 παράγραφος 2, στο άρθρο 22 παράγραφος 6, στο άρθρο 26 παράγραφος 3, στο άρθρο 37 παράγραφος 3 και στο άρθρο 41 παράγραφος 3 για περίοδο πέντε ετών από τις 13 Αυγούστου 2026. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, στο άρθρο 5 παράγραφος 6, στο άρθρο 6 παράγραφοι 6 έως 9, στο άρθρο 7 παράγραφος 3, στο άρθρο 9 παράγραφος 7, στο άρθρο 11 παράγραφος 4, στο άρθρο 12 παράγραφος 2, στο άρθρο 21 παράγραφος 2, στο άρθρο 22 παράγραφος 6, στο άρθρο 26 παράγραφος 3, στο άρθρο 37 παράγραφος 3 και στο άρθρο 41 παράγραφος 3 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης τερματίζει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3, το άρθρο 5 παράγραφος 6, το άρθρο 6 παράγραφοι 6 έως 9, το άρθρο 7 παράγραφος 3, το άρθρο 9 παράγραφος 7, το άρθρο 11 παράγραφος 4, το άρθρο 12 παράγραφος 2, το άρθρο 21 παράγραφος 2, το άρθρο 22 παράγραφος 6, το άρθρο 26 παράγραφος 3, το άρθρο 37 παράγραφος 3 και το άρθρο 41 παράγραφος 3 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 52

Διαδικασία επιτροπής

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IX
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Άρθρο 53

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542

Το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα XII του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 54

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020

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

Άρθρο 55

Τροποποιήσεις των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858 και (ΕΕ) αριθ. 168/2013

Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 και το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα XI του παρόντος κανονισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ X
ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 56

Επανεξέταση

1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2035, η Επιτροπή επανεξετάζει και συντάσσει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον, την ανθρώπινη υγεία και τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς και την υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο. Εάν κρίνεται σκόπιμο, η έκθεση συνοδεύεται από νομοδεδική πρόταση για τροποποίηση σχετικών διατάξεων του παρόντος κανονισμού.
2. Λαμβανομένης υπόψη της τεχνικής προόδου και της πρακτικής πείρας που αποκτάται στα κράτη μέλη, καθώς και τυχόν αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006, η Επιτροπή περιλαμβάνει στην έκθεσή της αξιολόγηση σχετικά με:
 - α) την ανάγκη επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδίως των διατάξεων των κεφαλαίων II και III, καθώς και του κεφαλαίου IV τμήμα II, σε οχήματα της κατηγορίας L, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013, και σε οχήματα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂, N₃ και O, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858·
 - β) την ανάγκη επέκτασης του πεδίου εφαρμογής των διατάξεων που εφαρμόζονται σε οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια και σε μηχανοκίνητα τροχόσπιτα, και συμπερίληψης των ρυμουλκούμενων τροχόσπιτων στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·
 - γ) την ανάγκη επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, ιδίως των διατάξεων του κεφαλαίου VI στα οχήματα της κατηγορίας L, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013·
 - δ) τα μέτρα σχετικά με την παροχή πληροφοριών για ουσίες που προκαλούν ανησυχία σε οχήματα και την ανάγκη θέσπισης περαιτέρω διατάξεων για την αντιμετώπιση ουσιών που προκαλούν ανησυχία και ενδέχεται να επηρεάσουν την υψηλής ποιότητας ανακύκλωση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·

- ε) τα μέτρα σχετικά με τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που καθορίζονται στο κεφάλαιο IV, συμπεριλαμβανομένων των επιπέδων των στόχων που καθορίζονται στο άρθρο 33 και της ανάγκης αναθεώρησής τους·
- στ) την ανάγκη επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τα επίπεδα των στόχων ανακύκλωσης, όπως καθορίζονται στο άρθρο 33, στις κατηγορίες οχημάτων στις οποίες δεν εφαρμόζεται το άρθρο 33 δυνάμει του παρόντος κανονισμού·
- ζ) παραβάσεις και την αποτελεσματικότητα, την αναλογικότητα και την αποτρεπτικότητα των κυρώσεων, όπως καθορίζονται στο άρθρο 49·
- η) την ανάγκη τροποποίησης του άρθρου 5·
- θ) τον βαθμό στον οποίο έχει επιλυθεί το ζήτημα των αγνοούμενων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων εκτιμήσεων σχετικά με τον αριθμό των αγνοούμενων οχημάτων και τον αντίκτυπο των μέτρων όσον αφορά την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων, καθώς και την ανάγκη συμπερίληψης περαιτέρω μέτρων για την αντιμετώπιση του ζητήματος της ιχνηλασιμότητας των οχημάτων·
- ι) τις απαιτήσεις για την περιεκτικότητα σε ανακυκλωμένο πλαστικό, συμπεριλαμβανομένων των στόχων και των υποχρεώσεων για τις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης εντός και εκτός της Ένωσης, όπως καθορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφοι 1 έως 4 του παρόντος κανονισμού, και την ανάγκη αναθεώρησης σε αυτή τη βάση, συμπεριλαμβανομένης αξιολόγησης των εξελίξεων στον τομέα του χάλυβα και του αλουμινίου σε σχέση με το άρθρο 6 παράγραφοι 7 και 8 του παρόντος κανονισμού και σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία της Ένωσης, όπως ο κανονισμός (ΕΕ) 2025/40 ή ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1781, για τη διασφάλιση της συνοχής και της ευθυγράμμισης·
- ια) τον μηχανισμό κατανομής του κόστους για οχήματα που καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε άλλο κράτος μέλος, όπως καθορίζεται στο άρθρο 22, και την ανάγκη αναθεώρησής του·
- ιβ) τις διατάξεις για τις διαδικασίες που ενδέχεται να επηρεάσουν την υψηλής ποιότητας ανακύκλωση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
- ιγ) τον αντίκτυπο που έχουν τα διαφορετικά εθνικά κριτήρια τεχνικού ελέγχου στις εξαγωγές μεταχειρισμένων οχημάτων·
- ιδ) την αποτελεσματικότητα, τη διαλειτουργικότητα και την αξιοπιστία των εθνικών συστημάτων ταξινόμησης οχημάτων και τη διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών για τη διασφάλιση της ακριβούς ταυτοποίησης, κατάστασης και ιχνηλασιμότητας των οχημάτων καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους, με ιδιαίτερη προσοχή στα εξής:
 - i) τον αντίκτυπο της προσωρινής αποταξινόμησης στην ακρίβεια, την προσβασιμότητα και την ιχνηλασιμότητα των εγγραφών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου του ρόλου της στον εντοπισμό αγνοούμενων οχημάτων·
 - ii) την ανάγκη για ελάχιστες απαιτήσεις για την αποταξινόμηση οχημάτων σε ολόκληρη την Ένωση, όπως ο καθορισμός μέγιστης διάρκειας και αυστηρών όρων ανανέωσης, ώστε να ενισχυθεί η ιχνηλασιμότητα των οχημάτων και να αποτραπεί η παράνομη μεταχείρισή τους.

3. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2033, η Επιτροπή επανεξετάζει την κατάσταση της τεχνολογικής ανάπτυξης, τις περιβαλλοντικές και οικονομικές επιδόσεις και τη διαθεσιμότητα πλαστικού βιολογικής προέλευσης και των ελαστομερών που προέρχονται από την επανεπεξεργασία ελαστικών σε νέα οχήματα, λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια βιωσιμότητας που καθορίζονται στο άρθρο 29 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 και τυχόν κριτήρια βιωσιμότητας που θα καθοριστούν για τα ελαστικά δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1781.

4. Κατά περίπτωση και βάσει της επανεξέτασης που αναφέρεται στην παράγραφο 3, η Επιτροπή μπορεί να υποβάλει νομοθετική πρόταση με σκοπό:
- α) να καθορίσει απαιτήσεις βιωσιμότητας για τις πρώτες ύλες βιολογικής προέλευσης στα πλαστικά που χρησιμοποιούνται σε οχήματα·
 - β) να καθορίσει στόχους για την αύξηση της χρήσης πρώτων υλών βιολογικής προέλευσης στα πλαστικά που χρησιμοποιούνται σε οχήματα·
 - γ) να καθορίσει στόχους ώστε να συμπεριληφθεί η χρήση ελαστομερών που προέρχονται από την επανεπεξεργασία ελαστικών από οχήματα·
 - δ) να αξιολογήσει τον βαθμό στον οποίο οι στόχοι που αναφέρονται στο στοιχείο β) μπορούν να συνδυαστούν ή να προστεθούν στους στόχους που καθορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1·
 - ε) να αξιολογήσει τον βαθμό στον οποίο οι στόχοι που αναφέρονται στο στοιχείο γ) μπορούν να συνδυαστούν με τους στόχους που καθορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1·
 - στ) να τροποποιεί, κατά περίπτωση, τον ορισμό του πλαστικού υλικού βιολογικής προέλευσης που παρατίθεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 53) του κανονισμού (ΕΕ) 2025/40, τον ορισμό του πλαστικού στο άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 9) του παρόντος κανονισμού και το πεδίο εφαρμογής των στόχων για τα ανακυκλωμένα πλαστικά, όπως ορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 του παρόντος κανονισμού·
 - ζ) να τροποποιεί, κατά περίπτωση, τη μεθοδολογία υπολογισμού και επαλήθευσης που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2 και τις απαιτήσεις για τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας ελαστομερών από ελαστικά οι οποίες εδρεύουν στην Ένωση και σε τρίτες χώρες.
5. Κατά περίπτωση, για να διασφαλιστεί η αποτελεσματική και ομοιόμορφη ιχνηλασιμότητα των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και με βάση την επανεξέταση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο ιδ), η Επιτροπή μπορεί να υποβάλει νομοθετική πρόταση σχετικά με τους κανόνες αποταξινόμησης οχημάτων σε ολόκληρη την Ένωση.
6. Έως τις 14 Αυγούστου 2031, η Επιτροπή διενεργεί αξιολόγηση για να εκτιμήσει, με βάση τις δηλώσεις που υποβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 10, κατά πόσον οι κατασκευαστές βρίσκονται σε πορεία συμμόρφωσης με τους οριζόμενους στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στόχους για το ανακυκλωμένο πλαστικό. Στην εκτίμηση αξιολογούνται ιδίως:
- α) η διαθεσιμότητα κατάλληλων τεχνολογιών ανακύκλωσης πλαστικών·
 - β) η επαρκής διαθεσιμότητα ανακυκλωμένου πλαστικού·
 - γ) το επίπεδο ποιότητας του ανακυκλωμένου πλαστικού σε σύγκριση με το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας· και
 - δ) οι τεχνικές και οικονομικές δυσκολίες για την επίτευξη των στόχων για τα ανακυκλωμένα πλαστικά.

Με βάση την εν λόγω αξιολόγηση, η Επιτροπή μπορεί, κατά περίπτωση, να υποβάλει νομοθετική πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο για την τροποποίηση των καθοριζόμενων στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στόχων, ώστε να προβλεφθούν παρεκκλίσεις από το προσδιορισμένο πεδίο εφαρμογής, χρονοδιάγραμμα ή επίπεδο ελάχιστων ποσοστών.

Άρθρο 57

Κατάργηση και μεταβατικές διατάξεις

1. Η οδηγία 2000/53/ΕΚ καταργείται με ισχύ από την 1η Σεπτεμβρίου 2028.

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

- α) το άρθρο 4 παράγραφος 2 και το παράρτημα II έως τις 31 Αυγούστου 2032· ωστόσο, οι καταχωρήσεις 5 στοιχείο α), 5 στοιχείο β) σημείο i), 5 στοιχείο β) σημείο ii) και 16 του παραρτήματος II της οδηγίας 2000/53/ΕΚ παύουν να εφαρμόζονται από τις 13 Αυγούστου 2026·
- β) το άρθρο 5 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 6 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο, το άρθρο 7 παράγραφος 1, το άρθρο 8 παράγραφοι 3 και 4 έως τις 31 Αυγούστου 2029·

- γ) το άρθρο 6 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο και το παράρτημα I έως τις 31 Αυγούστου 2029·
 - δ) το άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο β) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030·
 - ε) το άρθρο 9 παράγραφος 1α πρώτο και τρίτο εδάφιο, το άρθρο 9 παράγραφος 1β και το άρθρο 9 παράγραφος 1δ έως τις 31 Αυγούστου 2029·
 - στ) το άρθρο 9 παράγραφος 1α δεύτερο εδάφιο έως τις 31 Αυγούστου 2031.
2. Η οδηγία 2005/64/ΕΚ καταργείται με ισχύ από τις 31 Αυγούστου 2032.

Ωστόσο, το άρθρο 6 παράγραφος 3 καταργείται με ισχύ από τις 31 Αυγούστου 2029.

3. Οι αναφορές στις καταργούμενες οδηγίες νοούνται ως αναφορές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τους πίνακες αντιστοιχίας του παραρτήματος XV.
4. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 8 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, έως τις 14 Αυγούστου 2032, όπου το εν λόγω άρθρο παραπέμπει στο άρθρο 4 του παρόντος κανονισμού, η παραπομπή νοείται ως παραπομπή στο άρθρο 5 της οδηγίας 2005/64/ΕΚ.

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 8 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού, έως τις 14 Αυγούστου 2032, όπου το εν λόγω άρθρο παραπέμπει στο άρθρο 5 του παρόντος κανονισμού, η παραπομπή νοείται ως παραπομπή στο άρθρο 6 παράγραφος 2 της οδηγίας 2005/64/ΕΚ.

Άρθρο 58

Εφαρμογή ως προς το Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού όσον αφορά τη Βόρεια Ιρλανδία

1. Το άρθρο 14 εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία μόνον όσον αφορά το άρθρο 30, το άρθρο 31 και το άρθρο 35 παράγραφος 1.
2. Τα άρθρα 15 έως 29, τα άρθρα 32, 33 και 34 και το άρθρο 35 παράγραφος 2 δεν εφαρμόζονται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία.
3. Το άρθρο 47 παράγραφος 2 στοιχείο α) και το άρθρο 47 παράγραφος 3 δεν εφαρμόζονται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία.
4. Το άρθρο 48 παράγραφοι 1 και 2 δεν εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία όσον αφορά την πρόληψη της παράνομης επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
5. Το άρθρο 48 παράγραφος 2 δεν εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία όσον αφορά την ανταλλαγή σχετικών πληροφοριών για εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.
6. Το άρθρο 49 δεν εφαρμόζεται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία όσον αφορά το άρθρο 15 παράγραφος 1, το άρθρο 16, το άρθρο 19 παράγραφος 1, το άρθρο 22 παράγραφοι 1 και 2, το άρθρο 23, το άρθρο 24, το άρθρο 25 παράγραφοι 1 και 2, τα άρθρα 27 έως 29, το άρθρο 33 και το άρθρο 34.
7. Το άρθρο 50 παράγραφος 1 στοιχεία γ), δ), η), θ) iii), θ) iv), θ) v), ι), ια), ιβ), ιγ), ιδ) και ιε) καθώς και το άρθρο 50 παράγραφος 3 στοιχείο α) δεν εφαρμόζονται στο Ηνωμένο Βασίλειο και εντός αυτού σε σχέση με τη Βόρεια Ιρλανδία.

