



2026/1738

24.7.2026.

UREDBA (EU) 2026/1738 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 8. srpnja 2026.

o zahtjevima za kružnost u konstrukciji vozila, o gospodarenju otpadnim vozilima, o izmjeni uredbi (EU) br. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 i (EU) 2023/1542 i o stavljanju izvan snage direktiva 2000/53/EZ i 2005/64/EZ

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 114. i članak 192. stavak 1. u vezi s člancima od 14. do 36. ove Uredbe,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon proslijeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽²⁾,

budući da:

- (1) U komunikaciji Komisije od 11. prosinca 2019. o europskom zelenom planu iznosi se europska strategija rasta kojom se Uniju nastoji preobraziti u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim gospodarstvom u kojem najkasnije do 2050. neće biti neto emisija stakleničkih plinova i u kojem gospodarski rast nije povezan s upotrebom resursa. Kako bi politike Unije koje se odnose na proizvode doprinijele smanjenju emisija ugljika na globalnoj razini, potrebno je osigurati da se proizvodi koji se stavljaju na tržište i prodaju u Uniji nabavljaju, proizvode i obrađuju na kraju njihova životnog vijeka na održiv način.

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

⁽²⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 18. lipnja 2026. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od 29. lipnja 2026.

- (2) Automobilski sektor znatno pridonosi Unijinom trošenju energetske i materijalne resurse, a time i stvaranju stakleničkih plinova. Proizvodnja vozila u trećim zemljama koja se stavljaju na tržište Unije pridonosi globalnim emisijama stakleničkih plinova, što pak ima negativan utjecaj na okoliš u Uniji. Prelazak s vozila na fosilna goriva na mobilnost s nultim emisijama, kako je predviđen u paketu „Spremni za 55 %”, jedan je od preduvjeta za postizanje cilja klimatske neutralnosti do 2050. Time će se smanjiti emisije stakleničkih plinova iz automobilske industrije koje se odnose na fazu uporabe vozila. Automobilska industrija jedan je od najvećih potrošača primarnog aluminija, čelika i plastike, što je povezano s proizvodnjom novih vozila koja se stavljaju na tržište Unije. To može imati znatan utjecaj na okoliš povezan s energijom potrebnom za vađenje i obradu tih materijala. Ekološki otisak povezan s proizvodnjom novih vozila mogao bi porasti zbog elektrifikacije voznog parka koja je u tijeku, povećanja veličine i težine vozila koje je u tijeku i zbog sve više elektronike koja postaje sve složenija u budućim modelima jer su za oboje potrebne znatne količine kritičnih i strateških sirovina i plemenitih metala, kao što su bakar i elementi rijetkih zemalja. Zbog tih bi promjena faza proizvodnje mogla imati veći ekološki otisak od faze uporabe vozila te bi europska industrija mogla sve više ovisiti o uvozu kritičnih sirovina i biti sve izloženija poremećajima u opskrbi, na štetu vlastite konkurentnosti. Uz to, uporaba resursa iz otpadnih vozila na temelju trenutnih zahtjeva u pravu Unije za gospodarenje otpadom nije dovoljna, a postoji velik potencijal da se poveća količina i kvaliteta dijelova, sastavnih dijelova i materijala koje treba popraviti, ponovno uporabiti, ponovno proizvesti, obnoviti, naknadno ugraditi ili reciklirati iz vozila tijekom njihove faze uporabe te iz otpadnih vozila. Kako bi se ublažili ti utjecaji na okoliš, pridonijelo dekarbonizaciji tog sektora i poduprla konkurentnost povećanjem otpornosti automobilske industrije, potrebno je poboljšati funkcioniranje jedinstvenog tržišta i prelazak automobilske industrije na kružno gospodarstvo. To je u skladu s komunikacijom Komisije od 11. ožujka 2020. o novom Akcijskom planu za kružno gospodarstvo – za čišću i konkurentniju Europu u kojoj se poziva na reviziju postojećih pravila kako bi se promicali kružniji poslovni modeli povezivanjem problema u konstrukciji sa zbrinjavanjem vozila na kraju njihova životnog vijeka, pri čemu će se razmotriti pravila o obveznom udjelu recikliranog sadržaja u određenim materijalima te će se povećati učinkovitost recikliranja. To je u skladu i s Uredbom (EU) 2024/1252 Europskog parlamenta i Vijeća⁽³⁾. I Vijeće i Europski parlament istaknuli su potrebu za novim pravilima Unije o tim pitanjima, koja bi zamijenila postojeća pravila o homologaciji vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe te o otpadnim vozilima.

- (3) Direktivom 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁽⁴⁾ uspostavljeni su usklađeni zahtjevi za obradu otpadnih vozila i ciljevi za ponovnu uporabu i recikliranje vozila te ponovnu uporabu i uporabu vozila. U njoj su utvrđene obveze sakupljanja otpadnih vozila i obveze gospodarskih subjekata, posebno u pogledu ograničavanja korištenja teških metala u vozilima. Ujedno su izrađena osnovna pravila za proširenu odgovornost proizvođača na temelju kojih se od proizvođača vozila zahtijeva da pokriju dio troškova skupljanja otpadnih vozila.

- (4) Komisija je u evaluaciji Direktive 2000/53/EZ istaknula da je ta direktiva djelotvorno ispunila mnogo svojih početnih ciljeva, među kojima su uklanjanje kadmija, olova, žive i šesterovalentnog kroma iz vozila, povećanje broja mjesta za skupljanje otpadnih vozila i postizanje ciljeva za uporabu i recikliranje. Međutim, u evaluaciji je utvrđeno da ta direktiva nedovoljno odgovara na važna pitanja povezana sa skupljanjem otpadnih vozila i da više nije prilagođena osiguravanju visoke kvalitete obrade tih vozila.

⁽³⁾ Uredba (EU) 2024/1252 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. travnja 2024. o uspostavi okvira za osiguravanje sigurne i održive opskrbe kritičnim sirovinama i o izmjeni uredbi (EU) br. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 i (EU) 2019/1020 (SL L, 2024/1252, 3.5.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj>).

⁽⁴⁾ Direktiva 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. rujna 2000. o otpadnim vozilima (SL L 269, 21.10.2000., str. 34., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

- (5) Direktivom 2005/64/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁵⁾ uređena je homologacija tipa vozila s obzirom na njihovu mogućnost ponovne uporabe, mogućnost recikliranja i mogućnost uporabe kako bi ta vozila mogla ispuniti ciljeve utvrđene u Direktivi 2000/53/EZ u fazi na kraju životnog vijeka. Međutim, Direktiva 2005/64/EZ nije se pokazala djelotvornom u bitnom poboljšanju mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i uporabe novih vozila i nije prilagođena karakteristikama novih vozila, koje su se znatno promijenile od stupanja na snagu Direktive 2005/64/EZ.
- (6) Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁶⁾ uveden je sveobuhvatan sustav homologacije tipa i nadzora tržišta za motorna vozila, prikolice i za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila radi osiguravanja pravilnog funkcioniranja jedinstvenog tržišta i kako bi se pružila visoka razina okolišne učinkovitosti. Postoji potreba za zasebnim regulatornim aktom za potrebe postupka EU homologacije tipa utvrđenog u Prilogu II. toj uredbi. Stoga je potrebno utvrditi odredbe i zahtjeve o kružnosti vozila koja su u postupku pribavljanja EU homologacije tipa. Kako bi se osigurala sukladnost vozila s tim zahtjevima, potrebno je u okviru postupka EU homologacije tipa osigurati da se provjerava da su ti zahtjevi ispunjeni. Administrativne odredbe Uredbe (EU) 2018/858, uključujući odredbe o nadzoru tržišta, korektivnim mjerama, zaštitnim klauzulama i sankcijama, primjenjuju se na homologacije tipa izdane u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe.
- (7) Važno je razlikovati postojeće homologacije tipa od novih homologacija tipa. Stoga je potrebno pojasniti koje se odredbe primjenjuju na nove tipove vozila na temelju Uredbe (EU) 2018/858. Trebalo bi stoga pojasniti da se izmjenama homologacije tipa ne zahtijeva sustavno proširenje homologacije tipa na temelju te uredbe.
- (8) Kako bi se poboljšalo funkcioniranje jedinstvenog tržišta uz osiguravanje visoke razine zaštite okoliša, ključno je uskladiti uvjete za homologaciju tipa vozila kad je riječ o njihovoj mogućnosti ponovne uporabe, mogućnosti recikliranja i mogućnosti uporabe, fazi proizvodnje vozila, procjeni statusa vozila i izvozu rabljenih vozila. Kako bi se doprinijelo ciljevima očuvanja, zaštite i poboljšanja kvalitete okoliša, zaštite zdravlja ljudi te razboritog i racionalnog korištenja prirodnih resursa, ključno je utvrditi pravila o gospodarenju otpadnim vozilima, uzimajući u obzir konstrukciju vozila, kao i mjere za sprečavanje nezakonitog rastavljanja, kao što je bolja sljedivost u slučaju prijenosa vlasništva nad rabljenim vozilima. Stoga je najučinkovitiji način da se olakša prelazak automobilske sektora na kružno gospodarstvo uspostava jedinstvenog regulatornog okvira na razini Unije koji na integriran i dosljedan način obuhvaća konstrukciju i proizvodnju vozila, stavljanje vozila na tržište Unije i obradu vozila na kraju životnog vijeka. To je ključno i za razvoj Unijina tržišta sekundarnih sirovina sadržanih u novim vozilima koja se stavljaju na tržište, za izbjegavanje trgovinskih prepreka i narušavanja tržišnog natjecanja, za osiguravanje pravne jasnoće i za poboljšanje okolišne učinkovitosti svih gospodarskih subjekata uključenih u konstrukciju i proizvodnju vozila i njihovu obradu na kraju životnog vijeka. Kako bi se postigli ti ciljevi, direktive 2000/53/EZ i 2005/64/EZ trebalo bi zamijeniti uredbom, na temelju članka 114. i članka 192. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).
- (9) U najudaljenijim regijama iz članka 349. UFEU-a države članice trebale bi moći prilagoditi obveze proizvođača kako bi zajamčile uslugu i pokrile troškove gospodarenja otpadnim vozilima s obzirom na značajke tih regija.

⁽⁵⁾ Direktiva 2005/64/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. listopada 2005. o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe i o izmjeni Direktive Vijeća 70/156/EEZ (SL L 310, 25.11.2005., str. 10., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj>).

⁽⁶⁾ Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

- (10) Direktive 2000/53/EZ i 2005/64/EZ primjenjuju se samo na osobna vozila (M_1) i laka gospodarska vozila (N_1), koja čine približno 85 % svih vozila registriranih u Uniji. Preostala vozila, točnije vozila na dva i tri kotača, četverocikli, kamioni, autobusi i prikolice, ne podliježu nikakvom zakonodavstvu Unije kad je riječ o njihovom ekološkom dizajnu i gospodarenju na kraju njihova životnog vijeka. Kako bi se osigurao sveobuhvatni okvir kružnosti za sva vozila registrirana u Uniji, uključujući njihovu obradu na ekološki prihvatljiv način, i kako bi se spriječila fragmentacija jedinstvenog tržišta, ova se Uredba stoga ne bi trebala primjenjivati samo na vozila kategorija M_1 i N_1 , nego djelomično i na vozila kategorije L i teška vozila i njihove prikolice (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 i O). Trenutačno nema sveobuhvatnih informacija o obradi takvih vozila na kraju njihova životnog vijeka u Uniji, zbog čega se na njih u trenutku stupanja na snagu ove Uredbe neće moći primjenjivati isti režim koji se primjenjuje na vozila kategorija M_1 i N_1 . Međutim, zahtjevi koji se odnose na skupljanje otpadnih vozila, obveznu predaju takvih vozila u ovlaštena postrojenja za obradu radi obrade i uklanjanje onečišćenja, obvezno uklanjanje određenih dijelova i sastavnih dijelova za ponovnu uporabu i recikliranje prije rezanja, kao i uvjeti za odlaganje na odlagalište neinertnog otpada koji nastaje rezanjem, trebali bi se primjenjivati na vozila kategorije L i teška vozila i njihove prikolice (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 i O). Kako bi se olakšala obrada tih otpadnih vozila, njihovi izrađivači trebali bi imati obvezu dostavljanja informacija u pogledu uklanjanja i zamjene dijelova, sastavnih dijelova i materijala iz takvih vozila. Na te kategorije vozila trebale bi se primjenjivati i odredbe kojima se uređuje proširena odgovornost proizvođača, što bi obuhvatilo troškove njihova skupljanja i uklanjanje onečišćenja na kraju njihova životnog vijeka.
- (11) S obzirom na to da ne zahtijevaju sve države članice registraciju vozila kategorije L1e, L2e ili L6e, potrebno je državama članicama omogućiti da te kategorije vozila izuzmu od zahtjeva povezanih s registracijom.
- (12) Prema studijama problemi s izvozom rabljenih vozila ne odnose se samo na osobna vozila (M_1) i laka gospodarska vozila (N_1) nego i na veća vozila. Stoga bi se te odredbe trebale primjenjivati i na teška vozila i njihove prikolice (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 i O).
- (13) Vozila konstruirana i izrađena ili prilagođena isključivo za uporabu u oružanim snagama te vozila konstruirana i izrađena za uporabu u oružanim snagama, civilnoj obrani, vatrogasnim službama, snagama odgovornima za održavanje javnog reda i hitnim medicinskim službama trebala bi biti isključena iz područja primjene ove Uredbe. Ta vozila imaju specijalizirane operativne funkcije i podliježu posebnim tehničkim zahtjevima, a njihova konstrukcija, izrada i uporaba znatno se razlikuju od onih kod vozila namijenjenih općem cestovnom prijevozu. Primjena općih zahtjeva za kružnost na konstrukciju i gospodarenje na kraju životnog vijeka takvih vozila stoga ne bi bila primjerena, a njihovo isključenje iz područja primjene ove Uredbe u skladu je sa specifičnom prirodom njihovih funkcija.
- (14) Kako bi se očuvala europska kulturna baština, vozila od povijesnog interesa trebala bi biti isključena iz područja primjene ove Uredbe i ne bi trebala podlijezati obvezama povezanim s prijenosom vlasništva ili izvozom ili zahtjevima u pogledu kraja životnog vijeka. Slično tome, vozila koja država članica priznaje kao vozila od posebnog kulturnog interesa trebala bi biti isključena iz područja primjene ove Uredbe. To može obuhvaćati, primjerice, vozila u vlasništvu kolekcionara ili muzeja, vozila izrađena po narudžbi ili vozila za utrke, pod uvjetom da nadležna tijela priznaju njihov relevantan poseban kulturni interes. Međutim, zahtjevi iz ove Uredbe, kao što su, na primjer, zahtjevi u pogledu kružnosti prilikom konstrukcije, trebali bi se primjenjivati na ta vozila prije nego što se smatraju vozilima od povijesnog interesa ili vozilima od posebnog kulturnog interesa. Nadalje, ako države članice više ne smatraju ta vozila vozilima od povijesnog interesa ili vozilima od posebnog kulturnog interesa, ona su ponovno obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe te bi se na njih trebali primjenjivati zahtjevi kao što su obveze povezane s prijenosom vlasništva, izvozom ili krajem životnog vijeka.
- (15) Kako bi se izbjeglo prekomjerno administrativno opterećenje i osiguralo da područje primjene ove Uredbe obuhvaća potrebe unutarnjeg tržišta, drugi bi tipovi vozila, kao što su vozila kategorije L proizvedena u malim serijama ili određeni bicikli konstruirani za okretanje pedala kategorije L1_c-A i L1_c-B, trebali i dalje biti isključeni iz područja primjene ove Uredbe.