Άρθρο 59

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
2. Εφαρμόζεται από την 1η Σεπτεμβρίου 2028.

Ωστόσο, το άρθρο 4 παράγραφος 3, το άρθρο 5 παράγραφοι 2 έως 9, το άρθρο 6 παράγραφοι 4 έως 9, το άρθρο 6 παράγραφος 11, το άρθρο 7 παράγραφοι 3 και 4, το άρθρο 9 παράγραφος 7, το άρθρο 11 παράγραφος 4, το άρθρο 12 παράγραφος 2, το άρθρο 13 παράγραφος 6, το άρθρο 14 παράγραφος 4, το άρθρο 15 παράγραφος 6, το άρθρο 21 παράγραφος 2, το άρθρο 22 παράγραφος 6, το άρθρο 26 παράγραφος 3, το άρθρο 37 παράγραφος 3, το άρθρο 41 παράγραφος 3, το άρθρο 46 παράγραφος 5 και το άρθρο 50 παράγραφος 5 εφαρμόζονται από τις 14 Σεπτεμβρίου 2026, το άρθρο 53 εφαρμόζεται από τις 13 Αυγούστου 2026 και το άρθρο 55 εφαρμόζεται από την 1η Σεπτεμβρίου 2032.

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

Στρασβούργο, 8 Ιουλίου 2026.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Η Πρόεδρος

R. METSOLA

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

T. BYRNE

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΕΤΑΙ ΑΝ ΕΝΑ ΟΧΗΜΑ ΕΙΝΑΙ ΟΧΗΜΑ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥ

Το παρόν παράρτημα καθορίζει τα κριτήρια βάσει των οποίων προσδιορίζεται αν ένα όχημα είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του και εφαρμόζεται ως εξής:

Το μέρος Α καθορίζει τα κριτήρια για την αξιολόγηση της αδυναμίας επισκευής ενός οχήματος. Εάν πληρούνται ένα ή περισσότερα από τα κριτήρια αυτά, το όχημα θεωρείται ότι βρίσκεται στο τέλος του κύκλου ζωής του.

Εάν δεν πληρούνται κανένα από τα κριτήρια του μέρους Α, το όχημα αξιολογείται σύμφωνα με τα κριτήρια που προβλέπονται στο μέρος Β. Εάν πληρούνται ένα ή περισσότερα από τα κριτήρια του μέρους Β, πραγματοποιείται τεχνική αξιολόγηση προκειμένου να προσδιοριστούν οι επισκευές που απαιτούνται για την έκδοση πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ στο κράτος μέλος όπου το όχημα ήταν ταξινομημένο πριν από την επισκευή. Βάσει της εν λόγω τεχνικής αξιολόγησης, ο ιδιοκτήτης του οχήματος αποφασίζει αν επιθυμεί να απορριφθεί το όχημα.

Εάν, εντός πέντε ετών από την εν λόγω τεχνική αξιολόγηση, ο ιδιοκτήτης του οχήματος δεν λάβει πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ, το εν λόγω όχημα θεωρείται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Για την περίοδο των εν λόγω πέντε ετών, η εν λόγω τεχνική αξιολόγηση συνιστά τεκμηρίωση ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

Η αξιολόγηση που αναφέρεται στο παρόν παράρτημα διενεργείται από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα αυτοκινήτων. Τα κράτη μέλη μπορούν να καταρτίζουν λεπτομερή κατάλογο ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων αυτοκινήτων για τη διενέργεια των εν λόγω αξιολογήσεων.

Κατόπιν αιτήματος του ιδιοκτήτη του οχήματος, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ταξινόμησης ενός οχήματος, ή ένας από τους φορείς έγκρισης που έχει ορίσει το κράτος μέλος, μπορούν να εξαιρέσουν ένα όχημα που θεωρείται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σύμφωνα με το παρόν παράρτημα από τον χαρακτηρισμό του ως οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, όταν το εν λόγω όχημα υπόκειται σε επισκευή.

ΜΕΡΟΣ Α

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

Ένα όχημα είναι στο τέλος του κύκλου ζωής του εάν πληροί ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα κριτήρια:

- α) έχει κοπεί σε τεμάχια ή έχει αποσυναρμολογηθεί για επαναχρησιμοποίηση των εξαρτημάτων του·
- β) έχει καεί σε σημείο που να έχει καταστραφεί πλήρως το διαμέρισμα του κινητήρα ή το διαμέρισμα επιβατών·
- γ) έχει βυθιστεί σε στάθμη νερού πάνω από τον πίνακα εργαλείων·
- δ) ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα κατασκευαστικά στοιχεία του οχήματος δεν μπορούν, από τεχνική άποψη, ούτε να επισκευαστούν ούτε να αντικατασταθούν:
 - i) στοιχεία σύνδεσης με το έδαφος (όπως ελαστικά και τροχοί), ανάρτηση, σύστημα διεύθυνσης, πέδηση και τα στοιχεία ελέγχου τους·
 - ii) στοιχεία στερέωσης και αρθρώσεις καθισμάτων·
 - iii) αερόσακοι, προεντατήρες, ζώνες ασφαλείας και τα περιφερειακά στοιχεία λειτουργίας τους·
 - iv) ο σκελετός και το πλαίσιο ή το κέλυφος του οχήματος·

- ε) τα δομικά στοιχεία και τα στοιχεία ασφαλείας του έχουν τεχνικά ελαττώματα που είναι μη αναστρέψιμα και τα καθιστούν μη αντικαταστάσιμα·
- στ) παραδόθηκε για επεξεργασία σε σημείο συλλογής ή σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας·
- ζ) έχει δηλωθεί ως ολική τεχνική ζημία από ασφαλιστική εταιρεία, βάσει της τεχνικής αξιολόγησης που διενεργήθηκε από εμπειρογνώμονα αυτοκινήτων.

ΜΕΡΟΣ Β

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΓΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

Εάν δεν εφαρμόζεται κανένα από τα κριτήρια του μέρους Α, το όχημα αξιολογείται σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:

- α) είναι εγκαταλελειμμένο ή δεν υπάρχουν τα μέσα που επιτρέπουν την ταυτοποίησή του, ιδίως ο VIN·
- β) δεν προστατεύεται κατάλληλα από ζημιές κατά την αποθήκευση, τη μεταφορά, τη φόρτωση και την εκφόρτωση·
- γ) το κόστος που απαιτείται για την επισκευή του οχήματος σε τεχνική κατάσταση που θα επαρκούσε για την απόκτηση πιστοποιητικού τεχνικού ελέγχου, προστιθέμενο στην τρέχουσα αξία του, υπερβαίνει την εκτιμώμενη αγοραία αξία του μετά την επισκευή·
- δ) έχει βυθιστεί σε στάθμη νερού κάτω από τον πίνακα οργάνων, με ζημιές στον κινητήρα ή στο ηλεκτρικό σύστημα·
- ε) η έκλυση καυσίμων ή ατμών καυσίμων ενέχει κίνδυνο πυρκαγιάς και έκρηξης·
- στ) έχει διαρρεύσει αέριο από το σύστημα υγραερίου του με αποτέλεσμα να δημιουργείται κίνδυνος πυρκαγιάς και έκρηξης·
- ζ) υπάρχει διαρροή των υγρών λειτουργίας του (καύσιμο, υγρό φρένων, αντιψυκτικό υγρό, όξινο διάλυμα ηλεκτρολύτη μπαταρίας, ψυκτικό υγρό) με κίνδυνο ρύπανσης των υδάτων·
- η) έχει αποσυναρμολογηθεί· ή
- θ) έχει συγκολληθεί ή έχει κλείσει με μόνωση αφρού σε ένα ή περισσότερα σημεία εισόδου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΙΔΙΟΤΗΤΑΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

1. Οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ταξινόμησης ενός οχήματος, ή ένας από τους φορείς έγκρισης που έχει ορίσει το κράτος μέλος, μπορούν να αναγνωρίσουν ένα όχημα ως όχημα ειδικού πολιτιστικού ενδιαφέροντος όταν πληροί όλα τα ακόλουθα κριτήρια:
 - α) η μοναδική ιστορική ή πολιτιστική αξία ή κατάστασή του έχει τεκμηριωθεί από τον ιδιοκτήτη του οχήματος ή από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ταξινόμησης του οχήματος ή πρόκειται για μοναδικό τροποποιημένο ή ειδικά κατασκευασμένο όχημα το οποίο έχει εγκριθεί μεμονωμένα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 ή την εθνική νομοθεσία·
 - β) ο ιδιοκτήτης του οχήματος είναι γνωστός και μπορεί να ταυτοποιηθεί·
 - γ) τα εξαρτήματα του οχήματος μπορούν να ταυτοποιηθούν με αριθμό σειράς ή άλλο αναγνωριστικό στοιχείο που παρέχει ο κατασκευαστής ή που χορηγεί η αρμόδια αρχή·
 - δ) το όχημα μπορεί να αναγνωριστεί από τον VIN ή τον σειριακό αριθμό ή άλλο αναγνωριστικό που παρέχεται από τον κατασκευαστή ή έχει εκχωρηθεί από αρμόδια αρχή.

Κατόπιν αιτήματος του ιδιοκτήτη του οχήματος, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ταξινόμησης εκδίδουν πιστοποιητικό με το οποίο αναγνωρίζεται ότι ένα όχημα έχει ειδικό πολιτιστικό ενδιαφέρον όταν πληρούνται τα κριτήρια που καθορίζονται στο πρώτο εδάφιο του παρόντος στοιχείου.

Κατόπιν αιτήματος του ιδιοκτήτη του οχήματος, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ταξινόμησης ανακαλούν το πιστοποιητικό που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο του παρόντος στοιχείου.
2. Ο ιδιοκτήτης του οχήματος ειδικού πολιτιστικού ενδιαφέροντος διασφαλίζει ότι:
 - α) το όχημα αποθηκεύεται, μεταφέρεται ή χρησιμοποιείται με κατάλληλο περιβαλλοντικά ορθό τρόπο σύμφωνα με το ενωσιακό ή εθνικό δίκαιο·
 - β) το πιστοποιητικό που αναφέρεται στο σημείο 1 δεύτερο εδάφιο παρέχεται στις αρχές ή τίθεται στη διάθεσή τους κατόπιν αιτήματος.
3. Η συμμόρφωση του οχήματος με τα κριτήρια των σημείων 1 και 2 ελέγχεται τουλάχιστον ανά πενταετία ή σε περίπτωση αλλαγής ιδιοκτησίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΟΣΟΣΤΩΝ ΤΗΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ, ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ

Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, ως «όχημα αναφοράς» νοείται η έκδοση ενός τύπου οχήματος, η οποία χαρακτηρίζεται από την αρχή έγκρισης τύπου, σε συμφωνία με τον κατασκευαστή και σύμφωνα με τα κριτήρια που καθορίζει το μέρος Α, ως η πλέον προβληματική ως προς τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης.

ΜΕΡΟΣ Α

1. Προσδιορίζονται τα υλικά που υπάρχουν στο όχημα, καθώς και το αντίστοιχο ποσοστό και η θέση τους, μαζί με κάθε σχετική πληροφορία που είναι αναγκαία για τον ορθό υπολογισμό των ποσοστών της δυνατότητας ανακύκλωσης και ανάκτησης.
2. Οι μάζες εκφράζονται σε kg με ένα δεκαδικό ψηφίο. Τα ποσοστά υπολογίζονται επί τοις εκατό με ένα δεκαδικό ψηφίο και στη συνέχεια στρογγυλοποιούνται ως εξής:
 - α) εάν ο αριθμός μετά το δεκαδικό ψηφίο είναι μεταξύ του 0 και του 4, το σύνολο στρογγυλοποιείται προς τα κάτω·
 - β) εάν ο αριθμός μετά το δεκαδικό ψηφίο είναι μεταξύ του 5 και του 9, το σύνολο στρογγυλοποιείται προς τα επάνω.
3. Για τους σκοπούς της επιλογής των οχημάτων αναφοράς, λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα κριτήρια:
 - α) ο τύπος του αμαξώματος·
 - β) τα διαθέσιμα επίπεδα φινιρίσματος·
 - γ) ο διαθέσιμος προαιρετικός εξοπλισμός που μπορεί να τοποθετηθεί υπό την ευθύνη του κατασκευαστή.
4. Εφόσον η αρχή έγκρισης τύπου και ο κατασκευαστής δεν προσδιορίσουν από κοινού την πλέον προβληματική έκδοση ενός τύπου οχήματος από την άποψη της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης, επιλέγεται όχημα αναφοράς για:
 - α) κάθε «τύπο αμαξώματος», όπως ορίζεται στο μέρος Γ σημείο 2 του παραρτήματος Ι του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 στην περίπτωση οχημάτων της κατηγορίας M₁·
 - β) κάθε «τύπο αμαξώματος», δηλαδή κλειστό ελαφρό ημιφορτηγό, ελαφρό φορτηγό χωρίς καρότσα, ανοιχτό ημιφορτηγό κ.λπ., στην περίπτωση οχημάτων της κατηγορίας N₁.
5. Για τους σκοπούς των ελέγχων στα υλικά και στις μάζες των κατασκευαστικών στοιχείων, ο κατασκευαστής παρέχει οχήματα και κατασκευαστικά στοιχεία κατά την κρίση της αρχής έγκρισης τύπου.

ΜΕΡΟΣ Β

1. Για να θεωρηθούν επαναχρησιμοποιήσιμα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τα εξαρτήματα πρέπει να μπορούν να αφαιρεθούν με εύκολο και μη καταστρεπτικό τρόπο.
2. Η συνολική μάζα των επαναχρησιμοποιήσιμων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών θεωρείται ως 100 % επαναχρησιμοποιήσιμη, ανακυκλώσιμη και ανακτήσιμη.

3. Τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που παρατίθενται στο μέρος Β σημεία 1, 2 και 3 του παραρτήματος VII θεωρούνται 0 % επαναχρησιμοποιήσιμα και 100 % ανακυκλώσιμα και ανακτήσιμα. Τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που παρατίθενται στο μέρος Ε του παραρτήματος VII θεωρούνται 0 % επαναχρησιμοποιήσιμα και 100 % ανακυκλώσιμα και ανακτήσιμα. Η μεθοδολογία διασφαλίζει ότι, σε περίπτωση που τροποποίηση του παραρτήματος VIII οδηγεί σε επέκταση του καταλόγου των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που παρατίθενται στο μέρος Ε του εν λόγω παραρτήματος, τα νέα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θεωρούνται 0 % επαναχρησιμοποιήσιμα και 100 % ανακυκλώσιμα και ανακτήσιμα.
 4. Ο υπολογισμός των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης συνάδει με τη στρατηγική κυκλικότητας, αντικατοπτρίζοντας την τεχνολογική πρόοδο στις τεχνολογίες επεξεργασίας στο τέλος του κύκλου ζωής.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΜΕΓΙΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΜΟΛΥΒΔΟΥ, ΥΔΡΑΡΓΥΡΟΥ, ΚΑΔΜΙΟΥ ΚΑΙ ΕΞΑΣΘΕΝΟΥΣ ΧΡΩΜΙΟΥ ΣΕ ΥΛΙΚΑ, ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Είναι ανεκτή μέγιστη τιμή συγκέντρωσης ουσιών, κατά βάρος και σε ομοιογενές υλικό, έως 0,1 % όσον αφορά τον μόλυβδο, το εξασθενές χρώμιο και τον υδράργυρο και έως 0,01 % όσον αφορά το κάδμιο.

Τα ανταλλακτικά που διατέθηκαν στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου 2003 και χρησιμοποιούνται για οχήματα που διατέθηκαν στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2003, με εξαίρεση τα βαρίδια ζυγοστάθμισης τροχών, τις ψήκτρες άνθρακα για ηλεκτρικούς κινητήρες και τις επενδύσεις φρένων, εξαιρούνται από το άρθρο 5 παράγραφος 4.

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο δ)
---	---	--

Μόλυβδος ως συστατικό κραμάτων

1α). Χάλυβας για μηχανουργική κατεργασία και παρτίδες κατασκευαστικών στοιχείων χάλυβα επιψευδαργυρωμένου με συνεχή εμφάπτιση εν θερμώ, και κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,35 %		
1β). Φύλλα χάλυβα συνεχούς επιψευδαργύρωσης με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,35 %	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2016 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	
2α). Αλουμίνιο για μηχανουργική κατεργασία με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 2 %	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2005	
2β). Αλουμίνιο με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 1,5 %	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2008	
2γ)i). Κράματα αλουμινίου για μηχανουργική κατεργασία με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,4 %	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2028 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	
2γ)ii). Κράματα αλουμινίου που δεν περιλαμβάνονται στην καταχώριση 2γ) i) με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,4 % ⁽²⁾	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2027 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	
2γ)iii). Κράματα χύτευσης αλουμινίου με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,3 %, υπό την προϋπόθεση ότι ο μόλυβδος προέρχεται από την ανακύκλωση απορριμμάτων αλουμινίου που περιέχουν μόλυβδο	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου μετά την 31η Δεκεμβρίου 2026 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα ⁽¹⁾	

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο δ)
3. Κράματα χαλκού με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 4 %	(¹)	
4α). Κελύφη και δακτύλιοι εδράνων	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2008	
4β). Κελύφη και δακτύλιοι εδράνων σε κινητήρες, συστήματα μετάδοσης της κίνησης και συμπιεστές συστημάτων κλιματισμού	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2011	

Μόλυβδος και ενώσεις μολύβδου στα εξαρτήματα

6. Αποσβεστήρες κραδασμών	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2016 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X
7α). Μέσα βουλκανισμού και σταθεροποιητές για ελαστομερή σε σωληνάκια φρένων, σωληνάκια καυσίμου, σωληνάκια εξαερισμού, εξαρτήματα από ελαστομερή/μεταλλικά υλικά για εφαρμογές σε πλαίσια και στις εδράσεις κινητήρων	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2005	
7β). Μέσα βουλκανισμού και σταθεροποιητές για ελαστομερή σε σωληνάκια φρένων, σωληνάκια καυσίμου, σωληνάκια εξαερισμού, εξαρτήματα από ελαστομερή/μεταλλικά υλικά για εφαρμογές σε πλαίσια και στις εδράσεις κινητήρων με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,5 %	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2006	
7γ). Συνδετικά μέσα για ελαστομερή για εφαρμογές σε συστήματα μετάδοσης της κίνησης με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,5 %	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2009	

Μόλυβδος σε συγκολλητικά κράματα ή επιστρώσεις ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών εφαρμογών που προσδιορίζονται στις ακόλουθες επιμέρους καταχωρίσεις

8α). Μόλυβδος σε συγκολλητικά κράματα για την ένωση ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών κατασκευαστικών στοιχείων με κάρτες ηλεκτρονικών κυκλωμάτων και μόλυβδος σε τελειώματα για απολήξεις κατασκευαστικών στοιχείων, πλην των ηλεκτρολυτικών πυκνωτών αργιλίου, για ακροδέκτες κατασκευαστικών στοιχείων και για κάρτες ηλεκτρονικών κυκλωμάτων	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2016 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X (³)
8β). Μόλυβδος σε συγκολλητικά κράματα για ηλεκτρικές εφαρμογές, πλην της συγκόλλησης σε κάρτες ηλεκτρονικών κυκλωμάτων ή σε γυαλί	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2011 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X (³)

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο δ)
8γ). Μόλυβδος σε τελειώματα για ακροδέκτες ηλεκτρολυτικών πυκνωτών αργιλίου	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2013 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X ⁽³⁾
8δ). Μόλυβδος που χρησιμοποιείται για συγκόλληση σε γυαλί σε αισθητήρες ροής μάζας αέρα	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2015 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X ⁽³⁾
8ε). Μόλυβδος για συγκολλητικά κράματα τύπου υψηλού σημείου τήξεως (δηλαδή κράματα μολύβδου με κατά βάρος περιεκτικότητα σε μολύβδο τουλάχιστον 85 %)	(¹)	X ⁽³⁾
8στ)ι). Μόλυβδος σε συστήματα συζευκτών με ακίδες ενσφήνωσης (press-fit)	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2017 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X ⁽³⁾
8στ)ii). Μόλυβδος σε συστήματα συζευκτών με ακίδες ενσφήνωσης (press-fit), πλην των περιοχών σύζευξης των ακροδεκτών καλωδίων του οχήματος	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2024 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X ⁽³⁾
8ζ)ι). Μόλυβδος σε συγκολλητικά κράματα με σκοπό την ολοκλήρωση ανθεκτικής ηλεκτρικής σύνδεσης μεταξύ πλακιδίων και φορέων ημιαγωγού σε περιβλήματα αντεστραμμένων ολοκληρωμένων κυκλωμάτων (flip chip)	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Οκτωβρίου 2022 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X ⁽³⁾
8ζ)ii). Μόλυβδος σε συγκολλητικά κράματα για την ολοκλήρωση ανθεκτικής ηλεκτρικής σύνδεσης μεταξύ πλακιδίων και φορέων ημιαγωγών σε περιβλήματα αντεστραμμένων ολοκληρωμένων κυκλωμάτων, όπου η εν λόγω ηλεκτρική σύνδεση αποτελείται από οποιοδήποτε από τα ακόλουθα: 1) ημιαγωγούς τεχνολογίας 90 nm ή μεγαλύτερης· 2) μοναδικό πλακίδιο εμβαδού 300 mm ² ή μεγαλύτερου εμβαδού σε οποιαδήποτε τεχνολογία ημιαγωγούς· 3) περιβλήματα με στοίβα πλακιδίων εμβαδού 300 mm ² ή μεγαλύτερου, ή ενδιάμεσα στρώματα πυριτίου εμβαδού 300 mm ² ή μεγαλύτερου.	(1) Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2030 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X ⁽³⁾
8η). Μόλυβδος σε συγκολλητικά κράματα για την ένωση των ψυκτρών με απορροφητή θερμότητας σε συγκροτήματα ημιαγωγών ισχύος με διαστάσεις πλινθίου (τσιπ) τουλάχιστον 1 cm ² , εκφραζόμενες ως εμβαδόν προβολής και ονομαστική πυκνότητα ρεύματος 1 A/mm ² επιφάνειας του πλινθίου πυριτίου	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2016 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X ⁽³⁾

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο δ)
8θ). Μόλυβδος σε συγκολλητικά κράματα για ηλεκτρικές εφαρμογές εφύαλωσης σε γυαλί, πλην της συγκόλλησης κατά την πολυστρωματική εφύαλωση	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2016 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X ⁽³⁾
8ι). Μόλυβδος σε συγκολλητικά κράματα για συγκόλληση πολυστρωματικής εφύαλωσης	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2020 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X ⁽³⁾
8ια). Συγκόλληση εφαρμογών θέρμανσης με 0,5 A ή μεγαλύτερη ένταση θερμότητας για κάθε σχετική μαλακή συγκόλληση σε μονωμένους πίνακες πολυστρωματικής εφύαλωσης με πάχος τοιχωμάτων που δεν υπερβαίνει τα 2,1 mm. Η εξαίρεση αυτή δεν καλύπτει τη συγκόλληση σε επαφές που είναι ενσωματωμένες στο ενδιάμεσο πολυμερές.	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2024 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X ⁽³⁾
9. Έδρανα βαλβίδων	Ως ανταλλακτικά για τύπους κινητήρων που αναπτύχθηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2003	
10α). Ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν μόλυβδο σε γυαλί ή κεραμική ύλη, σε υάλινη ή κεραμική μήτρα, σε υαλο-κεραμικό υλικό, ή σε υαλο-κεραμική μήτρα. Η εξαίρεση αυτή δεν καλύπτει τη χρήση μολύβδου σε: i) γυαλί λαμπτήρων και εφύαλωμα σπινθηριστών (μπουζί), ii) διηλεκτρικά κεραμικά υλικά κατασκευαστικών στοιχείων στα σημεία 10(β), 10(γ) και 10(δ).		X ⁽⁴⁾ (για κατασκευαστικά στοιχεία κινητήρων πλην των πιεζοηλεκτρικών)
10β) Μόλυβδος σε οξείδιο μολύβδου-ζirkονίου-τιτανίου (PZT) που είναι το βασικό υλικό διηλεκτρικού κεραμικού υλικού πυκνωτών οι οποίοι ενσωματώνονται σε ολοκληρωμένα κυκλώματα ή διακριτικούς ημιαγωγούς		
10γ) Μόλυβδος σε διηλεκτρικό κεραμικό πυκνωτών για ονομαστική τάση χαμηλότερη των 125 V εναλλασσόμενου ρεύματος ή 250 V συνεχούς ρεύματος	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2016 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	
10δ). Μόλυβδος σε διηλεκτρικό κεραμικό πυκνωτών που αντισταθμίζει τις λόγω θερμοκρασίας αποκλίσεις των αισθητήρων σε συστήματα ηχοβολισμού με υπερήχους	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2017 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο δ)
11. Πυροτεχνικοί ενεργοποιητές	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιουλίου 2006 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	
12. Μόλυβδος σε θερμοηλεκτρικά υλικά για ηλεκτρικές εφαρμογές σε αυτοκίνητα με σκοπό τη μείωση των εκπομπών CO ₂ μέσω ανάκτησης θερμότητας καυσαερίων	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X

Εξασθενές χρώμιο

13α). Αντιδιαβρωτικές επιστρώσεις	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2007	
13β). Αντιδιαβρωτικές επιστρώσεις σε συστήματα κοχλία-περικοχλίου για εφαρμογές σε πλαίσια	Ως ανταλλακτικά για οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία στην αγορά πριν από την 1η Ιουλίου 2008	
14. Εξασθενές χρώμιο ως αντιδιαβρωτικό του ψυκτικού συστήματος από ανθρακούχο χάλυβα στα ψυγεία απορρόφησης, με αναλογία έως 0,75 % κατά βάρος του ψυκτικού διαλύματος:		X
α) σχεδιασμένο για να λειτουργεί πλήρως ή εν μέρει με ηλεκτρικό θερμαντήρα, με μέση χρησιμοποιούμενη ηλεκτρική ισχύ εισόδου < 75W υπό σταθερές συνθήκες λειτουργίας·	Για την περίπτωση α): Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2020 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	
β) σχεδιασμένο για να λειτουργεί πλήρως ή εν μέρει με ηλεκτρικό θερμαντήρα, με μέση χρησιμοποιούμενη ηλεκτρική ισχύ εισόδου ≥ 75W υπό σταθερές συνθήκες λειτουργίας·	Για την περίπτωση β): Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2026 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	
γ) σχεδιασμένο για να λειτουργεί πλήρως με μη ηλεκτρικό θερμαντήρα.		

Υδράργυρος

15α). Λαμπτήρες εκκένωσης για προβολείς	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιουλίου 2012 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X
---	---	---

Ομοιογενή υλικά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και ημερομηνία λήξης της ισχύος της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο δ)
15β). Σωλήνες φθορισμού που χρησιμοποιούνται σε οθόνες πίνακα οργάνων	Οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιουλίου 2012 και ανταλλακτικά για τα εν λόγω οχήματα	X

Σημειώσεις:

- (¹) Η εξαίρεση αυτή θα επανεξεταστεί το 2030 σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 6.
- (²) Ισχύει για κράματα αλουμινίου στα οποία δεν εισάγεται σκόπιμα μόλυβδος, αλλά η παρουσία του οφείλεται στη χρήση ανακυκλωμένου αλουμινίου.
- (³) Αποσυναρμολόγηση εάν, σε συνδυασμό με την καταχώριση 10α), σημειώνεται υπέρβαση της μέσης τιμής κατωφλίου 60 γραμμαρίων ανά όχημα. Για τους σκοπούς της παρούσας σημείωσης δεν λαμβάνονται υπόψη τα ηλεκτρονικά συστήματα που δεν έχουν τοποθετηθεί από τον κατασκευαστή στη γραμμή παραγωγής.
- (⁴) Αποσυναρμολόγηση εάν, σε συνδυασμό με τις καταχωρίσεις 8α) έως 8ια), σημειώνεται υπέρβαση της μέσης τιμής κατωφλίου 60 γραμμαρίων ανά όχημα. Για τους σκοπούς της παρούσας σημείωσης δεν λαμβάνονται υπόψη τα ηλεκτρονικά συστήματα που δεν έχουν τοποθετηθεί από τον κατασκευαστή στη γραμμή παραγωγής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΥΚΛΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΜΕΡΟΣ Α

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΚΥΚΛΙΚΟΤΗΤΑΣ

1. Μη τεχνική περιγραφή των προβλεπόμενων ενεργειών για να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα πληρούν τις απαιτήσεις των άρθρων 4 έως 7 καθ' όλη τη διάρκεια της παραγωγής τους.
2. Μη τεχνική περιγραφή των διαδικασιών που εφαρμόζει ο κατασκευαστής:
 - α) για να συγκεντρώνει από το σύνολο της αλυσίδας εφοδιασμού τα σχετικά δεδομένα για την εκπλήρωση των απαιτήσεων των άρθρων 4 έως 7·
 - β) για να ελέγχει και να επαληθεύει τις πληροφορίες που λαμβάνει από τους προμηθευτές·
 - γ) για να αντιδρά κατάλληλα σε περίπτωση που τα δεδομένα τα οποία λαμβάνει από τους προμηθευτές δείχνουν κίνδυνο έλλειψης συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του άρθρου 4, 5 ή 6.
3. Πληροφορίες σχετικά με τις υφιστάμενες τεχνολογίες επεξεργασίας στο τέλος του κύκλου ζωής, την αναμενόμενη τεχνολογική πρόοδο στις τεχνολογίες επεξεργασίας στο τέλος του κύκλου ζωής και τις επενδύσεις σε δυναμικότητα για τις εν λόγω τεχνολογίες, τις οποίες χρησιμοποίησε ο κατασκευαστής για να υπολογίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης του τύπου οχήματός του σύμφωνα με το άρθρο 4.
4. Πληροφορίες σχετικά με το ποσοστό ανακυκλωμένου περιεχομένου σε οχήματα που αναφέρεται στα άρθρα 6 και 10.
5. Κατάλογος των ενεργειών στις οποίες δεσμεύεται να προβεί ο κατασκευαστής προκειμένου να διασφαλίσει ότι η επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους πραγματοποιείται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, με ιδιαίτερη έμφαση στα εξής:
 - α) μέτρα για τη διευκόλυνση της αφαίρεσης των εξαρτημάτων που αναφέρονται στο μέρος Γ του παραρτήματος VII·
 - β) μέτρα για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που θέτει η χρήση υλικών και τεχνικών που παρεμποδίζουν την εύκολη αποσυναρμολόγηση ή καθιστούν την ανακύκλωση πολύ δύσκολη·
 - γ) μέτρα για την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων·
 - δ) δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης, επενδύσεις στην ανάπτυξη τεχνολογιών ή υποδομών ανακύκλωσης, καθώς και συνεργασία με φορείς διαχείρισης αποβλήτων, οι οποίες πραγματοποιούνται με σκοπό την υλοποίηση των δράσεων που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως γ).