- (16) Vozila za posebne namjene konstruirana su za obavljanje specifičnih funkcija i zahtijevaju posebne nadogradnje koje nisu potpuno pod kontrolom izrađivača. To otežava izračun stope mogućnosti ponovne uporabe, mogućnosti recikliranja i mogućnosti uporabe. Za vozila za posebne namjene kategorija M_1 i N_1 troškove skupljanja, uklanjanja onečišćenja i obveznog uklanjanja dijelova i sastavnih dijelova te obrade trebali bi snositi proizvođači u okviru programa proširene odgovornosti proizvođača. Za vozila za posebne namjene kategorija M_2 , M_3 , N_2 , N_3 i O trebao bi se primjenjivati samo ograničen skup pravila. Odredbe koje se odnose na zabrinjavajuće tvari u vozilima trebale bi se primjenjivati na vozila za posebne namjene kategorija M_1 i N_1 , kao što je slučaj u Direktivi 2000/53/EZ. Ostali dijelovi vozila za posebne namjene koji imaju homologaciju tipa u višestupanjskoj homologaciji tipa trebali bi biti obuhvaćeni u istoj mjeri kao i kategorija predmetnog vozila. Vozila za posebne namjene svih kategorija osim M_1 i N_1 koja proizvodi mali izrađivač ne bi trebala biti obuhvaćena ovom Uredbom.
- (17) Motorno vozilo za stanovanje ili kampiranje i kamp-prikolice razlikuju se od konvencionalnih vozila ili prikolica jer je njihova primarna funkcija smještaj, a ne prijevoz. Takva motorna vozila i kamp-prikolice sadrže neautomobilske sastavne dijelove kao što su drvo, namještaj, sustavi za vodu i kućanski električni sustavi, kojima se ne rukuje u postrojenjima za recikliranje vozila. Mnoge kamp-prikolice trajno su postavljene kao kuće za odmor, upotrebljavaju se za sezonski smještaj i desetljećima su u funkciji. S obzirom na njihovu posebnu namjenu, različit sastav materijala i stalnu uporabu, kamp-prikolice trebalo bi isključiti iz područja primjene ove Uredbe. Motorna vozila za stanovanje ili kampiranje, koja su često neregistrirana, ne bi se trebala klasificirati kao otpadna vozila sve dok se upotrebljavaju za stanovanje. Motorna vozila za stanovanje ili kampiranje u svojim osnovnim vozilima imaju dijelove i sastavne dijelove koji se upotrebljavaju i u drugim vozilima te bi stoga trebala podlijeagati istim obvezama nakon što se više ne upotrebljavaju za stanovanje.
- (18) Jedan od najvećih praktičnih problema povezanih s primjenom Direktive 2000/53/EZ odnosi se na utvrđivanje je li vozilo postalo otpadno vozilo, posebno kad je riječ o prekograničnim otpremama vozila. Iako su na tu temu donesene smjernice, ta je procjena i dalje problematična. Stoga je potrebno utvrditi precizne, pravno obvezujuće kriterije za utvrđivanje je li vozilo otpadno vozilo. Te bi kriterije trebala primjenjivati sva relevantna nadležna tijela, gospodarski subjekti i vlasnici vozila koji imaju veze s otpadnim vozilima. Međutim, potrebno je predvidjeti i izuzeća kako bi se očuvala mogućnost da države članice utvrde situacije u kojima pojedinačna vozila ne bi trebala biti obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe zbog njihova statusa vozila od posebnog kulturnog interesa sve dok održavaju taj status. Osim toga, nadležna tijela države članice trebala bi moći na zahtjev vlasnika vozila izuzeti vozilo iz statusa otpadnog vozila ako je to vozilo podložno popravku.
- (19) U evaluaciji Direktive 2000/53/EZ zaključeno je da njezine odredbe o konstrukciji vozila, namijenjene da se olakša rastavljanje i da se više koriste reciklirani materijali, imaju vrlo ograničen učinak na konstrukciju i proizvodnju novih vozila jer nisu dovoljno detaljne, konkretne i mjerljive.

- (20) Za rješavanje pitanja konstrukcije svih vozila koja se stavljaju na tržište Unije i pitanja faze na kraju njihova životnog vijeka potrebno je utvrditi usklađene zahtjeve za kružnost koji se provjeravaju u trenutku homologacije tipa. Konstrukcija i proizvodnja vozila na način kojim se osigurava da su njihovi dijelovi i sastavni dijelovi ponovno uporabljivi i da se sadržani materijali mogu reciklirati važne su kako bi se izbjegla nemogućnost ispravnog vrednovanja tih dijelova, sastavnih dijelova i materijala na kraju životnog vijeka vozila. Stoga bi izrađivači i njihovi dobavljači trebali već u ranoj fazi razvoja novih vozila sustavno primjenjivati konstrukcijske strategije kojima se poboljšava mogućnost ponovne uporabe i mogućnost recikliranja. U skladu s tim, novi tipovi vozila trebali bi se i dalje konstruirati tako da je najmanje 85 % njihove mase moguće ponovno uporabiti ili moguće reciklirati, a najmanje 95 % njihove mase ponovno uporabiti ili oporabiti, kako je već predviđeno u Direktivi 2005/64/EZ. Kako bi se osiguralo da se stope mogućnosti ponovne uporabe, mogućnost recikliranja i mogućnost oporabe izračunavaju na jedinstven način i da se mogu pratiti, trebalo bi utvrditi novu metodologiju za izračun i provjeru stopa mogućnosti ponovne uporabe, mogućnosti recikliranja i mogućnosti oporabe vozila. U toj bi se metodologiji trebalo bolje uzeti u obzir stvarni potencijal novih vozila za recikliranje, ponovnu uporabu i oporabu na kraju životnog vijeka, imajući u vidu stalan tehnološki napredak. Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za utvrđivanje takve metodologije, uzimajući u obzir međunarodnu normu ISO 22628:2002. Dok se ne utvrdi takva metodologija, stope mogućnosti ponovne uporabe, mogućnosti recikliranja i mogućnosti oporabe trebale bi se nastaviti izračunavati u skladu s međunarodnom normom ISO 22628:2002, kako je predviđeno u Direktivi 2005/64/EZ. Komisija bi trebala nastojati osigurati da se relevantna metodologija UNECE-a (Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu) na odgovarajući način ažurira kako bi se izbjegle neusklađenosti s metodologijom Unije i smanjilo opterećenje za izrađivače.
- (21) Lanac opskrbe u automobilskom sektoru uključuje velik broj dobavljača, uključujući mnoga mala i srednja poduzeća (MSP-ovi) koja posluju u različitim regijama i imaju različite organizacijske strukture. Iako bi izrađivači u cijelom lancu opskrbe trebali prikupljati informacije o materijalima koji se upotrebljavaju u vozilima te uspostaviti i provoditi postupke za provjeru točnosti takvih informacija, trebali bi uzeti u obzir kapacitete MSP-ova. MSP-ovi često imaju ograničene administrativne resurse, manje tehničkih alata i, u nekim slučajevima, nemaju uspostavljene sustave za generiranje ili provjeru detaljnih podataka o okolišu ili sastavu materijala. Ta ograničenja mogu utjecati na dostupnost i potpunost informacija koje MSP-ovi mogu pružiti. U skladu s tim, pri procjeni postupaka izrađivača za prikupljanje i provjeru informacija o dobavljačima trebalo bi na odgovarajući način uzeti u obzir posebnu situaciju MSP-ova u lancu opskrbe.
- (22) Osiguravanje mogućnosti popravka vozila tijekom njihova životnog vijeka temeljni je stup istinski održivog i kružnog automobilskoga gospodarstva. Vozila ne bi trebalo prerano klasificirati kao otpadna vozila ako ih se može popraviti jer bi to dovelo do nepotrebnog otpada, ekonomske neučinkovitosti i nepotrebnog opterećenja za vlasnike vozila.
- (23) Vozila bi trebala biti konstruirana i proizvedena tako da se ograniči prisutnost zabrinjavajućih tvari. U svojoj komunikaciji od 14. listopada 2020. o Strategiji održivosti u području kemikalija – Prelazak na netoksični okoliš Komisija je navela da zabrinjavajuće tvari treba koristiti što je manje moguće i da što je više moguće treba koristiti zamjenske tvari te da treba postupno prestati koristiti najopasnije tvari za društvene namjene koje nisu ključne, posebno u proizvodima široke potrošnje. U skladu s tim upotrebu zabrinjavajućih tvari u materijalima u vozilima odnosno dijelovima i sastavnim dijelovima vozila trebalo bi smanjiti na najmanju moguću mjeru kako bi se osiguralo da vozila i materijali reciklirani iz vozila ni u jednoj fazi životnog ciklusa vozila ne utječu štetno na okoliš ili na zdravlje ljudi.

- (24) U Direktivi 2000/53/EZ već je ograničena uporaba olova, žive, kadmija i šesterovalentnog kroma u vozilima te su predviđena izuzeća na temelju kojih se te tvari smiju koristiti za određene namjene. U ovoj bi Uredbi trebalo preuzeti ta postojeća pravila. Međutim, radi dosljednosti zakonodavstva o kemikalijama pitanje ograničenja povezanih sa stavljanjem na tržište i upotrebom drugih tvari u vozilima trebalo bi rješavati u okviru Uredbe (EZ) br. 1907/2006 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁷⁾. Isto tako, za tvari čije je korištenje regulirano Uredbom (EU) 2019/1021 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁸⁾ ograničenja bi trebalo poštovati na temelju odredbi iz te uredbe.
- (25) Kako bi se olakšala usklađenost s ovom Uredbom i pružile smjernice o prisutnosti zabrinjavajućih tvari u vozilima i njihovim dijelovima i sastavnim dijelovima, uključujući one koje otežavaju ponovnu uporabu i recikliranje materijala ili imaju štetne učinke na zdravlje ili okoliš, primjereno je da Komisija provede procjenu i mapiranje takvih tvari. U tu bi svrhu Komisija, uz pomoć Europske agencije za kemikalije osnovane na temelju Uredbe (EZ) br. 1907/2006 („Agencija”), trebala pripremiti izvješće o prisutnosti zabrinjavajućih tvari u vozilima. U tom bi izvješću trebalo utvrditi u kojoj mjeri takve tvari ometaju ponovnu uporabu i recikliranje ili štetno utječu na zdravlje ili okoliš, bez dupliciranja procjena koje se već zahtijevaju drugim zakonodavstvom Unije. Na temelju svojih nalaza Komisija bi trebala razmotriti i poduzeti odgovarajuće daljnje mjere, uključujući, ako je relevantno, donošenje delegiranih akata kako bi se utvrdili zahtjevi u pogledu informacija i ograničenja za zabrinjavajuće tvari koje negativno utječu na ponovnu uporabu i recikliranje materijala iz razloga koji nisu prvenstveno povezani s kemijskom sigurnošću.
- (26) U Direktivi 2000/53/EZ predviđena su izuzeća od ograničenja uporabe olova i kadmija u baterijama u vozilima, koja se preuzimaju u ovoj Uredbi. Međutim, uporaba tvari u baterijama sveobuhvatno je uređena Uredbom (EU) 2023/1542 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁹⁾. Stoga bi se pitanja povezana s tim tvarima trebala rješavati u okviru te uredbe te bi se ograničenja i izuzeća koja se odnose na te tvari trebala naposljetku, prema potrebi, prenijeti u tu uredbu putem odredbe o izmjeni iz ove Uredbe.
- (27) Kako bi se uzeo u obzir znanstveni i tehnički napredak, Komisiji bi i dalje trebalo delegirati ovlast za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u pogledu izmjene izuzeća od ograničenja uporabe olova, žive, kadmija i šesterovalentnog kroma u vozilima na temelju ove Uredbe. Prije mijenjanja ili brisanja takvih izuzeća trebalo bi napraviti procjenu socioekonomskih učinaka takvih izmjena, koja se ne spominje u Direktivi 2000/53/EZ, uključujući razmatranje dostupnosti alternativnih tvari i utjecaja na okoliš i zdravlje ljudi tijekom cijelog životnog ciklusa vozila. Prije donošenja takvog delegiranog akta Komisija bi se trebala savjetovati s relevantnim stručnjacima i dionicima kako bi se uzeli u obzir socioekonomski učinci i učinci na okoliš i zdravlje ljudi. Agencija bi trebala u takvoj procjeni pomagati Komisiji radi osiguravanja djelotvornog donošenja odluka, koordinacije i upravljanja tehničkim, znanstvenim i administrativnim aspektima izmjena ove Uredbe u pogledu ograničenja uporabe tvari u vozilima.
-
- ⁽⁷⁾ Uredba (EZ) br. 1907/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2006. o registraciji, evaluaciji, autorizaciji i ograničavanju kemikalija (REACH) i osnivanju Europske agencije za kemikalije te o izmjeni Direktive 1999/45/EZ i stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 793/93 i Uredbe Komisije (EZ) br. 1488/94 kao i Direktive Vijeća 76/769/EEZ i direktiva Komisije 91/155/EEZ, 93/67/EEZ, 93/105/EZ i 2000/21/EZ (SL L 396, 30.12.2006., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj>).
- ⁽⁸⁾ Uredba (EU) 2019/1021 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o postojećim organskim onečišćujućim tvarima (SL L 169, 25.6.2019., str. 45., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj>).
- ⁽⁹⁾ Uredba (EU) 2023/1542 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. srpnja 2023. o baterijama i otpadnim baterijama, izmjeni Direktive 2008/98/EZ i Uredbe (EU) 2019/1020 te stavljanju izvan snage Direktive 2006/66/EZ (SL L 191, 28.7.2023., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj>).