ΜΕΡΟΣ Β

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΚΥΚΛΙΚΟΤΗΤΑΣ

1. Οι κατασκευαστές παρέχουν επικαιροποίηση της στρατηγικής κυκλικότητας τουλάχιστον κάθε πέντε έτη.
2. Η επικαιροποιημένη στρατηγική κυκλικότητας περιλαμβάνει τις σχετικές αλλαγές και ιδίως τα ακόλουθα:
 - α) περιγραφή του τρόπου με τον οποίο αναλήφθηκαν οι δράσεις που αναφέρονται στο σημείο 5 του μέρους Α, συνοδευόμενη από αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους και, σε περίπτωση που μία ή περισσότερες από τις δράσεις που αναφέρονται στη στρατηγική δεν έχουν υλοποιηθεί, επεξήγηση των σχετικών λόγων·
 - β) πληροφορίες σχετικά με σημαντικές αλλαγές στον σχεδιασμό και την παραγωγή όπως εκτελούνται από τον κατασκευαστή για τη βελτίωση της κυκλικότητας των σχημάτων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

1. Μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και μπαταρίες ελαφρών μέσων μεταφοράς ενσωματωμένες στο όχημα:

- α) αριθμός πρωτογενούς εξοπλισμού·
- β) θέση·
- γ) βάρος·
- δ) τύπος χημείας μπαταρίας·
- ε) οδηγίες για την ασφαλή εκφόρτιση της μπαταρίας·
- στ) τεχνικές οδηγίες για την αφαίρεση και την αντικατάσταση, συμπεριλαμβανομένης της ακολουθίας όλων των βημάτων και των τύπων των τεχνικών σύνδεσης, στερέωσης και σφράγισης·
- ζ) εργαλεία ή τεχνολογίες που απαιτούνται για την πρόσβαση σε μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και μπαταρίες ελαφρών μέσων μεταφοράς και την αφαίρεση και αντικατάστασή τους.

2. Κινητήρες ηλεκτροκίνησης ενσωματωμένοι στο όχημα:

- α) αριθμός πρωτογενούς εξοπλισμού·
- β) θέση·
- γ) βάρος·
- δ) οι τύποι μόνιμων μαγνητών που υπάρχουν σε κινητήρες ηλεκτροκίνησης, όπως απαριθμούνται στο άρθρο 28 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού(ΕΕ) 2024/1252·
- ε) τεχνικές οδηγίες για την αφαίρεση και την αντικατάσταση, συμπεριλαμβανομένης της ακολουθίας όλων των βημάτων και των τύπων των τεχνικών σύνδεσης, στερέωσης και σφράγισης·
- στ) εργαλεία ή τεχνολογίες που απαιτούνται για την πρόσβαση σε κινητήρες ηλεκτροκίνησης και για την αφαίρεση και αντικατάστασή τους.

3. Κατασκευαστικά στοιχεία, εξαρτήματα και υλικά που παρατίθενται στο μέρος Β του παραρτήματος VII:

- α) αριθμός πρωτογενούς εξοπλισμού·
- β) θέση·
- γ) βάρος·
- δ) παρουσία των ουσιών που παρατίθενται στο άρθρο 5 παράγραφος 4, οι οποίες πρέπει να επισημαίνονται όπως αναφέρεται στο παράρτημα IV σε ένα όχημα·

ε) τεχνικές οδηγίες για την αφαίρεση, συμπεριλαμβανομένης της ακολουθίας όλων των βημάτων·

στ) διαθεσιμότητα βέλτιστων τεχνικών επεξεργασίας.

4. Κατασκευαστικά στοιχεία, εξαρτήματα και υλικά που παρατίθενται στο μέρος Γ του παραρτήματος VIII:

α) αριθμός πρωτογενούς εξοπλισμού·

β) θέση·

γ) τεχνικές οδηγίες για την αφαίρεση και την αντικατάσταση, συμπεριλαμβανομένης της ακολουθίας όλων των βημάτων·

δ) πληροφορίες, προδιαγραφές, εργαλεία και διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένων των ενημερώσεων λογισμικού, που απαιτούνται για την ανακατασκευή και την ανακαίνιση.

5. Ψηφιακά κωδικοποιημένα κατασκευαστικά στοιχεία και εξαρτήματα οχήματος:

α) αριθμός·

β) θέση·

γ) τεχνικές οδηγίες για την πρόσβαση, την αφαίρεση και την αντικατάσταση κατασκευαστικών στοιχείων, συμπεριλαμβανομένης της κωδικοποίησης και του λογισμικού που απαιτούνται για την ενεργοποίηση ανταλλακτικών και κατασκευαστικών στοιχείων ώστε να λειτουργούν σε άλλο όχημα, και επεξεργασία πληροφοριών σχετικά με τη διαγραφή και την αποσύνδεσή τους από τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος (VIN), συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, οδηγιών σχετικά με τον τρόπο χρήσης διαγνωστικού εργαλείου με σκοπό τη μελλοντική επαναχρησιμοποίησή τους·

δ) περιγραφή της λειτουργικότητας, της εναλλαξιμότητας και της συμβατότητας με συγκεκριμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία άλλων κατασκευαστών και μοντέλων·

ε) σημείο επαφής του κατασκευαστή για τεχνική βοήθεια.

6. Για τους σκοπούς του σημείου 5 στοιχείο γ), όταν απαιτείται διαγραφή και αποσύνδεση από τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος (VIN) ψηφιακά κωδικοποιημένων κατασκευαστικών στοιχείων, εξοπλισμού και εξαρτημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 11 του παρόντος κανονισμού, ο κατασκευαστής εφαρμόζει διαδικασίες που επιτρέπουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης να προβαίνουν στην εν λόγω διαγραφή και αποσύνδεση. Στο πλαίσιο της εν λόγω διαδικασίας, ο κατασκευαστής μπορεί να απαιτήσει πιστοποιητικό καταστροφής, καθώς και επαλήθευση της ταυτότητας του αντίστοιχου φορέα εκμετάλλευσης. Για τον σκοπό αυτόν, οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων και οι φορείς επισκευής και συντήρησης λαμβάνουν και χρησιμοποιούν τα διαπιστευτήρια επαλήθευσης ταυτότητας που απαιτούνται για τον ιστότοπο RMI του κατασκευαστή που αναφέρεται στο σημείο 2.1 του παραρτήματος X του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858. Όταν για τις εν λόγω διαδικασίες διαγραφής και αποσύνδεσης απαιτείται πρόσβαση στις πληροφορίες του ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος διάγνωσης (OBD) από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης, ο κατασκευαστής μπορεί, ως προϋπόθεση για την έκδοση τυχόν διαπιστευτηρίων πρόσβασης:

α) να απαιτήσει συνεχή επιγραμμική σύνδεση κατά τη στιγμή της αφαίρεσης από το διαγνωστικό εργαλείο στον εξυπηρετητή του κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου, καθώς και από τον εξυπηρετητή του κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου στον εξυπηρετητή του κατασκευαστή και

- β) να απαιτήσει από τον κατασκευαστή του εργαλείου που χρησιμοποιείται για την πρόσβαση στις πληροφορίες του OBD να πιστοποιεί στον κατασκευαστή την ταυτότητα του διαγνωστικού εργαλείου και την ψευδωνυμοποιημένη ταυτότητα του φορέα και να συλλέγει και να αποθηκεύει τον αναγνωριστικό αριθμό οχήματος, τον μοναδικό αναγνωριστικό κωδικό του εξαρτήματος (εφόσον είναι διαθέσιμος και υποστηρίζεται από τη διαδικασία του κατασκευαστή του οχήματος), τη σφραγίδα ημερομηνίας και ώρας UTC για τη σχετική δραστηριότητα και τον μοναδικό αναγνωριστικό κωδικό διαγνωστικού εργαλείου· ο κατασκευαστής λαμβάνει, κατόπιν αιτήματος, από τον κατασκευαστή του διαγνωστικού εργαλείου πρόσβαση στις πληροφορίες που αναφέρονται στο παρόν σημείο, όταν αυτό είναι αναγκαίο για την αντιμετώπιση εύλογης υπόνοιας κλοπής ή κατάχρησης εξαρτημάτων.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗΣ

1. Πλαστικά εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά οχήματος βάρους άνω των 100 γραμμαρίων:
 - α) διεθνές πρότυπο ISO 1043-1 Πλαστικά – Σύμβολα και συντομογραφίες. Μέρος 1: Βασικά πολυμερή και ειδικά χαρακτηριστικά
 - β) διεθνές πρότυπο ISO 1043-2 Πλαστικά – Σύμβολα και συντομογραφίες. Μέρος 2: Πληρωτικά και ενισχυτικά υλικά
 - γ) διεθνές πρότυπο ISO 11469 Πλαστικά – Γενική αναγνώριση και επισήμανση πλαστικών προϊόντων.
 2. Ελαστομερή εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά οχήματος βάρους άνω των 200 γραμμαρίων, εκτός από τα ελαστικά: διεθνές πρότυπο ISO 1629 Καουτσούκ και λατέξ – Ονοματολογία.
 3. Τα σύμβολα «[» ή «]» που χρησιμοποιούνται στα πρότυπα ISO μπορούν να αντικατασταθούν από παρενθέσεις.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΜΕΡΟΣ Α

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΤΟΠΟΥΣ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΤΟΠΟΥΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ

1. Οι τόποι αποθήκευσης, συμπεριλαμβανομένων των τόπων αποθήκευσης στα σημεία συλλογής, για την αποθήκευση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, πριν από την επεξεργασία τους, και των κατασκευαστικών στοιχείων, εξαρτημάτων και υλικών τους:
 - α) διαθέτουν αδιαπέραστες επιφάνειες με εγκαταστάσεις συλλογής διαρροών, δοχεία μετάγγισης και μέσα καθαρισμού-απολίπανσης·
 - β) διαθέτουν εξοπλισμό για την επεξεργασία υδάτων, περιλαμβανομένων των ομβρίων υδάτων, σε συμμόρφωση με απαιτήσεις σχετικές με την υγεία και το περιβάλλον·
 - γ) διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις αποθήκευσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και στοιβαζουν μόνο οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση ως ένα κατάλληλο ύψος, εκτός αν χρησιμοποιούνται σχάρες στοιβαξης·
 - δ) είναι εξοπλισμένοι ώστε να επιτρέπουν την άμεση αφαίρεση υγρών και ρευστών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που παρουσιάζουν διαρροή και τη συλλογή τυχόν διαρρεόμενων υγρών και ρευστών με τη χρήση απορροφητικού υλικού.

Οι φορείς εκμετάλλευσης των τόπων που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο προβαίνουν χωρίς καθυστέρηση στις ενέργειες που αναφέρονται στο στοιχείο δ) του εν λόγω εδαφίου.
2. Η αποθήκευση οργανώνεται κατά τρόπο ώστε να αποφεύγονται ζημιές σε:
 - α) κατασκευαστικά στοιχεία και εξαρτήματα που περιέχουν τα υγρά και ρευστά που παρατίθενται στο μέρος Β, σημεία 1 και 3 του παρόντος παραρτήματος·
 - β) κατασκευαστικά στοιχεία, εξαρτήματα και υλικά που παρατίθενται στο μέρος Γ του παρόντος παραρτήματος.
3. Οι χώροι επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και των κατασκευαστικών τους στοιχείων, εξαρτημάτων και υλικών διαθέτουν:
 - α) αδιαπέραστες επιφάνειες για κατάλληλους χώρους, με πρόβλεψη εγκαταστάσεων συλλογής διαρροών, δοχείων μετάγγισης και μέσων καθαρισμού-απολίπανσης,
 - β) κατάλληλη αποθήκευση για εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που έχουν αφαιρεθεί από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, συμπεριλαμβανομένης της αδιαπέραστης αποθήκευσης για εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που έχουν ρυπανθεί από έλαια·
 - γ) κατάλληλα κιβώτια αποθήκευσης μπαταριών (με εξουδετέρωση ηλεκτρολυτών επί τόπου ή αλλού), φίλτρων και πυκνωτών που περιέχουν PCB/PCT,
 - δ) κατάλληλα δοχεία για την ξεχωριστή αποθήκευση υγρών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους: καυσίμων, ελαίων (ελαίου κινητήρα, ελαίου κιβωτίου ταχυτήτων, ελαίου υδραυλικού τιμονιού, ελαίου διαφορικού, υδραυλικού ελαίου), φίλτρων ελαίου, υγρών ψύξεως, αντιψυκτικών, υγρών φρένων, ψυκτικών μέσων, υγρών καυσαερίων ντίζελ (DEF) και οποιουδήποτε άλλου υγρού ή αερίου που υπάρχει στο όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του·

- ε) εξοπλισμό για την επεξεργασία υδάτων, συμπεριλαμβανομένων των ομβρίων υδάτων, σε συμμόρφωση με απαιτήσεις σχετικά με την υγεία και το περιβάλλον·
 - στ) κατάλληλη αποθήκευση μεταχειρισμένων ελαστικών, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης πρόληψης των κινδύνων πυρκαγιάς και του υπερβολικού στοιβάζματος.
4. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας που επιτρέπεται να επεξεργάζονται ηλεκτρικά οχήματα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα XII του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542. Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας που δέχονται ηλεκτρικά οχήματα με εικαζόμενη ζημία στη μπαταρία ηλεκτρικών οχημάτων εξετάζουν τις εν λόγω μπαταρίες το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο εντός 24 ωρών από την παράδοση. Τα εν λόγω οχήματα και μπαταρίες αποθηκεύονται χωριστά σε χώρο καραντίνας, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1. Ο χώρος καραντίνας είναι εξοπλισμένος με κατάλληλες εγκαταστάσεις για να προλαμβάνονται και να ανιχνεύονται οι πυρκαγιές μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων και για να περιορίζεται η εξάπλωσή τους σε άλλους χώρους, άλλα ηλεκτρικά οχήματα και άλλες μπαταρίες.

ΜΕΡΟΣ Β

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΡΡΥΠΑΝΣΗ

1. Τα ακόλουθα υγρά, ρευστά και αέρια αφαιρούνται από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, εκτός εάν είναι αναγκαία για την επαναχρησιμοποίηση των σχετικών εξαρτημάτων:
- α) καύσιμα·
 - β) έλαιο κινητήρα·
 - γ) έλαιο διαφορικού·
 - δ) έλαιο κιβωτίου ταχυτήτων·
 - ε) έλαιο υδραυλικού τιμονιού·
 - στ) υδραυλικό έλαιο·
 - ζ) ψυκτικό υγρό·
 - η) αντιψυκτικό·
 - θ) υγρά φρένων·
 - ι) ψυκτικά μέσα·
 - ια) υγρά καυσαερίων ντίζελ· και
 - ιβ) κάθε άλλο υγρό ή αέριο που υπάρχει στο όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

Μετά την αφαίρεση των υγρών και των ρευστών, εφαρμόζονται πώματα αποστράγγισης για την πρόληψη της διαρροής υπολειμμάτων. Οι περιέκτες συλλογής φέρουν επισήμανση στην οποία αναγράφεται ο τύπος του υγρού που περιέχεται σε αυτούς και αποθηκεύονται χωριστά σε ασφαλή θέση, σύμφωνα με το μέρος Α του παρόντος παραρτήματος, ώστε να αποτρέπεται η τυχαία απώλεια, διαρροή ή μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε αυτούς.

2. Τα ακόλουθα κατασκευαστικά στοιχεία, εξαρτήματα και υλικά εξουδετερώνονται ή αφαιρούνται:

- α) σύστημα e-Call (κλήση έκτακτης ανάγκης)·
- β) πυροτεχνικά εξαρτήματα αερόσακων·
- γ) πυροτεχνικά εξαρτήματα ζωνών ασφαλείας·
- δ) άλλα πυροτεχνικά εξαρτήματα.

3. Τα ακόλουθα κατασκευαστικά στοιχεία, εξαρτήματα και υλικά αφαιρούνται από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους:

- α) οι αερόσακοι, οι δεξαμενές υγροποιημένου φυσικού αερίου (LPG), οι δεξαμενές πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), οι δεξαμενές υδρογόνου και όλα τα άλλα δυναμικά εκρηκτικά εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία εξουδετερώνονται·
- β) φίλτρα ελαίου·
- γ) τα ψυκτικά μέσα υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/573·
- δ) τα κατασκευαστικά στοιχεία που έχουν αναγνωριστεί ως περιέχοντα υδράργυρο διαχωρίζονται κατά την επεξεργασία σε αναγνωρίσιμη ροή, η οποία ακινητοποιείται και απορρίπτεται με ασφάλεια σύμφωνα με το άρθρο 17 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ·
- ε) τα υλικά που περιέχουν τις ουσίες που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4, οι οποίες πρέπει να επισημαίνονται όπως ορίζεται στο παράρτημα IV, διαχωρίζονται κατά την επεξεργασία σε αναγνωρίσιμη ροή, η οποία ακινητοποιείται και απορρίπτεται με ασφάλεια σύμφωνα με το άρθρο 17 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ.

Όλα τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που συλλέγονται κατά τη διάρκεια της απορρύπανσης αποθηκεύονται σε καθορισμένους περιέκτες. Οι περιέκτες συλλογής φέρουν επισήμανση στην οποία αναγράφονται τα κατασκευαστικά στοιχεία, τα εξαρτήματα και τα υλικά που περιέχονται σε αυτούς και αποθηκεύονται σε ασφαλή θέση σύμφωνα με το μέρος Α, ώστε να αποφεύγεται η τυχαία απώλεια, διαρροή ή μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση σε αυτούς.

4. Καταγράφονται οι ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με την απορρύπανση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους:

- α) ο συνολικός αριθμός των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που υποβάλλονται σε επεξεργασία·
- β) το μέσο βάρος των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους πριν και μετά από την απορρύπανση και την αφαίρεση·
- γ) η συνολική ποσότητα από κάθε είδος υγρών, εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή υλικών που υποβάλλονται σε απορρύπανση·
- δ) όνομα και στοιχεία επικοινωνίας του μεταφορέα αποβλήτων, κατά περίπτωση·
- ε) ονομασία και στοιχεία επικοινωνίας του χώρου τελικής επεξεργασίας για τα υγρά και τα αέρια, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή τα υλικά που συλλέγονται κατά τη διαδικασία απορρύπανσης.

ΜΕΡΟΣ Γ

ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΑΦΑΙΡΕΣΗ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΠΟ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥΣ

	Εξαιρούνται δυνάμει του άρθρου 29 παράγραφος 2, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις του μέρους Ζ του παραρτήματος VII X: η εξαίρεση έχει εφαρμογή
1. Μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων διαχείρισης μπαταρίας τους, των ενσωματωμένων φορτιστών, των περιβλημάτων τους ή των περιβλημάτων της μπαταρίας, εάν υπάρχουν	
2. Μπαταρίες LMT όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 11) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων διαχείρισης μπαταρίας τους, των ενσωματωμένων φορτιστών, των περιβλημάτων τους ή των περιβλημάτων της μπαταρίας, εάν υπάρχουν	
3. Μπαταρίες SLI όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 12) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542	
4. Φορητές μπαταρίες όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 9) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542	
5. Κινητήρες ηλεκτροκίνησης, συμπεριλαμβανομένων των περιβλημάτων τους και οποιωνδήποτε συναφών μονάδων ελέγχου, καλωδίων και άλλων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών	
6. Μπλοκ κινητήρα	X
7. Καταλυτικοί μετατροπείς	
8. Κιβώτια ταχυτήτων	X
9. Τουλάχιστον το 70 % του συνολικού γυαλιού από ανεμοθώρακες, οπίσθια και πλευρικά παράθυρα από γυαλί, συμπεριλαμβανομένων των ηλιοροφών	
10. Ζάντες	
11. Ελαστικά	

	Εξαιρούνται δυνάμει του άρθρου 29 παράγραφος 2, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις του μέρους Z του παραρτήματος VII X: η εξαίρεση έχει εφαρμογή
12. Άμεσα προσβάσιμα μέρη του συστήματος ενημέρωσης-ψυχαγωγίας	
13. Προβολείς και οπίσθιοι φανοί, συμπεριλαμβανομένων των ενεργοποιητών τους	
14. Κύριες καλωδιώσεις	X
15. Προφυλακτήρες	X
16. Δεξαμενές καυσίμων	X
17. Εναλλάκτες θερμότητας	X
18. Εξαρτήματα πλαστικών ενισχυμένων με ανθρακοίνες	
19. Ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά εξαρτήματα:	X
α) μετατροπείς και μετατροπείς συνεχούς-συνεχούς (DC-DC) ηλεκτρικών οχημάτων βάρους άνω των 2 kg	X
β) εύκολα προσβάσιμες και μεγάλες πλακέτες τυπωμένων κυκλωμάτων	X
γ) φωτοβολταϊκά πάνελ με επιφάνεια μεγαλύτερη από 0,2 m ²	X
δ) μονάδες ελέγχου και κιβώτια βαλβίδων για την αυτόματη μετάδοση	X

ΜΕΡΟΣ Δ

ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ, ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

1. Τεχνική αξιολόγηση των αφαιρούμενων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων:

α) Για επαναχρησιμοποίηση:

- i) το εξάρτημα ή το κατασκευαστικό στοιχείο είναι λειτουργικό·
- ii) είναι κατάλληλο να χρησιμοποιηθεί εύκολα για τον πρωταρχικό σκοπό για τον οποίο σχεδιάστηκε·

β) Για την ανακατασκευή ή την ανακαίνιση:

- i) το εξάρτημα ή το κατασκευαστικό στοιχείο περιέχει όλα τα σχετικά τμήματα·

- ii) είναι κατάλληλο για ανακατασκευή ή ανακαίνιση, λαμβανομένων υπόψη τυχόν ζημιών, μειωμένης λειτουργικότητας, μειωμένης απόδοσης, μειωμένης διάρκειας ζωής και επισκευών που απαιτούνται·
 - iii) δεν υπάρχει εμφανής σοβαρή διάβρωση που να εμποδίζει τη λειτουργικότητα του εξαρτήματος ή του κατασκευαστικού στοιχείου.
2. Ελάχιστες πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται στην επισήμανση των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων:
- α) ονομασία του κατασκευαστικού στοιχείου ή του εξαρτήματος·
 - β) όνομα, ταχυδρομική διεύθυνση, όπου αναφέρεται ενιαίο σημείο επαφής και διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, ιστότοπος, κατά περίπτωση, με ταυτοποίηση της εγκεκριμένης εγκατάστασης επεξεργασίας που αφαιρέσε το κατασκευαστικό στοιχείο ή εξάρτημα.

ΜΕΡΟΣ Ε

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ

1. Όλοι οι αερόσακοι, συμπεριλαμβανομένων των μαξιλαριών, των πυροτεχνικών ενεργοποιητών, των ηλεκτρονικών μονάδων ελέγχου και των αισθητήρων.
2. Συστήματα μετεπεξεργασίας εκπομπών (δηλαδή καταλυτικοί μετατροπείς, φίλτρα σωματιδίων), εκτός εάν τα εν λόγω εξαρτήματα συμμορφώνονται με τον σχετικό τεχνικό έλεγχο, όπως καθορίζεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2014/45/ΕΕ.
3. Σύνολα αυτόματων ή μη αυτόματων ζωνών ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των ιμάντων, των πορπών, των συσπειρωτήρων και των πυροτεχνικών ενεργοποιητών.
4. Καθίσματα σε περίπτωση που φέρουν αγκυρώσεις ζωνών ασφαλείας και/ή αερόσακους.
5. Μονάδες μανδάλωσης του συστήματος διεύθυνσης που επενεργούν στην κολόνα διεύθυνσης.
6. Συστήματα ακινητοποίησης, συμπεριλαμβανομένων των πομποδεκτών και των ηλεκτρονικών μονάδων ελέγχου.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΑΦΑΙΡΟΥΜΕΝΩΝ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΥΛΙΚΩΝ

1. Οι μπαταρίες SLI υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 70 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542.
2. Οι μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 70 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542.
3. Οι μπαταρίες LMT υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 70 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542.
4. Οι φορητές μπαταρίες υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 70 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542.

5. Τα υλικά μόνιμων μαγνητών που περιέχουν νεοδύμιο, δυσπρόσιο ή πρασεοδύμιο (νεοδύμιο-σίδηρος-βόριο, NdFeB), όπως ορίζονται στο άρθρο 28 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1252, αι χαλκό από κινητήρες ηλεκτροκίνησης που δεν είναι κατάλληλοι για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, αφαιρούνται όταν η διαδικασία αφαίρεσης είναι εφικτή από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας χωρίς υπερβολικό κόστος. Σε περίπτωση έλλειψης τεχνικής προόδου για την ανακύκλωση υλικών μόνιμων μαγνητών NdFeB, οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης ή τα εξαρτήματά τους που περιέχουν υλικά μόνιμων μαγνητών αποθηκεύονται και επισημαίνονται σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1252. Για τους σκοπούς της μελλοντικής ανακύκλωσης, δεν εφαρμόζονται οι απαιτήσεις της οδηγίας 1999/31/ΕΚ σχετικά με την προσωρινή αποθήκευση.
6. Τα αφαιρούμενα ηλεκτρονικά κατασκευαστικά στοιχεία και εξαρτήματα που δεν υπόκεινται σε επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση και τα μη σιδηρούχα κλάσματα, συμπεριλαμβανομένων των τεμαχισμένων πλακετών τυπωμένων κυκλωμάτων, υποβάλλονται σε επεξεργασία από τους φορείς επεξεργασίας όπως καθορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/19/ΕΕ.
7. Το γυαλί που αφαιρείται από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, τουλάχιστον, ανακυκλώνεται σε γυαλί περιέκτη, γυαλί από ίνες ή ισοδύναμη ποιότητα.
8. Ψυκτικά μέσα που έχουν αφαιρεθεί ανακυκλώνονται, ανακτώνται ή καταστρέφονται σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/573.
9. Τα κλάσματα πλαστικών και καταλοίπων υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 7 και το παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1021.
10. Τα επίσωτρα από καουτσούκ υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με την ιεράρχηση των αποβλήτων και τις γενικές απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ, ώστε να δίνεται προτεραιότητα σε επιλογές πρόληψης που αποφέρουν το βέλτιστο συνολικό περιβαλλοντικό αποτέλεσμα, συμπεριλαμβανομένης της αναγόμενης, και να δίνεται προτεραιότητα στην ανακύκλωση, συμπεριλαμβανομένων άλλων μεθόδων εκτός της μηχανικής ανακύκλωσης, έναντι της ανάκτησης ενέργειας.
11. Τα υλικά αλουμινίου που προέρχονται από εναλλάκτες θερμότητας, όπως προσδιορίζονται στο μέρος Γ σημείο 17 του παραρτήματος VIII, αποθηκεύονται και ανακυκλώνονται χωριστά από τα κλάσματα αλουμινίου σε χυτευμένη και κατεργασμένη μορφή που καθορίζονται στο μέρος Ζ σημείο 2 στοιχείο β) του παραρτήματος VIII.