- (28) Kako bi se povećala kružnost u automobilskom sektoru, vozila bi se postupno trebala konstruirati i proizvoditi na način koji, umjesto primarnih sirovina, uključuje reciklirane materijale, zadržavajući učinak vozila na sigurnost. Korištenje recikliranih materijala omogućuje resursno učinkovitije iskorištavanje materijala, dekarbonizira proizvodnju i smanjuje negativne posljedice koje korištenje primarnih sirovina ima na okoliš. Povećana kružnost vozila proizvedenih u trećim zemljama koja se stavljaju na tržište Unije također će pridonijeti smanjenju emisija stakleničkih plinova na globalnoj razini, među ostalim u Uniji. Time se i jačaju strateška autonomija i konkurentnost Unije smanjenjem ovisnosti o sirovinama i energiji povezane s opskrbom primarnim sirovinama, posebno doprinosom zadržavanju vrijednih kritičnih sirovina u Uniji i istovremenim jačanjem tržišta sekundarnih sirovina. Premda ne postoje zahtjevi za korištenje recikliranog sadržaja na globalnoj razini, mnogi izrađivači u svoja vozila već ugrađuju reciklirane materijale. Utvrđivanjem ciljeva i jedinstvenih odredbi o izračunavanju recikliranog sadržaja osigurat će se pravna sigurnost te će se doprinijeti stvaranju poštenog tržišnog natjecanja među izrađivačima. Zahtjevi bi se trebali primjenjivati na sve izrađivače koji namjeravaju stavljati vozila na tržište Unije, uključujući putem internetskih tržišta, neovisno o tome gdje se nalaze. Imajući u vidu važnost globalnih lanaca vrijednosti u automobilskom sektoru, na temelju ove Uredbe trebalo bi biti moguće dobavljati sekundarne sirovine iz zemalja izvan Unije.
- (29) S obzirom na nisku stopu recikliranja plastike, posebno iz otpadnih vozila, i na općenito negativne utjecaje drugih oblika obrade plastičnog otpada, primjereno je povećati korištenje reciklirane plastike u vozilima. U tu bi svrhu trebao postojati obavezan cilj za udio plastike reciklirane iz otpada nakon potrošnje koji se treba koristiti u novim vozilima. U skladu s tim, svaki tip vozila trebao bi sadržavati plastiku dobivenu recikliranjem iz plastičnog otpada nakon potrošnje, uz postupno povećanje postotaka. Od tog cilja za reciklirani plastični sadržaj u tipovima vozila, 20 % bi trebalo postići uključivanjem plastike reciklirane iz otpadnih vozila. Odabir plastike obuhvaćene područjem primjene ciljeva temelji se na vrstama plastike koje se mogu reciklirati i koje su navedene u posebnoj studiji Zajedničkog istraživačkog centra naslovljenoj „Prema ciljevima u pogledu udjela reciklirane plastike u novim osobnim automobilima i lakim gospodarskim vozilima – tehnički prijedlozi i analiza učinaka u kontekstu preispitivanja Direktive o otpadnim vozilima” i procjeni učinka ove Uredbe. U tim se dokumentima termosetovi koji nisu poliuretanske pjene u sjedalima i elastomeri ne uzimaju u obzir pri izračunu ciljeva jer je termosetove posebno teško reciklirati. Mnogi uobičajeni elastomeri, termosetovi i isprepleteni materijali odgovaraju definiciji polimera iz definicije plastike utvrđene u Uredbi (EZ) br. 1907/2006. Elastomeri, uključujući termoplastične elastomere, koji se mogu ponovno preraditi u termoplastiku, uključeni su u područje primjene ciljeva u pogledu recikliranog sadržaja plastike predviđenih ovom Uredbom. Međutim, razmatraju se ciljevi u pogledu recikliranog sadržaja elastomera u gumama jer su gume prioritetni proizvod na temelju Uredbe (EU) 2024/1781 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁰⁾ te stoga nisu obuhvaćene područjem primjene ove Uredbe. Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu te obveze, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji za utvrđivanje metodologije za izračun i provjeru udjela plastike reciklirane iz otpada nakon potrošnje, kao i otpada nakon potrošnje iz otpadnih vozila. Kako bi se omogućile metode recikliranja koje nisu mehaničko recikliranje, uključujući kemijsko recikliranje, i doprinijelo postizanju ciljeva u pogledu recikliranog sadržaja, potrebno je utvrditi dodatna pravila za izračun, provjeru i izvješćivanje o sadržaju reciklirane plastike. U takvim je slučajevima potrebno uvesti tzv. obračun masene bilance u skladu s metodologijama obračuna masene bilance koje se primjenjuju na recikliranje plastike, uzimajući u obzir značajke namjenskih tehnologija recikliranja plastike, kao što je heterogeni usitnjeni automobilska otpad. Ako nedostupnost ili previsoke cijene određene reciklirane plastike pretjerano otežavaju usklađivanje s minimalnim postocima, Komisija bi trebala biti ovlaštena dopuniti ovu Uredbu utvrđivanjem privremenih odstupanja od ciljeva u pogledu sadržaja reciklirane plastike.

⁽¹⁰⁾ Uredba (EU) 2024/1781 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. o uspostavi okvira za utvrđivanje zahtjeva za ekološki dizajn održivih proizvoda, izmjeni Direktive (EU) 2020/1828 i Uredbe (EU) 2023/1542 te stavljanju izvan snage Direktive 2009/125/EZ (SL L, 2024/1781, 28.6.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj>).

- (30) Promicanje upotrebe reciklirane plastike u vozilima temelji se na pretpostavci da je sâm reciklirani sadržaj proizveden na okolišno održiv način kako bi se smanjio ugljični otisak i poticalo kružno gospodarstvo. U tu je svrhu potrebno uspostaviti određene zaštitne mjere kako bi se zajamčilo da se načinom dobivanja recikliranog sadržaja ne poništavaju koristi za okoliš koje proizlaze iz upotrebe tog recikliranog sadržaja u vozilima. Stoga je povezana pitanja u vezi s okolišem potrebno riješiti ne diskriminirajući u pogledu domaće i uvezene reciklirane plastike. U tu svrhu, kako bi se uračunala u ciljeve u pogledu recikliranog sadržaja utvrđene u Uredbi, reciklirana plastika trebala bi podlijegati jednakovrijednim uvjetima u pogledu zahtjeva za zaštitu zdravlja ljudi, klime i okoliša, među ostalim u pogledu emisija i gospodarenja otpadom, bez obzira na to odvija li se recikliranje unutar ili izvan Unije.
- (31) Uvjeti koji se primjenjuju na materijal recikliran u trećim zemljama, uključujući zahtjeve za reviziju, trebali bi se početi primjenjivati od 14. kolovoza 2030., a Komisija bi trebala sveobuhvatnije procijeniti očekivani učinak tih uvjeta s obzirom na razvoj stanja na tržištu i trgovinskih odnosa te bi trebala o svojoj procjeni izvijestiti Europski parlament i Vijeće do 14. kolovoza 2028.
- (32) Kako bi se postigli ciljevi u pogledu integracije recikliranog sadržaja u skladu s ovom Uredbom, Komisija bi do 14. kolovoza 2032. trebala objaviti preispitivanje stanja tehnološkog razvoja i okolišne učinkovitosti plastike na biološkoj osnovi i elastomera dobivenih preradom guma u vozilima te, prema potrebi, predstaviti zakonodavni prijedlog sa zahtjevima i ciljevima u pogledu održivosti.
- (33) Automobilski sektor jedan je od najvećih potrošača čelika, a trenutačno se u novim vozilima i dalje koristi malo recikliranog čelika. Kako bi se pridonijelo smanjenju ugljičnog otiska povezanog s proizvodnjom novih vozila i podržalo preusmjeravanje automobilske industrije prema klimatskoj neutralnosti, trebalo bi utvrditi minimalni udio čelika recikliranog iz otpada od čelika nakon potrošnje te, ako je relevantno, iz željeznih otpadaka, u nova vozila. Komisiji bi stoga trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a radi utvrđivanja minimalnog udjela čelika recikliranog iz otpada od čelika nakon potrošnje te, kada je to primjereno, iz željeznih otpadaka, uključujući skupine plosnatih i dugih proizvoda od ugljičnog čelika i, eventualno, nehrđajućeg čelika, koji treba biti prisutan i ugrađen u tipovima vozila. Utvrđivanju budućeg cilja trebala bi prethoditi namjenska studija Komisije koja obuhvaća sve relevantne tehničke, okolišne i gospodarske faktore koji se odnose na izvedivost tog cilja, uključujući učinke na druge sektore koji koriste čelik te globalne emisije stakleničkih plinova. Važno je razlikovati različite skupine proizvoda od čelika u vozilu jer se proizvode primjenom različitih tehnologija koje imaju različita ograničenja za upotrebu željeznih otpadaka u pogledu njihove tolerancije na sadržaj bakra i drugih pratećih elemenata. Kako bi se dopunili određeni elementi ove Uredbe koji nisu ključni, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u vezi s utvrđivanjem metodologije za izračun i provjeru udjela čelika oporabljenog iz otpada od čelika nakon potrošnje i, kada je relevantno, iz željeznih otpadaka, koji treba biti prisutan i ugrađen u tipu vozila.
- (34) Automobilski sektor ujedno je jedan od najvećih korisnika aluminija i predstavlja više od 40 % ukupne potražnje Unije, a njegova se upotreba povećava. Udio upotrebe recikliranog aluminija u novim vozilima trenutačno je nizak. Kako bi se doprinijelo smanjenju ugljičnog otiska povezanog s proizvodnjom novih vozila i podržalo preusmjeravanje automobilske industrije prema klimatskoj neutralnosti, smanjila potrošnja i troškovi energije te povećala otpornost smanjenjem ovisnosti o opskrbi primarnim sirovinama, primjereno je povećati upotrebu recikliranog aluminija u vozilima. U tu bi svrhu Komisiji trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u vezi s utvrđivanjem minimalnog udjela aluminija i njegovih slitina recikliranih iz otpada nakon potrošnje u tipovima vozila i, ako je primjenjivo, iz otpada prije potrošnje, prisutnih i ugrađenih u tipove vozila. Utvrđivanju budućeg cilja trebala bi prethoditi namjenska studija Komisije koja obuhvaća sve relevantne tehničke, okolišne i gospodarske faktore koji se odnose na izvedivost tog cilja. Kako bi se dopunili određeni elementi ove Uredbe koji nisu ključni, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u vezi s utvrđivanjem metodologije za izračun i provjeru udjela aluminija i njegovih slitina oporabljanih iz otpada nakon potrošnje i, ako je primjenjivo, iz otpada prije potrošnje, koji treba biti prisutan i ugrađen u tipu vozila.