ΜΕΡΟΣ Ζ

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΥΝΔΥΑΣΤΙΚΟ ΤΕΜΑΧΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΤΕΜΑΧΙΣΜΟ

1. Για λόγους συμμόρφωσης με το άρθρο 27 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού, τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μπορούν να τεμαχίζονται μαζί με άλλα απόβλητα μόνον εάν:
 - α) τα απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού έχουν υποστεί επιλεκτική επεξεργασία σύμφωνα με το παράρτημα VII της οδηγίας 2012/19/ΕΕ·
 - β) όλες οι μπαταρίες έχουν αφαιρεθεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542·
 - γ) οι πλαστικές συσκευασίες έχουν διαχωριστεί από τα απορρίμματα συσκευασίας και τις μεταλλικές συσκευασίες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2025/40·
 - δ) η διαδικασία συνδυασμένου τεμαχισμού δεν μειώνει την ποιότητα των ροών αποβλήτων σε σύγκριση με τη χωριστή επεξεργασία· και

- ε) μπορεί να θεωρηθεί ότι οι ειδικές συνεισφορές κάθε ροής μεικτών αποβλήτων στα εξερχόμενα κλάσματα πληρούν τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542, του κανονισμού (ΕΕ) 2025/40, της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και της οδηγίας 2012/19/ΕΕ.

2. Απαιτήσεις ποιότητας για τα εξερχόμενα κλάσματα:

- α) η ολική περιεκτικότητα του κύριου κλάσματος χάλυβα σε χαλκό δεν υπερβαίνει το 0,25 % κατά βάρος· από την 1η Σεπτεμβρίου 2031, η ολική περιεκτικότητα του κύριου κλάσματος χάλυβα σε χαλκό δεν υπερβαίνει το 0,15 % κατά βάρος·

- β) έως την 1η Σεπτεμβρίου 2029, το αλουμίνιο ταξινομείται τουλάχιστον σε δύο κλάσματα:

i) αλουμίνιο σε χυτευμένη μορφή (κλάσματα με περιεκτικότητα σε πυρίτιο μεγαλύτερη από 1,5 %)

ii) αλουμίνιο σε κατεργασμένη μορφή (κλάσματα με περιεκτικότητα σε πυρίτιο ίση ή μικρότερη από 1,5 %)

- γ) έως την 1η Σεπτεμβρίου 2032, το αλουμίνιο ταξινομείται τουλάχιστον σε τέσσερα κλάσματα:

i) κλάσμα αλουμινίου με περιεκτικότητα σε πυρίτιο μεγαλύτερη από 1,5 %, περιεκτικότητα σε χαλκό ίση ή μικρότερη από 0,5 % και περιεκτικότητα σε σίδηρο ίση ή μικρότερη από 0,2 %

ii) κλάσμα αλουμινίου με περιεκτικότητα σε πυρίτιο μεγαλύτερη από 1,5 % και το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις σύστασης του σημείου i) για χαλκό ή σίδηρο

iii) κλάσμα αλουμινίου με περιεκτικότητα σε πυρίτιο ίση ή μικρότερη από 1,5 %, μαγνήσιο ίση ή μικρότερη από 1,5 %, περιεκτικότητα σε χαλκό ίση ή μικρότερη από 0,3 % και περιεκτικότητα σε ψευδάργυρο ίση ή μικρότερη από 0,3 %

iv) κλάσμα αλουμινίου με περιεκτικότητα σε πυρίτιο ίση ή μικρότερη από 1,5 % και που δεν πληροί τις απαιτήσεις σύστασης του σημείου iii) για μαγνήσιο, χαλκό και ψευδάργυρο

- δ) το βαρύ κλάσμα τεμαχισμού που προκύπτει μετά τον διαχωρισμό του αέρα και τον διαχωρισμό του σιδήρου υποβάλλεται σε περαιτέρω επεξεργασία με στόχο τον διαχωρισμό των σιδηρούχων μετάλλων, των μη σιδηρούχων μετάλλων, των πλαστικών και άλλων οργανικών υλικών για ανακύκλωση ή ανάκτηση. Τα κατάλοιπα των επεξεργασιών αυτών πρέπει να περιέχουν λιγότερο από 1 % κατά βάρος μέταλλο και, σύμφωνα με την απόφαση 2003/33/ΕΚ του Συμβουλίου⁽¹⁾, λιγότερο από 5 % κατά βάρος ολικό οργανικό άνθρακα· το όριο ολικού οργανικού άνθρακα (TOC) κατά βάρος που είναι < 5 % δεν ισχύει εάν το βαρύ κλάσμα τεμαχισμού, δεόντως επιλεγμένο και αποκατεστημένο, είναι βιολογικά σταθερό, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

- ε) το ελαφρύ κλάσμα τεμαχισμού υποβάλλεται σε περαιτέρω επεξεργασία με σκοπό τον διαχωρισμό των σιδηρούχων μετάλλων, των μη σιδηρούχων μετάλλων, των πλαστικών και άλλων οργανικών υλικών για ανακύκλωση ή ανάκτηση· τα κατάλοιπα των επεξεργασιών αυτών πρέπει να περιέχουν λιγότερο από 1 % κατά βάρος μέταλλο και, σύμφωνα με την απόφαση 2003/33/ΕΚ, λιγότερο από 5 % κατά βάρος ολικό οργανικό άνθρακα· το όριο ολικού οργανικού άνθρακα (TOC) κατά βάρος που είναι < 5 % δεν ισχύει εάν το ελαφρύ κλάσμα τεμαχισμού, δεόντως επιλεγμένο και επεξεργασμένο, είναι βιολογικά σταθερό, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

⁽¹⁾ Απόφαση 2003/33/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2002, για τον καθορισμό κριτηρίων και διαδικασιών αποδοχής των αποβλήτων στους χώρους υγειονομικής ταφής σύμφωνα με το άρθρο 16 και το παράρτημα II της οδηγίας 1999/31/ΕΚ (ΕΕ L 11 της 16.1.2003, σ. 27, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj)).

3. Τεκμηρίωση που πρέπει να παρέχεται για απαλλαγές από την υποχρέωση αφαίρεσης εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών:
- α) εφόσον είναι διαθέσιμο, αντίγραφο της γραπτής σύμβασης μεταξύ της εγκεκριμένης εγκατάστασης επεξεργασίας και της εγκατάστασης που εκτελεί τις εργασίες τεμαχισμού και εφαρμόζει τεχνολογίες μετά τον τεμαχισμό, συμπεριλαμβανομένων των προδιαγραφών για την ποιότητα των δευτερογενών υλικών που είναι έτοιμα για ανακύκλωση και των τεχνικών προδιαγραφών που ακολουθούνται κατά τη μεταποίηση των κλασμάτων επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους·
 - β) έκθεση ισοζυγίου μάζας της ανάλυσης του δείγματος σχετικά με την ποιότητα και την ποσότητα των κλασμάτων επεξεργασίας (εκροή) για μια αντιπροσωπευτική διάταξη επεξεργασίας που παρέχεται από ανεξάρτητο φορέα.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΧΩΡΙΣΗ ΣΤΟ ΜΗΤΡΩΟ ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ

1. Πληροφορίες που πρέπει να υποβάλλονται από τον παραγωγό ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού:
 - α) το όνομα και τα εμπορικά σήματα, εφόσον υπάρχουν, υπό τα οποία ο παραγωγός δραστηριοποιείται στο κράτος μέλος, και η διεύθυνση του παραγωγού, συμπεριλαμβανομένου του ταχυδρομικού κώδικα και του τόπου, της οδού και του αριθμού, της χώρας, του αριθμού τηλεφώνου, εάν υπάρχει, του ιστότοπου και της διεύθυνσης ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, με υπόδειξη ενός ενιαίου σημείου επαφής·
 - β) εθνικό αναγνωριστικό κωδικό του παραγωγού, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού εμπορικού μητρώου ή του αντίστοιχου αριθμού επίσημης καταχώρισης, καθώς και ευρωπαϊκό ή εθνικό αριθμό φορολογικού μητρώου·
 - γ) κατηγορίες οχημάτων που ο παραγωγός προτίθεται να διαθέσει στην αγορά για πρώτη φορά εντός του εδάφους κράτους μέλους·
 - δ) πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο ο παραγωγός εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του που καθορίζονται στο άρθρο 16, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σε γραπτή μορφή σχετικά με τα ακόλουθα:
 - i) τα μέτρα που εφαρμόζει ο παραγωγός για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων ευθύνης του παραγωγού που καθορίζονται στα άρθρα 16 και 20·
 - ii) τα μέτρα που έχουν ληφθεί για την εκπλήρωση της υποχρέωσης συλλογής που προβλέπεται στο άρθρο 23 όσον αφορά την ποσότητα των οχημάτων που ο παραγωγός διαθέτει στην αγορά του κράτους μέλους· και
 - iii) το σύστημα που διασφαλίζει ότι τα δεδομένα που υποβάλλονται στις αρμόδιες αρχές είναι αξιόπιστα·
 - ε) δήλωση του παραγωγού ή, κατά περίπτωση, του εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του παραγωγού για τους σκοπούς της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ή της οργάνωσης ευθύνης του παραγωγού, στην οποία αναφέρεται ότι οι παρεχόμενες πληροφορίες είναι αληθείς.
2. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται, επιπλέον των πληροφοριών που αναφέρονται στο σημείο 1, όταν ορίζεται οργάνωση ευθύνης του παραγωγού για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού:
 - α) το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας, μεταξύ των οποίων ταχυδρομικός κώδικας και τόπος, οδός και αριθμός, χώρα, αριθμός τηλεφώνου, διαδικτυακή και ηλεκτρονική διεύθυνση και εθνικός κωδικός ταυτοποίησης της οργάνωσης ευθύνης του παραγωγού·
 - β) τον αριθμό εμπορικού μητρώου ή ισοδύναμο αριθμό επίσημης καταχώρισης και τον ευρωπαϊκό ή εθνικό αριθμό φορολογικού μητρώου της οργάνωσης ευθύνης του παραγωγού· και
 - γ) την εντολή του εκπροσωπούμενου παραγωγού.

3. Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται, επιπλέον των πληροφοριών που απαριθμούνται στο σημείο 1 από την οργάνωση ευθύνης του παραγωγού σε περίπτωση ανάθεσης σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1:
 - α) το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας, συμπεριλαμβανομένου ταχυδρομικού κώδικα και τόπου, οδού και αριθμού, χώρας, αριθμού τηλεφώνου, ιστότοπου και διεύθυνσης ηλεκτρονικού ταχυδρομείου των εκπροσωπούμενων παραγωγών·
 - β) την εντολή κάθε εκπροσωπούμενου παραγωγού, κατά περίπτωση·
 - γ) όταν η οργάνωση ευθύνης του παραγωγού εκπροσωπεί περισσότερους από έναν παραγωγούς, αναφέρει χωριστά τον τρόπο με τον οποίο καθένας από τους εκπροσωπούμενους παραγωγούς εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που ορίζονται στο άρθρο 16.
 4. Όταν οι υποχρεώσεις δυνάμει του άρθρου 16 εκπληρώνονται για λογαριασμό ενός παραγωγού από διορισμένο αντιπρόσωπο για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ο οποίος εκπροσωπεί περισσότερους του ενός παραγωγούς, ο εν λόγω αντιπρόσωπος παρέχει, εκτός από τις πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 1, το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας για καθέναν από τους εκπροσωπούμενους παραγωγούς χωριστά.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗΣ

1.	Εγκατάσταση ή επιχείρηση που εκδίδει το παρόν πιστοποιητικό	
1.1	Όνομα	
1.2	Διεύθυνση	
1.3	Αριθμός τηλεφώνου	
1.4	Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου [εάν υπάρχει]	
1.5	Αριθμός ταξινόμησης ή αναγνωριστικός αριθμός (*)	
2.	Αρμόδια αρχή που εξέδωσε άδεια για την εγκατάσταση ή την επιχείρηση που αναφέρεται στο σημείο 1	
2.1	Κράτος μέλος	
2.2	Όνομα	
2.3	Διεύθυνση	
3.	Πιστοποιητικό καταστροφής	
3.1	Ημερομηνία έκδοσης	
3.2	Αριθμός	
4.	Πληροφορίες σχετικά με το όχημα για το οποίο εκδίδεται το παρόν πιστοποιητικό καταστροφής	
4.1	Εθνικό σήμα	
4.2	(Α) Αριθμός κυκλοφορίας (**)	
4.3	(J) Κατηγορία (**)	
4.4	(D.1) Κατασκευαστής (**)	
4.5	(D.3) Εμπορική ονομασία (**)	

4.6	(Ε) Αναγνωριστικός αριθμός οχήματος (**)	
4.7	Αριθμός άδειας κυκλοφορίας	
5.	Πληροφορίες σχετικά με τον ιδιοκτήτη του οχήματος	
5.1	(C.2.1) Επώνυμο ή εταιρική επωνυμία (**)	
5.2	(C.2.2) Άλλο όνομα ή ονόματα (**)	
5.3	(C.2.3) Διεύθυνση (**)	
5.4	Αριθμός τηλεφώνου [εάν υπάρχει και κατόπιν συγκατάθεσης του ιδιοκτήτη]	
5.5	Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου [εάν υπάρχει και με τη συγκατάθεση του ιδιοκτήτη]	
6	Παρατηρήσεις	

(*) Επιτρέπεται να μην τηρείται αυτή η απαίτηση σε περίπτωση που το εθνικό σύστημα ταξινόμησης ή αναγνώρισης δεν προβλέπει τέτοιου είδους αριθμό.