- (35) Postoji potencijal da se poveća korištenje recikliranog sadržaja u vozilima i za druge materijale koji se obično koriste u automobilske industriji, a čija su tržišta sekundarnim sirovinama slabije razvijena, čiji je otisak povezan s proizvodnjom primarnih sirovina velik ili čije su stope recikliranja ograničene, dok tehnologije za razvrstavanje i recikliranje napreduju. Stoga je primjereno da Komisija ocijeni poželjnost, izvedivost i učinke postavljanja ciljeva za reciklirani sadržaj neodimija, disprozija, praseodimija, terbija, samarija, nikla, kobalta i bora koji se koriste u trajnim magnetima kao i magnezija i njegovih slitina.
- (36) Kako bi se ojačala slabije razvijena tržišta sekundarnim sirovinama, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u vezi s utvrđivanjem minimalnih udjela magnezija i njegovih slitina i neodimija, disprozija, praseodimija, terbija, samarija, nikla, kobalta ili bora recikliranih iz otpada nakon potrošnje koji trebaju biti prisutni i ugrađeni u tipovima vozila. Kako bi se dopunili određeni elementi ove Uredbe koji nisu ključni, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a za utvrđivanje metodologije za izračun i provjeru udjela tih materijala recikliranih iz otpada nakon potrošnje i, ako je relevantno, prije potrošnje u tipovima vozila. Metodologija je potrebna za pojašnjenje definicija otpadaka nakon potrošnje i otpadaka prije potrošnje. To je relevantno za poticanje poboljšanja kvalitete i zadržavanja vrijednosti za frakcije otpada nakon potrošnje. Kako bi se promicala dekarbonizacija na temelju većeg korištenja recikliranog sadržaja, potrebne su jasne definicije za poticanje recikliranja otpadaka nakon potrošnje uz smanjenje uporabe otpadaka prije potrošnje, koji obično imaju isti ugljični otisak kao i primarne sirovine.
- (37) U skladu sa zahtjevima Uredbe (EU) 2024/1252 i uzimajući u obzir da je ovom Uredbom potrebno uspostaviti odredbe o recikliranom sadržaju u vozilima te informacije o uklanjanju dijelova i sastavnih dijelova u vozilima koji sadržavaju materijale trajnih magneta, te bi se odredbe trebale primjenjivati kao provedba odredbi Uredbe (EU) 2024/1252 specifična za sektor. Time će se pojednostavniti i integrirati različite obveze povezane s informacijama o uklanjanju takvih dijelova i sastavnih dijelova na temelju ove Uredbe s takvim obvezama za druge dijelove i sastavne dijelove. Primjenjuju se obveze povezane s označivanjem iz članka 28. Uredbe (EU) 2024/1252.
- (38) Kako bi se osiguralo da se baterije recikliraju u skladu sa zahtjevima iz Uredbe (EU) 2023/1542 i da se i motori električnog pogona, koji sadržavaju znatne količine elemenata rijetkih zemalja, mogu zamijeniti i reciklirati, potrebno je uvesti konstrukcijske zahtjeve za nove tipove vozila kojima se osigurava da ovlaštena postrojenja za obradu ili vršitelji popravaka i održavanja mogu lako ukloniti te baterije i njihove baterijske sklopove i motore električnog pogona u bilo kojoj fazi životnog vijeka vozila. Komisija bi trebala poticati i razvoj norma za tehnike konstrukcije i sastavljanja kojima se olakšava održavanje, popravak i prenamjena baterija i baterijskih sklopova. U širem smislu, kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri povećao potencijal za zamjenu, ponovnu uporabu, recikliranje, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje dijelova i sastavnih dijelova vozila te kako bi se smanjio otpad na najmanju moguću mjeru, vozila bi trebala biti konstruirana na način koji omogućuje uklanjanje što je moguće većeg broja dijelova i sastavnih dijelova. Pojam tehničke izvedivosti trebalo bi tumačiti na način koji podržava i olakšava te ciljeve, uz priznavanje da u određenim slučajevima sigurnosni ili funkcionalni zahtjevi u pogledu određenog dijela mogu opravdati alternativna rješenja koja ograničavaju mogućnost uklanjanja dijela ili sastavnog dijela. U takvim bi slučajevima izrađivači trebali dokazati nužnost takvog izbora. Kako bi se uzeo u obzir znanstveni i tehnički napredak, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u vezi s izmjenama ove Uredbe revidiranjem popisa dijelova i sastavnih dijelova koji trebaju biti konstruirani tako da ih se može uklanjati iz vozila ili zamjenjivati u njemu. Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu tog zahtjeva za konstrukciju, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji.

- (39) U skladu sa sustavom homologacije tipa utvrđenim u Uredbi (EU) 2018/858 izrađivači su dužni konstruirati svoja vozila, sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice tako da budu sukladni s homologiranim tipom vozila. Kako bi se osiguralo da izrađivači ispunjavaju zahtjeve za kružnost koji se na njih primjenjuju u fazi homologacije tipa i koji su utvrđeni ovom Uredbom i da tijela za homologaciju tipa mogu provjeriti tu sukladnost, izrađivači moraju u opisnu mapu uvrstiti informacije potrebne za postupak homologacije tipa. Kako bi se povećala transparentnost i osiguralo da su potrebne informacije o homologaciji tipa prikazane na način sukladan sa zahtjevima iz drugog zakonodavstva kojim se uređuju zahtjevi za homologaciju tipa vozila, Komisija bi trebala izmijeniti pravila utvrđena u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2020/683⁽¹¹⁾, kojom se standardiziraju dokumenti i informacije koje treba uključiti u opisnu mapu i time određuju administrativni zahtjevi za homologaciju tipa.
- (40) Kako bi se osiguralo da izrađivači osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila poduzimaju radnje za osiguravanje ispunjavanja zahtjeva za kružnost iz ove Uredbe i kako bi ih se potaknulo da poboljšaju kružnost vozila, izrađivači bi trebali izraditi sveobuhvatnu strategiju za kružnost. Strategiju za kružnost trebalo bi pripremiti na razini izrađivača i ažurirati svakih pet godina. Kopiju bi trebalo dostaviti tijelima za homologaciju tipa i Komisiji. Iako dostavljena tijelima za homologaciju tipa, strategija za kružnost ne bi trebala biti povezana s postupkom homologacije tipa. Kako bi se osigurao širi nadzor i kontrola, Komisija bi trebala javno objaviti strategije za kružnost izrađivača i njihove ažurirane verzije, uzimajući u obzir zaštitu svih povjerljivih informacija. Komisija bi trebala barem svakih šest godina pripremiti i objaviti izvješće o kružnosti automobilskega sektora na temelju, osim drugih informacija, strategija za kružnost koje dostavljaju izrađivači.
- (41) Kako bi se povećala transparentnost korištenja recikliranih materijala u automobilskega sektoru i potaknulo veće korištenje recikliranog sadržaja, od izrađivača bi se trebalo zahtijevati da dostave tehničku dokumentaciju u kojoj je prikazan postotak recikliranih materijala koji su prisutni u novim tipovima vozila za koje se traži homologacija tipa. Taj bi se zahtjev trebao primjenjivati na one materijale čije bi povećanje udjela recikliranog sadržaja u vozilima bilo iznimno važno za zaštitu okoliša. Među dokumentima u zahtjevu za homologaciju tipa podnesenom tijelu za homologaciju tipa trebala bi se nalaziti obvezna deklaracija o tome.
- (42) Pristup ažurnim informacijama i pravovremena komunikacija između izrađivača i subjekata za gospodarenje otpadom u cijelom automobilskega lancu vrijednosti ključni su za maksimalno povećanje ponovne uporabe, ponovne proizvodnje i obnavljanja dijelova i sastavnih dijelova vozila i za osiguravanje kvalitetnijeg recikliranja otpadnih vozila. Izrađivači bi stoga subjektima za gospodarenje otpadom i vršiteljima popravaka i održavanja trebali pružiti neograničen, standardiziran i nediskriminirajući pristup informacijama, uključujući s pomoću postojećih alata koji se koriste u automobilskega industriji, omogućavajući sigurno uklanjanje pojedinačnih dijelova, sastavnih dijelova i materijala prisutnih u vozilu. Izrađivači ne bi trebali biti obvezni pružati takve informacije vršiteljima popravaka i održavanja ako su te informacije već stavljene na raspolaganje u skladu s drugim zakonodavstvom Unije. Subjektima za gospodarenje otpadom, izdavačima tehničkih informacija te vršiteljima popravaka i održavanja te bi informacije trebale dati smjernice o koracima potrebnima za pristup baterijama za električna vozila i njihovim baterijskim sklopovima i njihovo uklanjanje, uključujući o alatima ili tehnologijama koji omogućuju njihovo sigurno pražnjenje, i za pristup motorima električnog pogona i njihovo uklanjanje. Te bi informacije trebale dati i jasne upute za upotrebu alata ili tehnologije za taj pristup i uklanjanje. Trebale bi pomoći u identificiranju, lociranju i uklanjanju dijelova, sastavnih dijelova i materijala s kojih bi trebalo ukloniti onečišćenja i koje bi trebalo ukloniti iz vozila prije rezanja te dijelova i sastavnih dijelova s trajnim magnetima koji sadržavaju kritične sirovine iz Uredbe (EU) 2024/1252. Izrađivači bi također trebali hitnim službama staviti na raspolaganje informacije sa smjernicama za spašavanje i ponašanje u hitnim situacijama. Važno je da se prava intelektualnog vlasništva propisno poštuju, osiguravajući da pristup tehničkim informacijama ne ugrožava zaštićene tehnologije ili poslovne tajne. To bi se trebalo učiniti preko komunikacijskih platformi koje su uspostavili izrađivači, a informacije bi se trebale davati besplatno, uz iznimku neograničavajućih administrativnih troškova. Tijela za homologaciju tipa trebala bi provjeriti jesu li izrađivači dostavili tražene informacije. Uzimajući u obzir da je potrebno podržati naknadnu ugradnju u vozila kao način smanjenja emisija, produženja životnog vijeka vozila i promicanja održivosti, izrađivači bi trebali osigurati i odgovarajuću suradnju sa subjektima za naknadnu ugradnju.

⁽¹¹⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 od 15. travnja 2020. o provedbi Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na administrativne zahtjeve za homologaciju i nadzor tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 163, 26.5.2020., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

- (43) Subjektima na poslijeprodajnom tržištu trebalo bi zajamčiti pristup informacijama o uklanjanju dijelova i sastavnih dijelova iz otpadnih vozila, među ostalim radi buduće zamjene tih dijelova i sastavnih dijelova, kako bi se zaštitio izbor potrošača i osigurala učinkovita upotreba resursa. Stoga je potrebno osigurati da subjekti za gospodarenje otpadom i izdavači tehničkih informacija dobiju informacije potrebne za sigurno i djelotvorno uklanjanje takvih dijelova i sastavnih dijelova iz otpadnih vozila. Nadalje, takve bi informacije trebalo pružiti subjektima koji obavljaju djelatnost koja uključuje popravak i održavanje vozila ako se ne smatraju subjektima za gospodarenje otpadom i samo ako takvo pružanje informacija već nije obuhvaćeno drugim zakonodavstvom Unije.
- (44) Premda se digitalno kodiranje sve više koristi za provjeru različitih dijelova i sastavnih dijelova vozila, u evaluaciji Direktive 2000/53/EZ utvrđeno je da bi takvo kodiranje moglo biti prepreka za potencijal ponovne uporabe, ponovne proizvodnje ili obnove nekih dijelova odnosno sastavnih dijelova. Stoga je ključno da se od izrađivača traži da dostave informacije koje specijaliziranim subjektima za gospodarenje otpadom te vršiteljima popravaka i održavanja omogućuju da riješe probleme koje stvaraju ti digitalno kodirani dijelovi i sastavni dijelovi vozila ako takvo kodiranje onemogućuje njihov popravak, održavanje odnosno korištenje kao zamjenskog dijela u drugom vozilu.
- (45) Izrađivači i njihovi dobavljači trebali bi se služiti normama označivanja sastavnih dijelova i materijala koji su izvorno uvedeni Odlukom Komisije 2003/138/EZ⁽¹²⁾ za označivanje i prepoznavanje plastičnih i elastomernih dijelova, sastavnih dijelova i materijala vozila. Trebali bi osigurati da su svi dijelovi i sastavni dijelovi vozila označeni u skladu s drugim primjenjivim zakonodavstvom Unije, posebno kad je riječ o označivanju baterija i trajnih magneta u vozilima koja stavljaju na tržište. Kako bi se uzeo u obzir znanstveni i tehnički napredak, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u vezi s izmjenom Priloga u kojem se određuje način označivanja dijelova i sastavnih dijelova vozila.
- (46) Radi olakšavanja obrade vozila na kraju njihova životnog vijeka izrađivači bi trebali digitalnim alatima dostavljati točne, potpune i ažurne informacije o sigurnom uklanjanju i zamjeni dijelova i sastavnih dijelova vozila. Stoga bi trebalo osmisлити digitalnu putovnicu o kružnosti vozila i staviti je na raspolaganje kao nosač podataka za takve informacije, na način koji je usklađen s drugim digitalnim informacijskim alatima i platformama za okolišnu učinkovitost vozila u automobilskom sektoru koji već postoje ili su u daljnjem razvoju i u skladu su s odgovarajućim odredbama uredbi (EU) 2023/1542, (EU) 2024/1781 i (EU) 2024/1257⁽¹³⁾ Europskog parlamenta i Vijeća. Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za utvrđivanje tehničkih zahtjeva za osmišljavanje i funkcioniranje putovnice i pravila za položaj nosača podataka ili drugog identifikatora na temelju kojeg se može pristupiti putovnici vozila. Prilikom utvrđivanja pravila za digitalnu putovnicu o kružnosti vozila Komisija bi trebala uzeti u obzir potrebu za visokom razinom sigurnosti i privatnosti, uključujući operativne podatke vozila, kako bi se spriječile prijetnje kibernetičkoj sigurnosti.

⁽¹²⁾ Odluka Komisije 2003/138/EZ od 27. veljače 2003. o utvrđivanju norme za obilježavanje dijelova i materijala u vozilu na temelju Direktive 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o otpadnim vozilima (SL L 53, 28.2.2003., str. 58., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj)).

⁽¹³⁾ Uredba (EU) 2024/1257 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. travnja 2024. o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7), izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 i Provedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 (SL L, 2024/1257, 8.5.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

- (47) Kako bi se osiguralo da proizvođači i drugi gospodarski subjekti podliježu istim pravilima u svim državama članicama, potrebno je utvrditi usklađena pravila za gospodarenje otpadom od otpadnih vozila. To bi trebalo dovesti do visoke razine zaštite okoliša i zdravlja ljudi u cijeloj Uniji. To bi dovelo i do daljnjeg usklađivanja kvalitete usluga gospodarenja otpadom koje pružaju gospodarski subjekti i olakšavanja funkcioniranja tržišta sekundarnih sirovina.
- (48) Kako bi se zajamčila sigurna i ekološki prihvatljiva obrada otpadnih vozila, svaka ustanova ili poduzeće koji namjeravaju obavljati postupke obrade otpada za ta vozila trebali bi pribaviti odobrenje od nadležnog tijela. Odobrenje bi trebalo izdati samo ako ustanova odnosno poduzeće ima kapacitet potreban za obavljanje obrade vozila na kraju njihova životnog vijeka u skladu s primjenjivim pravom Unije i nacionalnim pravom, uključujući posebne zahtjeve za obradu utvrđene ovom Uredbom. Osim toga, samo bi ovlaštena postrojenja za obradu trebala biti nadležna za izdavanje potvrda o uništenju u skladu s ovom Uredbom.
- (49) Ako proizvođači ili organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača sklapaju ugovore s ovlaštenim postrojenjima za obradu radi ispunjavanja svojih obveza odgovornosti proizvođača, ti bi ugovori trebali biti u skladu s načelima prava tržišnog natjecanja i ne bi smjeli uključivati odredbe čija je svrha ili učinak ograničavanje ili narušavanje tržišnog natjecanja, posebno u smislu članaka 101. i 102. UFEU-a. Takvi bi ugovori trebali biti poštteni i transparentni te ne bi smjeli sadržavati diskriminirajuće uvjete. Kako bi se olakšala usklađenost s tim zahtjevima, države članice trebale bi moći pružiti predložak ugovora.
- (50) Direktivom 2000/53/EZ utvrđena je temeljna obveza za proizvođače vozila da pokriju dio troškova skupljanja otpadnih vozila. Na temelju te obveze, u skladu s načelom „onečišćivač plaća” i u skladu s općim minimalnim zahtjevima za programe proširene odgovornosti proizvođača utvrđenima u Direktivi 2008/98/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁴⁾, primjereno je utvrditi zahtjeve na razini Unije za odgovornosti izrađivača povezane s gospodarenjem otpadnim vozilima. Proizvođači bi trebali snositi proširenu odgovornost proizvođača za vozila koja su prvi put stavili na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice jednom kad ta vozila dođu do kraja životnog vijeka. Proširena odgovornost proizvođača trebala bi obuhvaćati obveze radi osiguravanja da se vozila koja su proizvođači stavili na raspolaganje na tržištu države članice skupljaju i obrađuju u skladu s ovom Uredbom i da subjekti za gospodarenje otpadom koji obrađuju ta vozila ispunjavaju ciljeve za recikliranje utvrđene ovom Uredbom.
- (51) Kako bi se olakšalo praćenje usklađenosti proizvođača s obvezama proširene odgovornosti proizvođača, države članice trebale bi uspostaviti registar proizvođača ili se koristiti postojećim registrom. Kako bi se registracija olakšala, posebno ako proizvođači stavljaju vozila na raspolaganje u više država članica, zahtjeve za registraciju trebalo bi uskladiti u cijeloj Uniji. Registar bi se trebao koristiti i za potrebu izvješćivanja nadležnih tijela o izvršavanju obveza proširene odgovornosti proizvođača. Karakteristike i proceduralni aspekti takvog registra trebali bi biti i dosljedni s registrom proizvođača uspostavljenim Uredbom (EU) 2023/1542 kako bi se proizvođačima vozila i proizvođačima baterija omogućilo da koriste jedan jedinstveni registar. Kako bi se olakšala registracija proizvođača u svim državama članicama, Komisija bi trebala uspostaviti internetsku stranicu s poveznicama na sve nacionalne registre.

⁽¹⁴⁾ Direktiva 2008/98/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o otpadu i stavljanju izvan snage određenih direktiva (SL L 312, 22.11.2008., str. 3., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj>).

- (52) Na temelju članka 30. Uredbe (EU) 2022/2065 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁵⁾ pružatelji internetskih platformi koje potrošačima omogućuju sklapanje ugovora na daljinu s trgovcima osiguravaju da trgovci mogu upotrebljavati te internetske platforme za promicanje poruka ili nudište proizvoda ili usluga potrošačima u Uniji samo ako su prije upotrebe tih platformi u te svrhe pružatelji tih platformi dobili određene informacije, ako je to primjenjivo na trgovca. U tom kontekstu vozila su proizvodi. Registar proizvođača uspostavljen na temelju ove Uredbe može biti javni registar za potrebe usklađenosti s člankom 30. stavkom 1. točkom (d) Uredbe (EU) 2022/2065. Samocertificiranje trgovca kojim se obvezuje nuditi samo proizvode ili usluge koji su u skladu s primjenjivim pravilima prava Unije na temelju članka 30. stavka 1. točke (e) Uredbe (EU) 2022/2065 može obuhvaćati i zahtjeve proširene odgovornosti proizvođača utvrđene u ovoj Uredbi. Naposljetku, za potrebe članka 30. stavka 2. Uredbe (EU) 2022/2065, ako informacije u registru proizvođača nisu javno dostupne, države članice trebale bi osigurati da se pružateljima internetskih platformi omogući besplatan pristup tim informacijama kako bi uložili najbolje napore za procjenu pouzdanosti i potpunosti tih informacija.
- (53) Ako proizvođač prvi put stavlja vozila na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice u kojoj taj proizvođač nema poslovni nastan, taj bi proizvođač bi imenovati ovlaštenog zastupnika za proširenu odgovornost proizvođača. Ako u određenoj državi članici jedan ovlašten zastupnik zastupa više proizvođača, taj bi ovlašten zastupnik trebao navesti ime i kontaktne podatke za svakog od zastupanih proizvođača zasebno.
- (54) Proizvođači bi trebali moći izabrati hoće li svoje obveze proširene odgovornosti proizvođača izvršavati pojedinačno ili skupno, u okviru organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača koje u njihovo ime na sebe preuzimaju odgovornost. Međutim, države članice trebale bi moći zahtijevati da proizvođača zastupa organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača. U takvim slučajevima država članica ne bi trebala zahtijevati od proizvođača da ih zastupa određena organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača jer bi trebala postojati fleksibilnost u pogledu broja organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača koje mogu biti prisutne u državi članici. To bi trebao biti slučaj i u državama članicama s organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača kojima upravlja država i koje mogu podlijegati konkretnijim aranžmanima na temelju nacionalnog prava. Iako pravni okviri država članica dopuštaju različite upravljačke strukture, organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača u načelu bi trebale djelovati kako bi osigurale da se naknade naplaćene od proizvođača upotrebljavaju isključivo za ispunjavanje obveza koje se odnose na skupljanje i obradu otpadnih vozila za organizaciju i financiranje obveza gospodarenja otpadom. Sve organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača trebale bi osiguravati povjerljivost podataka koje im proizvođači dostavljaju. Kako bi se osiguralo da su interesi svih gospodarskih subjekata primjereno uzeti u obzir i izbjegla situacija u kojoj su subjekti za gospodarenje otpadom stavljeni u nepovoljan položaj u odlukama koje se donose u programima proširene odgovornosti proizvođača, na primjer organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača mogle bi barem jednom godišnje provesti strukturirano savjetovanje sa zainteresiranim dionicima i na svojim internetskim stranicama objaviti sažeto izvješće o tom savjetovanju, u kojem se navode glavne primljene primjedbe, zajedno s objašnjenjem načina na koji su te primjedbe uzete u obzir. Subjektima za gospodarenje otpadom trebalo bi dodijeliti status promatrača u upravljačkim tijelima organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača, odnosno u njihovim izvršnim odborima, kako bi se poboljšalo cjelokupno upravljanje sustavom i njegova učinkovitost, poštujući pritom potrebu za izbjegavanjem sukoba interesa. Osim toga, subjekte za gospodarenje otpadom trebale bi birati organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača nediskriminirajućim postupkom koji se temelji na transparentnim kriterijima dodjele.

⁽¹⁵⁾ Uredba (EU) 2022/2065 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. listopada 2022. o jedinstvenom tržištu digitalnih usluga i izmjeni Direktive 2000/31/EZ (Akt o digitalnim uslugama) (SL L 277, 27.10.2022., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

- (55) Proizvođači bi trebali financirati dio troškova skupljanja i obrade otpadnih vozila potrebnih za ispunjavanje zahtjeva utvrđenih ovom Uredbom, a posebno obveza čiji je cilj postići bolju kvalitetu sekundarnih sirovina dobivenih iz vozila. Točnu razinu troškova takvih postupaka koje bi proizvođači trebali pokriti trebalo bi odrediti uzimajući u obzir prihode ovlaštenih postrojenja za obradu i drugih subjekata za gospodarenje otpadom ostvarene prodajom rabljenih rezervnih dijelova ili sastavnih dijelova i sekundarnih sirovina dobivenih iz otpadnih vozila. U tu bi svrhu nadležna tijela trebala u suradnji s proizvođačima i subjektima za gospodarenje otpadom pratiti prosječne troškove skupljanja, recikliranja i obrade te razinu financijskih doprinosa koje plaćaju proizvođači kako bi se osigurala pravedna raspodjela troškova među svim zainteresiranim subjektima.
- (56) Iz financijskog doprinosa proizvođača trebali bi se pokriti i troškovi edukativnih kampanja usmjerenih na informiranje javnosti i povećanje skupljanja otpadnih vozila, troškovi uspostave sustava za obavješćivanje o izdavanju i prenošenju potvrda o uništenju te troškovi prikupljanja podataka i njihova dostavljanja nadležnim tijelima. Osim toga, budući da se ovom Uredbom uvode promjene u pogledu financijske odgovornosti proizvođača za skupljanje otpadnih vozila obuhvaćenih Direktivom 2000/53/EZ, trebalo bi donijeti odgovarajuće odredbe kako bi se uzeo u obzir prijelaz s Direktive 2000/53/EZ na ovu Uredbu.
- (57) Proizvođači koji izaberu pojedinačno ispuniti svoje obveze proširene odgovornosti proizvođača trebali bi i dati jamstva za pokrivanje troškova gospodarenja otpadnim vozilima. Takva jamstva trebala bi se koristiti posebno ako dotični proizvođači postanu nesolventni ili trajno prestanu posloovati.
- (58) Ako proizvođač izvršava svoje obveze proširene odgovornosti proizvođača skupno u okviru organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača, financijski doprinosi koje plaća proizvođač trebali bi se prilagođavati na temelju usklađenih kriterija. Takvi kriteriji trebali bi stvoriti gospodarske poticaje za izrađivače radi povećanja kružnosti u konstrukciji i proizvodnji novih vozila, uzimajući u obzir količinu primarnih i recikliranih materijala u vozilu, mjeru u kojoj vozilo sadržava dijelove, sastavne dijelove i materijale koje je teško ukloniti, rastaviti, ponovno uporabiti ili reciklirati te količinu opasnih tvari koje sadržava. Kako bi se izbjeglo narušavanje jedinstvenog tržišta, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u vezi s dopunjavanjem ove Uredbe utvrđivanjem detaljnih pravila o tome kako bi se trebali primjenjivati kriteriji za prilagođavanje financijskih doprinosa koji se plaćaju organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača.
- (59) Pri provedbi Direktive 2000/53/EZ određene države članice već su uspostavile strukture proširene odgovornosti proizvođača i sustave gospodarenja otpadom, koji su osnova za relevantna nacionalna odobrenja i ugovorne aranžmane. Te bi države članice trebale moći nastaviti upotrebljavati te strukture i sustave, pod uvjetom da su u skladu s ovom Uredbom.
- (60) Vozila često postaju otpadna u državi članici koja nije ona u kojoj su stavljena na tržište. Sve dok se proizvođač u smislu ove Uredbe može identificirati u državi članici u kojoj vozilo postaje otpadno vozilo, taj bi proizvođač trebao pokriti povezane troškove skupljanja i obrade. Međutim, s obzirom na to da nije uvijek moguće identificirati proizvođača u državi članici u kojoj vozilo postane otpadno vozilo nakon što prijeđe granicu, potrebno je uvesti i pravila o mehanizmu prekogranične raspodjele troškova koji bi se trebao primjenjivati samo na tu specifičnu situaciju i samo za vozila kategorija M_1 i N_1 . Tim bi se pravilima trebalo osigurati da su troškovi skupljanja i obrade koje snose subjekti za gospodarenje otpadom u državi članici u kojoj vozilo postaje otpadno vozilo pokriveni. Obveze koje proizlaze iz mehanizma prekogranične raspodjele troškova, uključujući imenovanje ovlaštenih zastupnika u svakoj državi članici, ne bi se trebale primjenjivati na uvoznike ili distributere kako bi se izbjeglo administrativno opterećenje za takve subjekte. Svaki izrađivač vozila kategorija M_1 i N_1 trebao bi biti obavezan imenovati ovlaštenog zastupnika za prekogranični mehanizam u svakoj državi članici, obavijestiti nadležna tijela o imenovanjima i uspostaviti mehanizme za prekograničnu suradnju s odgovarajućim subjektima za gospodarenje otpadom. Izrađivači bi trebali moći ovlastiti organizaciju za kontrolu odgovornosti proizvođača da djeluje kao njihov ovlašten zastupnik za prekogranični mehanizam. Izrađivači s poslovnim nastanom izvan Unije trebali bi moći imenovati jednog zastupnika izrađivača u Uniji iz članka 13. stavka 4. Uredbe (EU) 2018/858 kako bi se ispunile obveze za prekogranični mehanizam i uspostavio mehanizam prekogranične suradnje. Uvođenje takvog prekograničnog mehanizma pridonosi stvaranju jednakih uvjeta za ovlaštena postrojenja za obradu u cijeloj Uniji.