(**) Εναρμονισμένοι κοινοτικοί κωδικοί όπως αναφέρονται στην οδηγία 1999/37/ΕΚ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XI

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2018/858 ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) αριθ. 168/2013

1. Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 τροποποιείται ως εξής:

α) στο μέρος I, η καταχώριση Z13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Z13	Κυκλικότητα	Κανονισμός (ΕΕ) 2026/1738	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X»		
------	-------------	---------------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	--	--

β) το προσάρτημα 1 τροποποιείται ως εξής:

i) στον πίνακα 1, η καταχώριση Z13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Z13	Κυκλικότητα	Κανονισμός (ΕΕ) 2026/1738		ά.α. Ωστόσο, εφαρμόζεται το μέρος Ε του παραρτήματος VIII σχετικά με την απαγόρευση επαναχρησιμοποίησης των συγκεκριμένων κατασκευαστικών στοιχείων.»
------	-------------	---------------------------	--	---

ii) στον πίνακα 2, η καταχώριση Z13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Z13	Κυκλικότητα	Κανονισμός (ΕΕ) 2026/1738		ά.α. Ωστόσο, εφαρμόζεται το μέρος Ε του παραρτήματος VIII σχετικά με την απαγόρευση επαναχρησιμοποίησης των συγκεκριμένων κατασκευαστικών στοιχείων.»
------	-------------	---------------------------	--	---

γ) στο προσάρτημα 2, το σημείο 4 τροποποιείται ως εξής:

i) στον πίνακα «Μέρος I: Οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία M₁», η καταχώριση 59 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«59	Κανονισμός (ΕΕ) 2026/1738 (Κυκλικότητα)	Οι απαιτήσεις του εν λόγω κανονισμού δεν εφαρμόζονται.»
-----	---	---

ii) στον πίνακα «Μέρος II: Οχήματα που ανήκουν στην κατηγορία N₁», η καταχώριση 59 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«59	Κανονισμός (ΕΕ) 2026/1738 (Κυκλικότητα)	Οι απαιτήσεις του εν λόγω κανονισμού δεν εφαρμόζονται.»
-----	---	---

δ) το μέρος III τροποποιείται ως εξής:

i) στο προσάρτημα 1, η καταχώριση 59 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«59	Κυκλικότητα	Κανονισμός (ΕΕ) 2026/1738	ά.α.	ά.α.»		
-----	-------------	---------------------------	------	-------	--	--

ii) στο προσάρτημα 2, η καταχώριση 59 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«59	Κυκλικότητα	Κανονισμός (ΕΕ) 2026/1738	ά.α.				ά.α.»				
-----	-------------	---------------------------	------	--	--	--	-------	--	--	--	--

iii) στο προσάρτημα 3, η καταχώριση 59 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«59	Κυκλικότητα	Κανονισμός (ΕΕ) 2026/1738	ά.α.»
-----	-------------	---------------------------	-------

iv) στο προσάρτημα 4, η καταχώριση 59 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«59	Κυκλικότητα	Κανονισμός (ΕΕ) 2026/1738	ά.α.				ά.α.»							
-----	-------------	---------------------------	------	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--

2. Το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 τροποποιείται ως εξής:

Στο τμήμα Γ1 του πίνακα, η καταχώριση 15α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

				L1e-A ¹	L1e-B ²	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
«15α	18	Απατήσεις κυκλικότητας	Κανονισμός (ΕΕ) 2026/1738	☒	☒	☒	x	x	x	x	x	x	x	x*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΙ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) 2023/1542

Στο παράρτημα Ι, ο πίνακας αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Στήλη 1 Προσδιορισμός της ουσίας ή της ομάδας ουσιών	Στήλη 2 Όροι περιορισμού
1. Υδράργυρος αριθ. CAS 7439-97-6 αριθ. EC 231-106-7 και οι ενώσεις του	Οι μπαταρίες, είτε υπάρχουν και είναι ενσωματωμένες σε συσκευές, ελαφρά μέσα μεταφοράς ή άλλα οχήματα, είτε όχι, δεν περιέχουν περισσότερο από 0,0005 % υδράργυρο (εκφρασμένο ως μεταλλικό υδράργυρο) κατά βάρος.
2. Κάδμιο αριθ. CAS 7440-43-9 αριθ. EC 231-152-8 και οι ενώσεις του	1. Οι φορητές μπαταρίες, είτε υπάρχουν και είναι ενσωματωμένες σε συσκευές, ελαφρά μέσα μεταφοράς ή άλλα οχήματα είτε όχι, δεν περιέχουν περισσότερο από 0,002 % κάδμιο (εκφρασμένο ως μεταλλικό κάδμιο) κατά βάρος. 2. Οι μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και οι μπαταρίες SLI, που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα, περιλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M₁ και N₁ όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, δεν περιέχουν περισσότερο από 0,01 % κάδμιο (εκφρασμένο ως μεταλλικό κάδμιο) κατά βάρος και σε ομοιογενές υλικό. 3. Το σημείο 2 δεν εφαρμόζεται στις μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων οι οποίες χρησιμοποιούνται ως ανταλλακτικά σε ηλεκτρικά οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M₁ και N₁ όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, που διατέθηκαν στην αγορά πριν από την 31η Δεκεμβρίου 2008.
3. Μόλυβδος αριθ. CAS 7439-92-1 αριθ. EC 231-100-4 και οι ενώσεις του	1. Από τις 18 Αυγούστου 2024, οι φορητές μπαταρίες, είτε υπάρχουν και είναι ενσωματωμένες σε συσκευές είτε όχι, δεν περιέχουν περισσότερο από 0,01 % μόλυβδο (εκφρασμένο ως μεταλλικό μόλυβδο) κατά βάρος. 2. Ο περιορισμός που ορίζεται στο σημείο 1 δεν ισχύει για τις φορητές κομβιόσχημες μπαταρίες ψευδαργύρου-αέρα έως τις 18 Αυγούστου 2028. 3. Οι φορητές μπαταρίες που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα, περιλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M₁ και N₁ όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, δεν περιέχουν περισσότερο από 0,1 % μόλυβδο (εκφρασμένο ως μεταλλικό μόλυβδο) κατά βάρος και σε ομοιογενές υλικό. 4. Το σημείο 3 δεν εφαρμόζεται στις φορητές μπαταρίες οι οποίες είναι ενσωματωμένες ή χρησιμοποιούνται ως ανταλλακτικά σε οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M₁ και N₁ όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2024. 5. Οι μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M₁ και N₁ όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, δεν περιέχουν περισσότερο από 0,1 % μόλυβδο (εκφρασμένο ως μεταλλικό μόλυβδο) κατά βάρος και σε ομοιογενές υλικό.

«Στήλη 1 Προσδιορισμός της ουσίας ή της ομάδας ουσιών	Στήλη 2 Όροι περιορισμού
	6. Το σημείο 5 δεν εφαρμόζεται σε: α) Μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε συστήματα υψηλής τάσης ⁽¹⁾ οι οποίες είναι ενσωματωμένες ή χρησιμοποιούνται ως ανταλλακτικά σε οχήματα των κατηγοριών M₁ και N₁ όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2019 β) Μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων που δεν καλύπτονται από το στοιχείο α) του παρόντος σημείου οι οποίες είναι ενσωματωμένες ή χρησιμοποιούνται ως ανταλλακτικά σε οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M₁ και N₁ όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2024. 7. Οι μπαταρίες SLI που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M₁ και N₁ όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, δεν περιέχουν περισσότερο από 0,1 % μόλυβδο (εκφρασμένο ως μεταλλικό μόλυβδο) κατά βάρος και σε ομοιογενές υλικό. 8. Το σημείο 7 δεν εφαρμόζεται σε: α) μπαταρίες SLI που χρησιμοποιούνται σε εφαρμογές 12 V σε οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M₁ και N₁ όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 ⁽¹⁾. β) μπαταρίες SLI που χρησιμοποιούνται σε εφαρμογές 24 V σε οχήματα ειδικού σκοπού των κατηγοριών M₁ και N₁ όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 ⁽²⁾. γ) μπαταρίες SLI που χρησιμοποιούνται σε άλλες εφαρμογές εκτός από εκείνες που καλύπτονται από τα στοιχεία α) και β) του παρόντος σημείου σε οχήματα, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M₁ και N₁ όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, τα οποία έχουν λάβει έγκριση τύπου πριν από την 1η Ιανουαρίου 2024.
4. Εξασθενές χρώμιο αριθ. CAS 18540-29-9 αριθ. EC 606-053-1 και οι ενώσεις του	Οι μπαταρίες που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα, περιλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού, των κατηγοριών M ₁ και N ₁ όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858, δεν περιέχουν περισσότερο από 0,1 % εξασθενές χρώμιο (εκφρασμένο ως μεταλλικό εξασθενές χρώμιο) κατά βάρος και σε ομοιογενές υλικό.
⁽¹⁾ Συστήματα με τάση > 75 V DC, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 της οδηγίας 2014/35/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ .	

⁽¹⁾ Η εξαίρεση αυτή θα επανεξεταστεί το 2030.

⁽²⁾ Η εξαίρεση αυτή θα επανεξεταστεί το 2030.

⁽³⁾ Οδηγία 2014/35/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, για την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τη διαθεσιμότητα στην αγορά ηλεκτρολογικού εξοπλισμού που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί εντός ορισμένων ορίων τάσης (ΕΕ L 96 της 29.3.2014, σ. 357, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj>).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIII

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΛΗΡΟΥΝ ΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΕ ΤΡΙΤΕΣ ΧΩΡΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΑΝΑΚΥΚΛΩΜΕΝΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

ΜΕΡΟΣ Α ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΑΠΟΔΕΙΚΝΥΟΥΝ ΟΤΙ ΤΟ ΑΝΑΚΥΚΛΩΜΕΝΟ ΥΛΙΚΟ ΕΧΕΙ ΠΑΡΑΧΘΕΙ ΣΕ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΟΥ ΠΛΗΡΟΙ ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΥΓΕΙΑΣ, ΤΟΥ ΚΛΙΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΚΑΘΟΡΙΖΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΕΝΩΣΙΑΚΟ ΔΙΚΑΙΟ Ή ΙΣΟΔΥΝΑΜΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ (ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 6 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 4)

1. Η εγκατάσταση που βρίσκεται σε τρίτη χώρα και συμμετέχει στην παραγωγή ανακυκλωμένου υλικού πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις στις πραγματικές εργασίες της:
 - α) συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις ανακύκλωσης αποβλήτων και ασκεί τις δραστηριότητές της σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος·
 - β) έχει σχεδιαστεί, έχει κατασκευαστεί και λειτουργεί με ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο και διαθέτει, ειδικότερα, τις διαδικασίες, την κατάλληλη τεχνολογία διαχείρισης αποβλήτων, την οργάνωση και την υποδομή που απαιτούνται για την ανακύκλωση των εν λόγω αποβλήτων·
 - γ) προμηθεύεται τα πλαστικά απόβλητά της από κράτος μέλος ή από χώρα η οποία συμμορφώνεται με το ενωσιακό δίκαιο ή με πρότυπα ισοδύναμα με εκείνα των κρατών μελών όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια των εργαζομένων, και δραστηριοποιείται σε μια τέτοια χώρα σύμφωνα με τα κριτήρια που ορίζονται στην παράγραφο 3·
 - δ) θεσπίζει και χειρίζεται συστήματα διαχείρισης και παρακολούθησης, διαδικασίες και τεχνικές με σκοπό την πρόληψη, τη μείωση, την ελαχιστοποίηση και στο μέτρο του εφικτού, την εξάλειψη:
 - i) των κινδύνων για την υγεία και την ασφάλεια των οικείων εργαζομένων και του πληθυσμού κοντά στην εγκατάσταση· και
 - ii) των δυσμενών για το περιβάλλον επιπτώσεων από τις δραστηριότητές της (ιδίως μέσω κατάλληλων μέτρων που λαμβάνονται για την παρακολούθηση και την αντιμετώπιση της ρύπανσης)·
 - ε) διασφαλίζει την ιχνηλασιμότητα όλων των αποβλήτων που παραλαμβάνονται και υποβάλλονται σε επεξεργασία στην εγκατάσταση, μεριμνώντας, μεταξύ άλλων, ώστε όλα τα υπολειμματικά απόβλητα που παράγονται από τις δραστηριότητές της να τεκμηριώνονται και να μεταφέρονται μόνο σε εγκαταστάσεις διαχείρισης αποβλήτων που έχουν λάβει άδεια να επεξεργάζονται τέτοια υπολειμματικά απόβλητα·
 - στ) έχει λάβει μέτρα που αποσκοπούν στην εξοικονόμηση ενέργειας και τον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που συνδέονται με τις δραστηριότητές της·
 - ζ) καταρτίζει και είναι σε θέση να παρέχει αρχεία σχετικά με τις δραστηριότητές της διαχείρισης αποβλήτων κατά την τελευταία πενταετία· εάν μια εγκατάσταση λειτουργεί για λιγότερο από πέντε έτη, καταρτίζει και είναι σε θέση να παρέχει αρχεία σχετικά με τις δραστηριότητές της διαχείρισης αποβλήτων για το χρονικό διάστημα λειτουργίας της·
 - η) ο φορέας εκμετάλλευσης ή η διοίκησή του δεν έχουν καταδικαστεί για εκτέλεση παράνομων δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη διαχείριση αποβλήτων κατά την τελευταία πενταετία.

2. Λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθοι ή ισοδύναμοι κανόνες, ως σημείο αναφοράς και κατά περίπτωση:
 - α) ειδικές απαιτήσεις για την επεξεργασία ορισμένων αποβλήτων και για τον υπολογισμό της ποσότητας των αποβλήτων που υποβάλλονται σε επεξεργασία, οι οποίες είναι υποχρεωτικές βάσει της ενωσιακής νομοθεσίας, και για τη λογιστική καταγραφή των ποσοτήτων των παραγόμενων ανακυκλωμένων υλικών·
 - β) τα συμπεράσματα για τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές που εγκρίθηκαν για ορισμένες δραστηριότητες βάσει της οδηγίας 2010/75/ΕΕ.
3. Τα πλαστικά απόβλητα υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται ενωσιακό δίκαιο ή ισοδύναμες με τις εν λόγω απαιτήσεις και προέρχονται από κράτος μέλος ή χώρα με ολοκληρωμένο πλαίσιο διαχείρισης αποβλήτων που καλύπτει ολόκληρη την επικράτειά του και αποδεικνύει την ικανότητα και την προθυμία του να εγγυηθεί την περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση των αποβλήτων, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τα ακόλουθα κριτήρια:
 - α) τα μέτρα που εφαρμόζονται και σχεδιάζονται για τη διασφάλιση περιβαλλοντικά ορθής διαχείρισης των αποβλήτων στην επικράτειά της, όπως η θέσπιση συστήματος διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ή ισοδύναμου συστήματος για την εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει»·
 - β) τα μέτρα που εφαρμόζονται και σχεδιάζονται για την αύξηση του ποσοστού του πλαστικού μετά την κατανάλωση που ανακυκλώνεται από οχήματα, καθώς και τους δείκτες για την παρακολούθηση των εν λόγω μέτρων·
 - γ) τα μέτρα που εφαρμόζονται και σχεδιάζονται για την αύξηση του ποσοστού του ανακυκλωμένου πλαστικού μετά την κατανάλωση που ενσωματώνεται σε οχήματα τα οποία διατίθενται σε κυκλοφορία στην εγχώρια αγορά, καθώς και τους δείκτες για την παρακολούθηση των εν λόγω μέτρων.

ΜΕΡΟΣ Β ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΑΠΟΔΕΙΚΝΥΟΥΝ ΟΤΙ ΤΟ ΑΝΑΚΥΚΛΩΜΕΝΟ ΥΛΙΚΟ ΕΧΕΙ ΠΑΡΑΧΘΕΙ ΣΕ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 6 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΙ 1, 2 ΚΑΙ 3

Η εγκατάσταση που βρίσκεται σε τρίτη χώρα και συμμετέχει στην παραγωγή ανακυκλωμένου υλικού πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις στις πραγματικές εργασίες της:

1. Η εγκατάσταση είναι σε θέση να παράσχει στοιχεία που αποδεικνύουν ότι παράγει υλικά ανακυκλωμένα από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Εάν η εγκατάσταση παράγει επίσης υλικά που προέρχονται από απόβλητα πριν από την κατανάλωση ή από πρώτες ύλες, είναι σε θέση να αποδείξει ότι κάνει σαφή διάκριση μεταξύ των διαφόρων τύπων υλικών. Η εγκατάσταση εξασφαλίζει ότι προμηθεύει μόνο υλικά ανακυκλωμένα από απορρίμματα μετά την κατανάλωση, ως προϋπόθεση για τον συνυπολογισμό των υλικών αυτών ως μέρος των στόχων που ορίζονται στο άρθρο 6·
2. Εγκατάσταση που παράγει ανακυκλωμένα υλικά από απορρίμματα μετά την κατανάλωση που προέρχονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή επισκευασμένα οχήματα είναι σε θέση να αποδείξει ότι τα εν λόγω απορρίμματα έχουν συλλεχθεί χωριστά και δεν έχουν αναμειχθεί με υλικά άλλης προέλευσης κατά τρόπο που να εμποδίζει την ιχνηλασιμότητα των εν λόγω απορριμμάτων πριν από την άφιξή τους στην εγκατάσταση και καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας ανακύκλωσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIV

ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥΣ, ΦΟΡΕΙΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΚΤΕΣ

ΜΕΡΟΣ Α ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΡΙΤΑ ΜΕΡΗ ΠΟΥ ΔΙΕΝΕΡΓΟΥΝ ΕΛΕΓΧΟΥΣ

1. Ένα τρίτο μέρος που διενεργεί ελέγχους στην εγκατάσταση που βρίσκεται σε τρίτη χώρα σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 5 είναι ανεξάρτητο από τον προμηθευτή, τον κατασκευαστή ή το πρόσωπο που συμμετέχει στην παραγωγή του ανακυκλωμένου υλικού και της ελεγχόμενης εγκατάστασης. Για τον σκοπό αυτόν, το τρίτο μέρος είναι σε θέση να τεκμηριώσει ότι:
 - α) δεν αποτελεί μέρος των εν λόγω οντοτήτων ούτε τελεί υπό τον έλεγχό τους·
 - β) έχει θεσπίσει και εφαρμόζει διαδικασίες που εγγυώνται την αμεροληψία του, μεταξύ των οποίων:
 - i) αξιολόγηση των κινδύνων για την αμεροληψία του σε διαρκή βάση·
 - ii) εντοπισμός, εξάλειψη και μετριασμός των κινδύνων για την αμεροληψία που προκύπτουν από οικονομικές, εμπορικές και άλλου είδους πιέσεις·
 - iii) αξιολόγηση του κινδύνου για την αμεροληψία του που απορρέει από τις σχέσεις του προσωπικού του·
 - γ) η δομή και η διαχείρισή του πραγματοποιούνται κατά τρόπο που διασφαλίζει την ανεξαρτησία και την αμεροληψία του, συμπεριλαμβανομένων των εξής:
 - i) είναι σαφώς αναγνωρίσιμο εντός της νομικής οντότητας, εάν η νομική οντότητα ασκεί επίσης δραστηριότητες που δεν σχετίζονται με ελέγχους·
 - ii) διαθέτει κανόνες υποβολής εκθέσεων σχετικά με τη διενεργηθείσα ελεγκτική δραστηριότητα·
 - iii) το προσωπικό του έχει σαφώς προσδιορισμένες αρμοδιότητες όσον αφορά τη διενέργεια ελέγχων.
2. Τρίτο μέρος που διενεργεί ελέγχους σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 5 θεωρείται ότι διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα στον τομέα των ελέγχων και της επεξεργασίας αποβλήτων εάν διαθέτει επαρκή αριθμό ειδικευμένου προσωπικού, άμεσα ή μέσω υπεργολαβίας, το οποίο εκπαιδεύεται τακτικά, και εάν το προσωπικό του που συμμετέχει στη διενέργεια των εν λόγω ελέγχων διαθέτει τεκμηριωμένη επαγγελματική πείρα σε όλους τους ακόλουθους τομείς:
 - α) διενέργεια ελέγχων σε εγκαταστάσεις επεξεργασίας αποβλήτων·
 - β) εργασίες επεξεργασίας αποβλήτων·
 - γ) συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης και διαχείρισης της υγείας και της ασφάλειας στην εργασία·
 - δ) παραγωγή ανακυκλωμένου υλικού.
3. Προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωση με τα κριτήρια που αναφέρονται στα σημεία 1 και 2 του παρόντος μέρους, τρίτο μέρος που διενεργεί έλεγχο ή πιστοποίηση παραπέμπει στην πιστοποίησή του με ενωσιακά ή ισοδύναμα διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα σχετικά με τη διενέργεια ελέγχων, όπως το διεθνές πρότυπο ISO 9011:2018 ή το πρότυπο ISO/IEC 17020:2012.

ΜΕΡΟΣ Β ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

1. Ο έλεγχος που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 5 επαληθεύει ότι η εγκατάσταση που βρίσκεται σε τρίτη χώρα και συμμετέχει στην παραγωγή ανακυκλωμένου υλικού πληροί τις προϋποθέσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα XIII στις πραγματικές της εργασίες.
 2. Τα ονοματεπώνυμα και τα στοιχεία επικοινωνίας των ατόμων που διενήργησαν τους ελέγχους αναγράφονται ευκρινώς στις εκδόσεις ελέγχου.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XV
ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

1. Οδηγία 2000/53/ΕΚ

Οδηγία 2000/53/ΕΚ	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1	Άρθρο 1
Άρθρο 2 σημείο 1	Άρθρο 3 σημείο 1
Άρθρο 2 σημείο 2	Άρθρο 3 σημείο 2
Άρθρο 2 σημείο 3	Άρθρο 3 σημείο 23
Άρθρο 2 σημείο 4	Άρθρο 3 σημείο 39
Άρθρο 2 σημείο 5	Άρθρο 3 σημείο 18
Άρθρο 2 σημείο 6	Άρθρο 3 σημείο 4
Άρθρο 2 σημείο 7	Άρθρο 3 σημείο 39
Άρθρο 2 σημείο 8	Άρθρο 3 σημείο 39
Άρθρο 2 σημείο 9	Άρθρο 3 σημείο 39
Άρθρο 2 σημείο 10	Άρθρο 3 σημείο 35
Άρθρο 2 σημείο 11	—
Άρθρο 2 σημείο 11 στοιχείο α)	—
Άρθρο 2 σημείο 11 στοιχείο β)	—
Άρθρο 2 σημείο 11 στοιχείο γ)	—
Άρθρο 2 σημείο 11 στοιχείο δ)	—
Άρθρο 2 σημείο 12	—
Άρθρο 2 σημείο 13	—

Οδηγία 2000/53/ΕΚ	Παρών κανονισμός
Άρθρο 3 παράγραφος 1	Άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο α)
Άρθρο 3 παράγραφος 2	—
Άρθρο 3 παράγραφος 3	—
Άρθρο 3 παράγραφος 4	—
Άρθρο 3 παράγραφος 5	—
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 7 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 6
Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφοι 4 και 5
Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο i)	Άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο α)
Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο ii)	Άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο β)
Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο iii)	Άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο γ)
Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο iv)	Άρθρο 5 παράγραφος 6 στοιχείο δ)
Άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο γ)	—
Άρθρο 5 παράγραφος 1 πρώτη περίπτωση	—
Άρθρο 5 παράγραφος 1 δεύτερη περίπτωση	Άρθρο 23 παράγραφος 3 στοιχείο β)
Άρθρο 5 παράγραφος 2	Άρθρο 24 παράγραφος 1
Άρθρο 5 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 25
Άρθρο 5 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 25 παράγραφος 1
Άρθρο 5 παράγραφος 3 τρίτο εδάφιο	—
Άρθρο 5 παράγραφος 4 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 24 παράγραφος 2
Άρθρο 5 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 16 και άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχείο α)

Οδηγία 2000/53/ΕΚ	Παρών κανονισμός
Άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 24 παράγραφος 2
Άρθρο 5 παράγραφος 4 τέταρτο εδάφιο	—
Άρθρο 5 παράγραφος 5 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 25 παράγραφος 1 και παράρτημα Χ
Άρθρο 5 παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο	—
Άρθρο 6 παράγραφος 1	Άρθρο 26 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 6 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 15 παράγραφος 1
Άρθρο 6 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	—
Άρθρο 6 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 29 παράγραφος 1 και παράρτημα VIII μέρος Γ
Άρθρο 6 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 28 παράγραφος 1
Άρθρο 6 παράγραφος 4	Άρθρο 15 παράγραφος 2
Άρθρο 6 παράγραφος 5	Άρθρο 26 παράγραφος 4
Άρθρο 6 παράγραφος 6	Άρθρο 26 παράγραφος 3
Άρθρο 7 παράγραφος 1	Άρθρο 30 παράγραφος 1
Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο α)	—
Άρθρο 7 παράγραφος 2 στοιχείο β)	Άρθρο 33 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β)
Άρθρο 7 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	—
Άρθρο 7 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο	—
Άρθρο 7 παράγραφος 3	—
Άρθρο 7 παράγραφος 4	—
Άρθρο 7 παράγραφος 5	—
Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 12 παράγραφος 1

Οδηγία 2000/53/ΕΚ	Παρών κανονισμός
Άρθρο 8 παράγραφος 2	Άρθρο 12 παράγραφος 2
Άρθρο 8 παράγραφος 3	Άρθρο 11 παράγραφος 1
Άρθρο 8 παράγραφος 4	Άρθρο 11 παράγραφοι 1 και 3
Άρθρο 9 παράγραφος 1α πρώτο εδάφιο	Άρθρο 50 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 9 παράγραφος 1α δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 50 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 9 παράγραφος 1α τρίτο εδάφιο	Άρθρο 50 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο
Άρθρο 9 παράγραφος 1β	Άρθρο 50 παράγραφος 2
Άρθρο 9 παράγραφος 1γ	Άρθρο 50 παράγραφος 3 τρίτο εδάφιο
Άρθρο 9 παράγραφος 1δ	Άρθρο 50 παράγραφος 5
Άρθρο 9 παράγραφος 2	Άρθρο 9 και παράρτημα V μέρος Α
Άρθρο 9α παράγραφος 1	Άρθρο 51 παράγραφος 1
Άρθρο 9α παράγραφος 2	Άρθρο 51 παράγραφος 2
Άρθρο 9α παράγραφος 3	Άρθρο 51 παράγραφος 3
Άρθρο 9α παράγραφος 4	Άρθρο 51 παράγραφος 4
Άρθρο 9α παράγραφος 5	Άρθρο 51 παράγραφος 5
Άρθρο 9α παράγραφος 6	Άρθρο 51 παράγραφος 6
Άρθρο 10 παράγραφος 1	—
Άρθρο 10 παράγραφος 2	—
Άρθρο 10 παράγραφος 3	—
Άρθρο 10α	Άρθρο 56
Άρθρο 11 παράγραφος 1	Άρθρο 52 παράγραφος 1

Οδηγία 2000/53/ΕΚ	Παρών κανονισμός
Άρθρο 11 παράγραφος 2	Άρθρο 52 παράγραφος 2
Άρθρο 12 παράγραφος 1	Άρθρο 59 παράγραφος 1
Άρθρο 12 παράγραφος 2	Άρθρο 59 παράγραφος 2
Άρθρο 12 παράγραφος 3	—
Άρθρο 13	—
Παράρτημα I	Παράρτημα VIII
Παράρτημα II	Παράρτημα IV

2. Οδηγία 2005/64/ΕΚ

Οδηγία 2005/64/ΕΚ	Παρών κανονισμός
Άρθρο 1, πρώτο εδάφιο	Άρθρο 1
Άρθρο 1, δεύτερο εδάφιο	—
Άρθρο 2	Άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο α)
Άρθρο 3 στοιχείο α)	—
Άρθρο 3 στοιχείο β)	—
Άρθρο 3 στοιχείο γ)	Άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο α)
Άρθρο 4 σημείο 1	Άρθρο 3 σημείο 1
Άρθρο 4 σημείο 2	—
Άρθρο 4 σημείο 3	Άρθρο 3 σημείο 3
Άρθρο 4 σημείο 4	Άρθρο 3 σημείο 2
Άρθρο 4 σημείο 5	Παράρτημα III
Άρθρο 4 σημείο 6	—

Οδηγία 2005/64/ΕΚ	Παρών κανονισμός
Άρθρο 4 σημείο 7	Άρθρο 3 σημείο 40
Άρθρο 4 σημείο 8	—
Άρθρο 4 σημείο 9	Άρθρο 3 σημείο 4
Άρθρο 4 σημείο 10	Άρθρο 3 σημείο 39
Άρθρο 4 σημείο 11	—
Άρθρο 4 σημείο 12	Άρθρο 3 σημείο 39
Άρθρο 4 σημείο 13	Άρθρο 3 σημείο 5
Άρθρο 4 σημείο 14	Άρθρο 3 σημείο 6
Άρθρο 4 σημείο 15	Άρθρο 3 σημείο 7
Άρθρο 4 σημείο 16	—
Άρθρο 4 σημείο 17	—
Άρθρο 4 σημείο 18	—
Άρθρο 4 σημείο 19	—
Άρθρο 4 σημείο 20	—
Άρθρο 5 παράγραφος 1	—
Άρθρο 5 παράγραφος 2	Άρθρο 8 παράγραφος 2
Άρθρο 5 παράγραφος 3	Άρθρο 8 παράγραφος 3
Άρθρο 5 παράγραφος 4	—
Άρθρο 6 παράγραφος 1	—
Άρθρο 6 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 5 παράγραφοι 4 και 5

Οδηγία 2005/64/ΕΚ	Παρών κανονισμός
Άρθρο 6 παράγραφος 3	Άρθρο 9
Άρθρο 6 παράγραφος 4	—
Άρθρο 6 παράγραφος 5	—
Άρθρο 6 παράγραφος 6	—
Άρθρο 6 παράγραφος 7	—
Άρθρο 6 παράγραφος 8	—
Άρθρο 7 στοιχείο α)	Παράρτημα VIII μέρος Ε
Άρθρο 7 στοιχείο β)	Παράρτημα VIII μέρος Ε
Άρθρο 8	—
Άρθρο 9	—
Άρθρο 10 παράγραφος 1	—
Άρθρο 10 παράγραφος 2	—
Άρθρο 10 παράγραφος 3	—
Άρθρο 10 παράγραφος 4	—
Άρθρο 11 παράγραφος 1	—
Άρθρο 11 παράγραφος 2	—
Άρθρο 12	—
Άρθρο 13	—
Παράρτημα Ι	Άρθρο 4 παράγραφος 1
Παράρτημα ΙΙ	—

Οδηγία 2005/64/EK	Παρών κανονισμός
Παράρτημα III	—
Παράρτημα VII	—
Παράρτημα V	Παράρτημα VIII μέρος E
Παράρτημα VI	—