- (61) Radi osiguranja poštovanja tih obveza i izbjegavanja narušavanja jedinstvenog tržišta, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u vezi s utvrđivanjem dodatnih detaljnih pravila za obveze proizvođača, država članica i subjekata za gospodarenje otpadom i svojstvima prekograničnih mehanizama.
- (62) Ključan preduvjet za pravilno postupanje s otpadnim vozilima je skupljanje svih otpadnih vozila. Stoga bi se ovom Uredbom trebale uvesti određene obveze povezane sa skupljanjem, prvenstveno za proizvođače, a potom i za države članice. Proizvođači bi trebali osigurati skupljanje svih otpadnih vozila koja su stavili na raspolaganje prvi put na tržištu na državnom području države članice. U tu svrhu proizvođači ili organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača trebali bi uspostaviti sustave za skupljanje, ili sudjelovati u njihovom uspostavljanju, a države članice trebale bi donijeti sve potrebne mjere radi osiguravanja da su sustavi za skupljanje uspostavljeni i da ti sustavi omogućavaju postizanje ciljeva ove Uredbe. Sustavi skupljanja trebali bi vlasnicima i drugim korisnicima vozila omogućiti da vozilo predaju ovlaštenom postrojenju za obradu ili mjestu za skupljanje bez nepotrebnog napora ili troškova. To u praksi znači da bi takvi sustavi trebali na prikladan način pokrivati čitavo državno područje svake države članice i osigurati odgovarajuću dostupnost ovlaštenih postrojenja za obradu ili mjesta za skupljanje. Trebali bi omogućiti i skupljanje svih marki otpadnih vozila te otpadnih dijelova nakon popravaka vozila.
- (63) Otpadna vozila trebala bi se obrađivati samo u ovlaštenim postrojenjima za obradu, stoga takva postrojenja imaju ključnu ulogu u skupljanju otpadnih vozila. Međutim, kako bi se olakšalo skupljanje i osigurala odgovarajuća dostupnost postrojenja za skupljanje otpadnih vozila, u ovoj je Uredbi predviđena mogućnost uspostavljanja mjesta za skupljanje. Uloga takvih mjesta bila bi ograničena na skupljanje otpadnih vozila, njihovo skladištenje u odgovarajućim uvjetima i njihov prijevoz do ovlaštenog postrojenja za obradu. Za vođenje takvog mjesta potrebna je posebna dozvola. Mjesta za skupljanje trebala bi biti obvezna predavati sva skupljena otpadna vozila ovlaštenim postrojenjima za obradu.
- (64) Kako bi se sva otpadna vozila djelotvorno skupljala, potrebno je informirati javnost o postojanju sustava za skupljanje. Vlasnici vozila trebali bi biti svjesni toga da u načelu mogu besplatno predati otpadno vozilo, neovisno o tome je li baterija za električno vozilo u njemu, na mjestu za skupljanje ili ovlaštenom postrojenju za obradu, osim ako nedostaju ključni dijelovi kao što su motor električnog pogona, motor ili više velikih dijelova nadogradnje vozila, kako bi se suzbile nezakonite aktivnosti rastavljanja. Ako nedostaje baterija za električno vozilo, vlasnik vozila trebao bi dokazati da je baterijom rukovao profesionalni subjekt u skladu s Uredbom (EU) 2023/1542. Kako bi se spriječilo nezakonito rastavljanje vrijednih dijelova i sastavnih dijelova iz otpadnih vozila i promicalo skupljanje cjelovitih otpadnih vozila, besplatna predaja otpadnih vozila mogla bi se povezati s pružanjem financijskih poticaja. U edukativnoj kampanji proizvođača ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača trebale bi se objašnjavati i posljedice nepravilnog skupljanja i obrade otpadnih vozila za okoliš i zdravlje ljudi.
- (65) Ovlašteno postrojenje za obradu trebalo bi izdati potvrdu o uništenju posljednjem vlasniku vozila nakon predaje otpadnog vozila. To je potrebno kako bi se osigurao pravilan nadzor gospodarenja otpadnim vozilima. Minimalni zahtjevi za takve potvrde trenutačno su utvrđeni u Odluci Komisije 2002/151/EZ⁽¹⁶⁾, a sadržaj te odluke trebao bi biti uključen u ovu Uredbu, uz potrebne prilagodbe. Takve potvrde bi trebalo izdavati u elektroničkom obliku posljednjim vlasnicima otpadnih vozila, a ovlaštena postrojenja za obradu trebala bi ih dostaviti nadležnim tijelima države članice elektroničkim postupkom obavješćivanja u svrhu otkazivanja registracije vozila. Elektronički sustav za obavješćivanje trebao bi omogućiti prijenos potvrde o uništenju i omogućiti da se kopija elektroničke obavijesti dostavi posljednjem vlasniku vozila, kao i bilo kojem gospodarskom subjektu koji djeluje u ime tog vlasnika.

⁽¹⁶⁾ Odluka Komisije 2002/151/EZ od 19. veljače 2002. o minimalnim zahtjevima za potvrdu o uništenju otpadnog vozila koja se izdaje u skladu s člankom 5. stavkom 3. Direktive 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o otpadnim vozilima (SL L 50, 21.2.2002., str. 94., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj)).

- (66) Neovisno o obvezi iz Direktive 2000/53/EZ da se sva otpadna vozila predaju na obradu u ovlašteno postrojenje za obradu, postoji znatan udio vozila za koji nije poznato gdje se nalaze, a za koje je moguće da su nezakonito obrađena ili izvezena kao otpadna vozila ili da njihov status nije pravilno prijavljen tijelima za registraciju država članica. Takva se vozila nazivaju „vozila za koja se ne zna gdje se nalaze”. Države članice trebale bi ojačati suradnju kako bi se smanjio broj otpadnih vozila za koja se ne zna gdje se nalaze. Priznavanje potvrda o uništenju izdanih u drugoj državi članici i obveza informiranja tijela država članica u kojima je vozilo registrirano o izdavanju potvrde o uništenju trebali bi omogućiti bolje praćenje mjesta na kojima se otpadna vozila nalaze.
- (67) Kako bi se osiguralo djelotvorno skupljanje otpadnih vozila, vlasnicima vozila trebalo bi nametnuti izričite obveze. Oni bi trebali svoje vozilo u otpadnoj fazi životnog vijeka predati mjestima za skupljanje ili ovlaštenim postrojenjima za obradu. Ako su vozila oštećena, a osiguravajuća društva ih prijavljuju kao tehničku ili ekonomsku totalnu štetu, osiguravajuće društvo ili bilo koji drugi stručnjak za motorna vozila koji djeluje u njegovo ime također bi trebali procijeniti je li vozilo otpadno vozilo u skladu s ovom Uredbom. U slučaju napuštenih vozila nadležna tijela trebala bi utvrditi pravila za proglašavanje vozila otpadnim vozilom i postupati u skladu s ovom Uredbom. Napuštena vozila mogla bi uključivati, na primjer, vozila koja su ostala bez nadzora ili nezakonito na javnoj imovini, vozila koja su parkirana na privatnoj imovini bez suglasnosti vlasnika imovine ili vozila koja nisu preuzeta nakon što su nadležna tijela obavijestila vlasnika vozila.
- (68) Kako bi se osigurala ujednačena i ekološki prihvatljiva obrada otpadnih vozila u Uniji, ključno je osigurati da ovlaštena postrojenja za obradu prihvaćaju i obrađuju sva otpadna vozila, dijelove, sastavne dijelove i materijale, uključujući otpadne dijelove nakon popravaka vozila, u skladu s uvjetima utvrđenima u njihovim dozvolama i u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe, najboljim raspoloživim tehnikama i Direktivom 2010/75/EU Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁷⁾. Za potrebe usklađenosti sa zahtjevima za uklanjanje, zahtjevima u pogledu kvalitete i ciljevima materijalne oporabe, potpunu obradu otpadnog vozila može, ali ne mora, obavljati jedan subjekt za gospodarenje otpadom ili se ona može obavljati unutar jednog postrojenja.
- (69) S obzirom na ključnu ulogu ovlaštenih postrojenja za obradu u gospodarenju otpadnim vozilima na način koji neće štetno utjecati na okoliš ni zdravlje ljudi i koji pridonosi postizanju ciljeva Unije koji se odnose na kružno gospodarstvo, potrebno je utvrditi obveze koje se primjenjuju na takva postrojenja i koje obuhvaćaju sve njihove aktivnosti, od prihvata i skladištenja otpadnog vozila do njegove konačne obrade.
- (70) Kako bi se osigurala sljedivost njihovih aktivnosti, uključujući kvalitetu otpadaka ili drugih relevantnih ulaznih materijala, ovlaštena postrojenja za obradu trebala bi evidentirati izvršene postupke obrade i elektronički čuvati evidenciju o tome najmanje tri godine te tu evidenciju moći na zahtjev pokazati odgovarajućim nacionalnim tijelima.
- (71) Uklanjanje onečišćenja iz otpadnog vozila je prvi korak u sprečavanju štete za okoliš, štete za zdravlje ljudi i rizika za sigurnost na radu. Stoga je ključno da se iz otpadnog vozila nužno ukloni onečišćenje u roku od 30 dana nakon njegove predaje u ovlašteno postrojenje za obradu, a svakako prije daljnje obrade tog vozila. Tijekom te faze trebalo bi izvaditi i uskladištiti otpadna ulja odvojeno od ostalih fluida i tekućina pa ih dalje obrađivati u skladu s Direktivom 2008/98/EZ. Rashladna sredstva trebala bi obrađivati u skladu s Uredbom (EU) 2024/573 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁸⁾. Uz to bi trebalo dijelove, sastavne dijelove i materijale koji sadržavaju olovo, kadmij, živu i šesterovalentni krom ukloniti iz otpadnog vozila kako bi se spriječile štetne posljedice za ljude ili okoliš.

⁽¹⁷⁾ Direktiva 2010/75/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o industrijskim emisijama i emisijama iz stočarstva (integrirano sprečavanje i kontrola onečišćenja) (SL L 334, 17.12.2010., str. 17., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj>).

⁽¹⁸⁾ Uredba (EU) 2024/573 Europskog parlamenta i Vijeća od 7. veljače 2024. o fluoriranim stakleničkim plinovima, izmjeni Direktive (EU) 2019/1937 i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 517/2014 (SL L, 2024/573, 20.2.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj>).

- (72) Kako bi se osigurala pravilna provedba Uredbe (EU) 2023/1542, sve baterije ugrađene u vozila potrebno je zasebno ukloniti iz otpadnog vozila i pohraniti na predviđeno područje radi daljnje obrade.
- (73) Kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri povećao potencijal za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju i obnavljanje dijelova i sastavnih dijelova i očuvala visoka vrijednost sekundarnih materijala iz otpadnih vozila, određeni dijelovi i sastavni dijelovi trebali bi se obvezno ukloniti iz otpadnog vozila prije rezanja. Ti dijelovi i sastavni dijelovi trebali bi se ukloniti ručnim, poluautomatskim ili automatskim rastavljanjem na nerazoran način. Trebalo bi se omogućiti odstupanje od zahtjeva za obvezno uklanjanje dijelova i sastavnih dijelova na nerazoran način ako ovlašteno postrojenje za obradu dokaže da ručno rastavljanje, poluautomatsko ili automatsko rastavljanje na nerazoran način podrazumijeva nerazmjerne ekonomske troškove koji se ne mogu nadoknaditi prihodima koji se očekuju od ponovne uporabe, ponovne proizvodnje ili obnavljanja tih dijelova i sastavnih dijelova. U tom bi slučaju trebalo biti moguće ukloniti te dijelove i sastavne dijelove na razoran način radi razdvajanja relevantnih materijala prije rezanja. Dijelovi i sastavni dijelovi mogu biti u potpunosti izuzeti od obveznog uklanjanja ako su kao takvi određeni u ovoj Uredbi, ako ovlašteno postrojenje za obradu dokaže da se tehnologijama u fazi nakon rezanja materijali razdvajaju od tih dijelova i sastavnih dijelova jednako djelotvorno kao ručno, poluautomatski ili automatski i da su ispunjeni kriteriji i granične vrijednosti ove Uredbe. Kako bi se uzeo u obzir znanstveni i tehnički napredak, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. UFEU-a u vezi s izmjenom relevantnog priloga.
- (74) Nakon što ovlaštena postrojenja za obradu uklone dijelove i sastavne dijelove iz otpadnog vozila, trebala bi pažljivo procijeniti i utvrditi jesu li ti dijelovi i sastavni dijelovi prikladni za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje na temelju objektivnih kriterija koji se odnose na tehničke karakteristike dijelova i sastavnih dijelova i na zahtjeve za sigurnost vozila.
- (75) U Uredbi (EU) 2023/1542 utvrđena su pravila o održivosti, učinkovitosti, sigurnosti, skupljanju, recikliranju i prenamjeni baterija i informacijama u pogledu uklanjanja baterija za gospodarske subjekte. U ovoj bi se Uredbi trebao uzeti u obzir potencijal za prenamjenu baterija tako što će se baterije za električna vozila isključiti s popisa osnovnih dijelova ili osnovnih sastavnih dijelova kako bi se omogućilo da se na obradu besplatno dostave vozila bez baterije za električno vozilo pod uvjetom da posljednji vlasnik vozila dostavi dokumentaciju kojom dokazuje da je baterijom rukovao profesionalni subjekt u skladu s Uredbom (EU) 2023/1542.
- (76) S obzirom na prepoznati potencijal ponovne proizvodnje i obnavljanja u automobilskom sektoru i doprinos tih aktivnosti kružnom gospodarstvu gospodarskim subjektima u tom sektoru potrebno je pružiti pravnu jasnoću. Stoga bi trebalo pojasniti da se dijelovi i sastavni dijelovi uklonjeni iz otpadnog vozila ili iz postupaka popravka i održavanja, koji su pogodni za izravnu ponovnu uporabu ili daljnju ponovnu proizvodnju ili obnavljanje od strane profesionalnih subjekata, ne bi trebali smatrati otpadom. Kako bi se poštovala hijerarhija otpada i potaknula kružna upotreba rezervnih dijelova, prijenos tih dijelova i sastavnih dijelova, uz iznimku baterija, među gospodarskim subjektima ne bi trebalo ograničavati. Dijelove i sastavne dijelove uklonjene iz otpadnih vozila treba propisno provjeriti, očistiti i, prema potrebi, ispitati u ovlaštenom postrojenju za obradu kako bi se mogli odmah ponovno uporabiti bez ikakve druge prethodne obrade ili kako bi u drugim slučajevima bili pogodni za daljnju ponovnu proizvodnju ili obnavljanje. Dijelovi i sastavni dijelovi koji nisu pogodni za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje trebali bi se smatrati otpadom i njihov bi izvoz trebao podlijevati Uredbi (EU) 2024/1157 Europskog parlamenta i Vijeća⁽¹⁹⁾. Relevantna nacionalna tijela trebala bi moći od ovlaštenog postrojenja za obradu koje je uklonilo predmetni dio ili sastavni dio zatražiti dokumentaciju u kojoj na temelju namjenske procjene to ovlašteno postrojenje za obradu potvrđuje tehničku prikladnost odgovarajućih dijelova i sastavnih dijelova za ponovnu proizvodnju, obnavljanje ili ponovnu uporabu.

⁽¹⁹⁾ Uredba (EU) 2024/1157 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. travnja 2024. o pošiljkama otpada, izmjeni uredbi (EU) br. 1257/2013 i (EU) 2020/1056 te stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 1013/2006 (SL L, 2024/1157, 30.4.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj>).

- (77) U svojoj evaluaciji Direktive 2000/53/EZ Komisija je utvrdila da rabljene rezervne dijelove i sastavne dijelove javnosti nude nepoznati pružatelji i da oni često potječu iz nezakonitih aktivnosti. Stoga bi trebalo uvesti nove zahtjeve za trgovanje rabljenim, ponovno proizvedenim ili obnovljenim dijelovima i sastavnim dijelovima. Najvažnije je da takvi dijelovi i sastavni dijelovi budu označeni oznakom na kojoj se nalaze ime sastavnog dijela ili dijela i podaci za kontakt ovlaštenog postrojenja za obradu koje je uklonilo sastavni dio ili dio te da budu na odgovarajući način zaštićeni od oštećenja tijekom prijevoza, utovara i istovara dijelova i sastavnih dijelova. Ovlašteno postrojenje za obradu koje je uklonilo sastavni dio ili dio trebalo bi imati na raspolaganju kopiju računa ili ugovora povezanog s prijenosom tih dijelova ako nadležno tijelo zatraži takvu dokumentaciju.
- (78) Ako je krajnji korisnik potrošač, prodaja rabljenih, ponovno proizvedenih ili obnovljenih dijelova i sastavnih dijelova od strane poduzeća potrošačima bila bi obuhvaćena Direktivom (EU) 2019/771 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁰⁾. Tom se direktivom zahtijeva da prodana roba bude u skladu s ugovorom o kupoprodaji te se propisuju odgovornost prodavatelja i pravni lijekovi za potrošače u slučaju neusklađenosti, kao što su besplatan popravak ili zamjena robe. Budući da se uklonjeni dijelovi i sastavni dijelovi prikladni za ponovnu uporabu ili obnovljeni dijelovi i sastavni dijelovi smatraju rabljenom robom u smislu Direktive (EU) 2019/771, prodavatelj i potrošač mogu dogovoriti kraći rok odgovornosti ili zastare koji nije kraći od jedne godine ako je dotična država članica predvidjela takvu mogućnost. Dotične gospodarske subjekte potiče se da potrošačima i njihovim kupcima u transakcijama među poduzećima pruže komercijalna jamstva o ponovno uporabljenim, ponovno proizvedenim i obnovljenim dijelovima i sastavnim dijelovima.
- (79) U interesu sigurnosti na cestama i zaštite okoliša neki sastavni dijelovi i dijelovi uklonjeni iz otpadnih vozila ne bi se trebali ponovno uporabljivati, ponovno proizvoditi ili obnavljati. Takvi dijelovi i sastavni dijelovi ne bi se trebali koristiti za izradu novih vozila ni u vozilima koja su već stavljena na tržište, osim ako se provedenom tehničkom procjenom ne dokaže njihova sukladnost s primjenjivim zahtjevima za vozila. Te bi dijelove trebao ugrađivati samo kvalificirani vršitelj popravaka i održavanja.
- (80) Kako bi se potaknuo razvoj i pravilno funkcioniranje tržišta Unije za ponovno uporabljive, obnovljene i ponovno proizvedene dijelove i sastavne dijelove te naknadna ugradnja, države članice trebalo bi se potaknuti na pružanje poticaja na nacionalnoj razini za ponovnu uporabu, obnavljanje i ponovnu proizvodnju dijelova i sastavnih dijelova, neovisno o tome jesu li uklonjeni tijekom eksploatacijske ili otpadne faze životnog vijeka vozila, kao i naknadne ugradnje vozila. Ti bi se poticaji trebali odražavati u programima za sprečavanje nastanka otpada, koje su države članice dužne uspostaviti u skladu s člankom 29. Direktive 2008/98/EZ. Komisija bi trebala olakšati razmjenu informacija među državama članicama tako što će aktivno isticati one nacionalne poticaje koji su se u praksi pokazali najboljima s ciljem praćenja njihove djelotvornosti.
- (81) U svojoj evaluaciji Direktive 2000/53/EZ Komisija je utvrdila da je definicija recikliranja iz te direktive preširoka i da nije u skladu s Direktivom 2008/98/EZ jer se „nasipavanje” u njoj smatra recikliranjem. Stoga bi definiciju recikliranja u ovoj Uredbi trebalo uskladiti s Direktivom 2008/98/EZ isključivanjem nasipavanja iz njezina područja primjene.
- (82) Recikliranje sve plastike iz otpadnih vozila trebalo bi neprestano poboljšavati, a važno je osigurati dostatnu opskrbu reciklatima kako bi se zadovoljila potražnja za recikliranom plastikom u vozilima. Stoga je potrebno utvrditi poseban cilj recikliranja 30 % plastike iz otpadnih vozila. Taj bi cilj bio komplementaran s ciljem za ponovnu uporabu i recikliranje od 85 % i ciljem za ponovnu uporabu i oporabu, od 95 %, otpadnih vozila prema prosječnoj težini vozila po vozilu i godini. Kako bi subjekti za gospodarenje otpadom lakše ispunili te zahtjeve, potrebno je prijelazno razdoblje od tri godine. U međuvremenu bi se trebali nastaviti primjenjivati trenutačni cilj za ponovnu uporabu i recikliranje na razini od 85 % kao i cilj za ponovnu uporabu i oporabu otpadnih vozila od 95 %, kako su utvrđeni Direktivom 2000/53/EZ i na temelju definicije recikliranja iz te direktive. Masa reciklirane plastike i ukupna masa plastike za postizanje konkretnog cilja recikliranja plastike trebali bi isključivati elastomere, termosetove osim poliuretanskih pjena koje se upotrebljavaju za oblaganje ni plastiku koja sadržava bilo koju tvar iz članka 7. Uredbe (EU) 2019/1021 ili je njome kontaminirana ako se premaše pragovi iz Priloga IV. toj uredbi.

⁽²⁰⁾ Direktiva (EU) 2019/771 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. svibnja 2019. o određenim aspektima ugovora o kupoprodaji robe, izmjeni Uredbe (EU) 2017/2394 i Direktive 2009/22/EZ te stavljanju izvan snage Direktive 1999/44/EZ (SL L 136, 22.5.2019., str. 28., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj>).

- (83) Važno je povećati uporabu visokokvalitetnih sekundarnih materijala poboljšavanjem procesa rezanja otpadnih vozila. Stoga bi trebalo biti dopušteno da se otpadna vozila, njihovi dijelovi, sastavni dijelovi i materijali režu zajedno s drugim otpadom, među ostalim ambalažnim otpadom i otpadnom električnom i elektroničkom opremom samo ako da su ispunjeni konkretni kriteriji i zahtjevi u pogledu kvalitete izlaznih frakcija.
- (84) Kako bi se dodatno poboljšala kvaliteta obrade otpadnih vozila, trebalo bi biti moguće da se na odlagališta odlažu samo frakcije otpada koje nastaju rezanjem otpadnih vozila ako frakcije koje sadržavaju neinertni otpad ne premašuju granične vrijednosti utvrđene u ovoj Uredbi.
- (85) Otpadna vozila razvrstana su kao opasni otpad i ne mogu se izvoziti u zemlje koje nisu članice OECD-a. I dalje bi trebalo biti moguće da se otpadna vozila iz kojih je uklonjeno onečišćenje obrađuju izvan Unije pod uvjetom da se ta očišćena otpadna vozila prevoze u skladu s Uredbom (EU) 2024/1157.
- (86) Ako se otpadno vozilo otprema iz Unije u treću zemlju, izvoznik bi trebao dostaviti dokaznu dokumentaciju koju je odobrilo nadležno tijelo odredišne zemlje kojim se potvrđuje da su uvjeti obrade općenito jednakovrijedni zahtjevima iz ove Uredbe i zahtjevima za zaštitu okoliša i zdravlja ljudi utvrđenima u drugom zakonodavstvu Unije, u skladu s Uredbom (EU) 2024/1157.
- (87) Kako bi se osiguralo da se otpadna vozila obrađuju na okolišno održiv način, važno je da je status vozila jasan tijekom njegova cijelog životnog vijeka, a posebno u situacijama u kojima je potrebno razlikovati rabljena vozila od otpadnih vozila. Od vlasnika vozila koji namjerava prenijeti vlasništvo nad rabljenim vozilom unutar Unije trebalo bi se u određenim okolnostima zahtijevati da predoči dokumentaciju o tome da vozilo nije otpadno vozilo. Tom bi se dokumentacijom trebalo dokazati da je vozilo tehnički ispravno ili dati procjenu u skladu s ovom Uredbom, koja sadržava kriterije kojima se određuje je li vozilo otpadno. Ta bi se procjena trebala provoditi kaskadno, od obvezujućih do okvirnih kriterija. Čim je ispunjen jedan od obvezujućih kriterija, predmetno bi se vozilo trebalo smatrati otpadnim vozilom. Ako nije ispunjen nijedan obvezujući kriterij, trebalo bi provjeriti okvirne kriterije. Ako se primjenjuje jedan od tih okvirnih kriterija, bila bi potrebna dodatna tehnička procjena kako bi se utvrdili popravci potrebni za pribavljanje zapisnika o tehničkom pregledu vozila. Na temelju te tehničke procjene vlasnik vozila trebao bi imati mogućnost odlučiti treba li vozilo odbaciti. Ako vlasnik vozila u roku od pet godina nakon te tehničke procjene ne pribavi zapisnik o tehničkom pregledu vozila, predmetno bi se vozilo trebalo smatrati otpadnim vozilom. Tijekom tog petogodišnjeg razdoblja tehnička procjena trebala bi služiti kao dokumentacija kojom se dokazuje da vozilo nije otpadno vozilo. Procjenu kojom se određuje je li vozilo otpadno trebao bi provesti neovisni procjenitelj za motorna vozila, ali bi bilo na svakoj državi članici da odluči o tome kako bi se takvi neovisni procjenitelji za motorna vozila točno imenovali. Neovisni procjenitelji za motorna vozila trebali bi biti stručnjaci sa specijaliziranim znanjem u području automobilske tehnologije, popravka i održavanja ili procjene vrijednosti vozila, koji su imenovani kako bi pružili nepristrano stručno znanje, bez sukoba interesa s uključenim stranama. Kako bi se izbjeglo prekomjerno opterećenje za fizičke osobe koje nisu gospodarski subjekti i kako bi se uz prvom redu usmjerilo na situaciju većine potencijalnih otpadnih vozila, zahtjev u pogledu dokumentacije trebao bi se primjenjivati samo na takve vlasnike vozila u određenim okolnostima. Takvi bi se slučajevi trebali odnositi na prodaju vozila za koja je osiguravajuće društvo proglasilo da je utvrđena ekonomska totalna šteta ili ako je prodaja u potpunosti zaključena putem internetske platforme, bez fizičke predaje vozila između prodavatelja i kupca ili bilo koje osobe koja djeluje u njihovo ime.

- (88) Potrebno je osigurati da, ako osiguravajuće društvo ili bilo koji stručnjak za motorna vozila koji djeluje u njegovo ime provodi procjenu štete vozila koje je sudjelovalo u nesreći, ta procjena posebno uključuje provjeru toga može li se vozilo smatrati otpadnim vozilom u skladu s kriterijima utvrđenima u ovoj Uredbi. Kako bi se suzbile nezakonite aktivnosti i osigurala pravilna identifikacija otpadnih vozila, nadležna tijela država članica trebala bi biti ovlaštena, u slučaju sumnje u status rabljenog vozila, od vlasnika vozila tražiti dokumentaciju kojom se potvrđuje da vozilo nije otpadno vozilo. Takva dokumentacija trebala bi biti ili procjena kojom se određuje je li vozilo otpadno, provedena u skladu s ovom Uredbom, ili važeći zapisnik o tehničkom pregledu vozila. Nadležna tijela mogu se koristiti ovom ovlasti neovisno o tome je li vozilo sudjelovalo u nesreći. Ova se ovlast primjenjuje i na vozila za posebne namjene, koja inače ne bi trebala podlijeći pravila kojima se uređuje status vozila. Države članice trebale bi moći izuzeti vozila kategorija L1e, L2e i L6e od pravila o statusu vozila u nacionalnom zakonodavstvu. Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata na temelju članka 290. UFEU-a radi izmjene kriterija iz ove Uredbe na temelju kojih se određuje je li vozilo otpadno vozilo uklanjanjem kriterija prema kojima se vozilo smatra otpadnim vozilom ako tehnološki napredak u područjima sljedivosti, mogućnosti popravka i sigurnosti dovoljno opravdava takvo brisanje.
- (89) Kako bi se osiguralo da unutarnje tržište nije narušeno te s obzirom na to da izvoz rabljenih vozila predstavlja velike izazove za okoliš i javno zdravlje, kako je dokumentirano u Programu UN-a za okoliš, primjereno je utvrditi posebne zahtjeve u pogledu izvoza rabljenih vozila. Takvi zahtjevi trebali bi se temeljiti na objektivnim kriterijima na temelju kojih rabljeno vozilo nije otpadno vozilo te treba biti tehnički ispravno u skladu s Direktivom 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća⁽²¹⁾. Time bi se osiguralo da se samo rabljena vozila koja su prikladna za vožnju na cestama Unije mogu izvoziti u treće zemlje. Kako bi se carinskim tijelima omogućilo da provjere jesu li ti zahtjevi ispunjeni u trenutku izvoza, svatko tko izvozi rabljeno vozilo trebao bi biti obavezan tim tijelima dostaviti identifikacijski broj vozila (VIN) i izjavu kojom se potvrđuje da rabljeno vozilo nije otpadno vozilo i da se smatra tehnički ispravnim.
- (90) Važno je uspostaviti mehanizam kojim se može djelotvorno provjeriti sukladnost rabljenih vozila s izvoznim zahtjevima bez sprečavanja trgovine između Unije i trećih zemalja. Komisija bi stoga trebala uspostaviti elektronički sustav koji bi tijelima u državama članicama omogućio da u stvarnom vremenu razmjenjuju i provjeravaju informacije o VIN-u i tehničkoj ispravnosti rabljenih vozila za izvoz. Uzimajući u obzir postojeće mogućnosti i funkcionalnosti za razmjenu informacija o vozilima registriranim u Uniji među tijelima za registraciju vozila, Komisija je razvila MOVE-HUB, platformu za razmjenu poruka radi međusobnog povezivanja nacionalnih elektroničkih registara država članica. Države članice trebale bi se za povezivanje s elektroničkim sustavom MOVE-HUB moći koristiti Europskim informacijskim sustavom prometnih i vozačkih dozvola (EUCARIS). Platforma trenutačno olakšava međusobno povezivanje sljedećeg: registara poduzeća za cestovni prijevoz (ERRU), registara vozačkih dozvola (RESPER), registara za osposobljavanje profesionalnih vozača (ProDriveNet), obavijesti o neuspješnim pregledima vozila na cesti (RSI) i registara tahografskih kartica vozača (TACHOnet). Funkcionalnost platforme MOVE-HUB trebala bi se stoga dodatno proširiti kako bi se omogućila razmjena i provjera informacija o VIN-u i tehničkoj ispravnosti rabljenih vozila za izvoz. Kako bi carinska tijela mogla elektronički i automatski provjeravati ispunjava li rabljeno vozilo za izvoz izvozne zahtjeve, elektronički sustav platforme MOVE-HUB trebao bi se međusobno povezati s okruženjem jedinstvenog sučelja EU-a za carinu, u skladu s Uredbom (EU) 2022/2399 Europskog parlamenta i Vijeća⁽²²⁾. Tom je uredbom predviđen sveobuhvatan okvir za automatizirane provjere koje se primjenjuje na konkretne carinske formalnosti Unije. Stoga bi u ovoj Uredbi trebali biti utvrđeni glavni elementi koje treba provjeravati, a tehničke mjere provedbe te provjere bile bi utvrđene u Uredbi (EU) 2022/2399.

(²¹) Direktiva 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ (SL L 127, 29.4.2014., str. 51., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

(²²) Uredba (EU) 2022/2399 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. studenoga 2022. o uspostavi okruženja jedinstvenog sučelja Europske unije za carinu i izmjeni Uredbe (EU) br. 952/2013 (SL L 317, 9.12.2022., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj>).

- (91) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu izvoznih zahtjeva Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za razvoj potrebnih elektroničkih sustava i njihove kompatibilnosti s nacionalnim sustavima.
- (92) Nadležna tijela država članica trebala bi surađivati radi osiguravanja djelotvorne provedbe zahtjeva za izvoz rabljenih vozila i pružanja uzajamne pomoći. Ova bi pomoć trebala uključivati razmjenu informacija radi provjere statusa vozila prije izvoza, uključujući potvrdu informacija o registraciji u državi članici u kojoj je vozilo bilo prethodno registrirano. Suradnja bi, među ostalim, trebala uključivati pružanje pristupa relevantnim dokumentima i informacijama, uključujući nalaze inspekcije, uz poštovanje primjenjivog prava o zaštiti podataka kojim se uređuje tijelo primatelj zahtjeva. Nadalje, kako bi se postigla sveobuhvatna suradnja, nadležna tijela država članica trebala bi surađivati s tijelima iz trećih zemalja.
- (93) Važno je da carinska tijela mogu provoditi provjere rabljenih vozila za izvoz u skladu s Uredbom (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća⁽²³⁾. Znatian udio rabljenih vozila koja napuštaju područje Unije namijenjen je zemljama u kojima su utvrđeni ili bi se mogli utvrditi uvozni zahtjevi, npr. zahtjevi u pogledu starosti vozila ili emisija vozila. Važno je da carinska tijela mogu, kad predmetne treće zemlje službeno priopće te zahtjeve Komisiji, u okruženju jedinstvenog sučelja EU-a za carinu elektronički i automatski provjeriti ispunjava li rabljeno vozilo koje se izvozi te zahtjeve. Radi olakšavanja sukladnosti Komisija bi na posebnom internetskom portalu trebala objaviti i ažurirati prijavljene posebne uvjete koji se odnose na zaštitu okoliša ili sigurnost na cestama koje su nametnule treće zemlje. Kako bi se zaštitilo okoliš i sigurnost na cestama u trećim zemljama, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 290. UFEU-a radi utvrđivanja tih zahtjeva.
- (94) Kako bi se spriječio rizik od toga da se vozila izvezu bez potrebnih dokumenata u kojima su navedeni VIN i tehnička ispravnost vozila i da se nepoštovanje izvoznih zahtjeva otkrije tek nakon što je vozilo već napustilo Uniju, ne bi se smjela dopustiti primjena postupaka unosa u evidenciju deklaranta ni samoprocjene iz Uredbe (EU) br. 952/2013. Ti bi postupci spriječili carinska tijela u provođenju provjera u stvarnom vremenu u okruženju jedinstvenog sučelja EU-a za carinu, čime bi se povećao rizik od kršenja pravila Unije o izvozu rabljenih vozila.
- (95) U svojoj evaluaciji Direktive 2000/53/EZ Komisija je smatrala da je nepostojanje zahtjeva za obvezne inspekcije nedostatak te direktive. Stoga bi se u ovoj Uredbi državama članicama trebale nametnuti određene obveze povezane s otkrivanjem nezakonitih aktivnosti u području skupljanja, obrade i izvoza otpadnih vozila te njihovih dijelova i sastavnih dijelova kao i utvrditi minimalni zahtjevi u pogledu učestalosti inspekcija i njihova opsega te karakteristika postrojenja koja podliježu takvim inspekcijama. Time bi se očuvala konkurentnost ovlaštenih postrojenja za obradu u odnosu na nezakonite subjekte te osiguralo kontinuirano ispunjavanje uvjeta iz dozvola i zahtjeva za skupljanje i obradu otpadnih vozila.

⁽²³⁾ Uredba (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. listopada 2013. o Carinskom zakoniku Unije (SL L 269, 10.10.2013., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj>).

- (96) Kako bi se osigurala djelotvorna provedba ove Uredbe, potrebno je da države članice uspostave inspekcijske strategije osmišljene za otkrivanje nezakonitih aktivnosti skupljanja, obrade i izvoza otpadnih vozila te njihovih dijelova i sastavnih dijelova. Takvim bi se strategijama trebale predvidjeti radnje utvrđene u ovoj Uredbi kako bi se zaštitila sukladnost te kako bi se doprinijelo sprečavanju nezakonitih praksi u sektoru. Države članice trebale bi provoditi inspekcije svake kalendarske godine. Takve inspekcije trebale bi obuhvaćati subjekte koji zakonito posluju i sumnje na nezakonite aktivnosti. Minimalan broj inspekcija koje svake godine treba provesti u svakoj državi ne bi trebao pokrivati manje od 10 % ovlaštenih postrojenja za obradu i mjesta za skupljanje koja djeluju u toj državi članici. Potrebno je istaknuti da bi inspekcije koje se provode u skladu s ovom Uredbom trebale biti dopuna inspekcijama otpreme otpadnih vozila, koje su sveobuhvatno uređene Uredbom (EU) 2024/1157.
- (97) Države članice trebale bi uspostaviti mehanizme suradnje na nacionalnoj i međunarodnoj razini kako bi se inspekcije provodile na učinkovit način, s ciljem da se olakša sprečavanje i otkrivanje nezakonite obrade i izvoza otpadnih vozila i riješi pitanje vozila za koja se ne zna gdje se nalaze. Takvi bi mehanizmi trebali omogućiti razmjenu podataka o registraciji vozila, potrebnih za praćenje vozila i provjeru jesu li ona pravilno obrađena u otpadnoj fazi životnog vijeka vozila. Kako bi se potaknula suradnja vezi s tim pitanjima u cijeloj Uniji, Komisija i države članice trebale bi se aktivno koristiti relevantnim postojećim agencijama, kao što je Agencija Europske unije za suradnju tijela za izvršavanje zakonodavstva (Europol), osnovana Uredbom (EU) 2016/794 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁴⁾, ali i mrežama za izvršavanje zakonodavstva namijenjenima borbi protiv kaznenih djela protiv okoliša u cijeloj Uniji.
- (98) Države članice trebale bi poduzeti sve potrebne mjere izvršavanja za suzbijanje nezakonite obrade otpadnih vozila kako bi se spriječilo da te aktivnosti naštetu okolišu ili zdravlju ljudi. Sve ustanove ili poduzeća koji obrađuju otpadna vozila bez valjane dozvole ili krše uvjete ili zahtjeve iz dozvole stoga bi trebali podliježati sankcijama. Kako bi osigurale djelotvornu usklađenost s ovom Uredbom, države članice trebale bi razmotriti i druge mjere, kao što su povlačenje dozvole ili suspenzija aktivnosti gospodarskog subjekta.
- (99) Države članice trebale bi utvrditi pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja ove Uredbe i osigurati provedbu tih pravila. Sankcije bi se u prvom redu trebale utvrditi za kršenje odredbi o izvozu rabljenih vozila, o predaji otpadnih vozila ovlaštenim postrojenjima za obradu ili mjestima za skupljanje i o trgovini rabljenim, ponovno proizvedenim ili obnovljenim dijelovima i sastavnim dijelovima. Predviđene sankcije trebale bi biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.
- (100) Kako bi se osigurali pravilna provedba, praćenje i evaluacija zakonodavstva Unije i kako bi se tržištima davale ažurne informacije o transparentnosti, potrebno je uspostaviti obveze u pogledu izvješćivanja. Točni i valjani podaci su neophodni da Komisija procijeni funkcioniraju li mjere predložene u ovoj Uredbi ispravno i da, prema potrebi, predloži daljnje prilagodbe radi osiguravanja ekološki prihvatljive obrade otpadnih vozila ili pojednostavnjenja provedbe ove Uredbe. Kako bi se ograničilo povezano s izvješćivanjem, trebali bi se dostavljati samo podaci koji su neophodni za provedbu ove Uredbe, a samo izvješćivanje trebalo bi biti olakšano digitalnim alatima. Na temelju tih elemenata trebalo bi navesti koje podatke gospodarski subjekti trebaju dostavljati relevantnim tijelima, a države članice Komisiji. Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu zahtjeva u pogledu izvješćivanja, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. U provedbenim aktima, koji bi trebali zamijeniti Odluku Komisije 2005/293/EZ ⁽²⁵⁾, trebalo bi utvrditi i metodologiju za izračun i provjeru jesu li ciljevi ponovne uporabe, recikliranja i uporabe postignuti.
- ⁽²⁴⁾ Uredba (EU) 2016/794 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o Agenciji Europske unije za suradnju tijela za izvršavanje zakonodavstva (Europol) te zamjeni i stavljanju izvan snage odluka Vijeća 2009/371/PUP, 2009/934/PUP, 2009/935/PUP, 2009/936/PUP i 2009/968/PUP (SL L 135, 24.5.2016., str. 53., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj>).
- ⁽²⁵⁾ Odluka Komisije 2005/293/EZ od 1. travnja 2005. o utvrđivanju detaljnih pravila za praćenje ciljeva u pogledu ponovne uporabe/oporabe i ponovne uporabe/recikliranja koji su utvrđeni u Direktivi 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o otpadnim vozilima (SL L 94, 13.4.2005., str. 30., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj>).

- (101) Nadležna tijela država članica imaju važnu ulogu u provjeri usklađenosti s obvezama utvrđenima u ovoj Uredbi koje se odnose na skupljanje otpadnih vozila i gospodarenje njima, što među ostalim znači da ta tijela poboljšaju praćenje mjesta na kojima se vozila nalaze i da suzbijaju nezakonito obrađivanje otpadnih vozila. Države članice stoga bi trebale zahtijevati da subjekti za gospodarenje otpadom i drugi relevantni gospodarski subjekti nadležnim tijelima dostavljaju podatke koji im omogućuju bolje praćenje provođenja odredbi o skupljanju otpadnih vozila i gospodarenju njima.
- (102) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi provedbene ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁶⁾.
- (103) Pri donošenju delegiranih akata na temelju ove Uredbe posebno je važno da Komisija tijekom svog pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. ⁽²⁷⁾. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (104) Prilog II. Uredbi (EU) 2019/1020 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁸⁾ u kojem se navodi zakonodavstvo Unije o usklađivanju bez odredaba o sankcijama, trebalo bi izmijeniti kako bi se s tog popisa izbrisale direktive 2000/53/EZ i 2005/64/EZ jer je potrebno da postojeća Uredba sadržava odredbe o sankcijama.
- (105) Potrebno je osigurati da se odredbe i zahtjevi iz ove Uredbe koji se odnose na homologaciju tipa provjeravaju u okviru postupka EU homologacije tipa. Uredbu (EU) 2018/858 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (106) Vozila za koja se ne zna gdje se nalaze prepoznata su kao jedan od glavnih problema u provedbi Direktive 2000/53/EZ. Nepostojanje učinkovitog sustava za razmjenu informacija među državama članicama u stvarnom vremenu o statusu registracije vozila otežava sljedivost i prepoznato je kao razlog postojanja velikog broja „vozila za koja se ne zna gdje se nalaze” u Uniji. Kako bi se pronašlo rješenje za to pitanje, Komisija je predložila reviziju Direktive Vijeća 1999/37/EZ ⁽²⁹⁾ o dokumentima za registraciju vozila. Na temelju te revizije od država članica trebalo bi se zahtijevati da za vozila registrirana na njihovu državnom području elektronički evidentiraju podatke kako bi se valjano zabilježili razlozi za poništenje registracije vozila, posebno ako je vozilo obrađeno kao otpadno vozilo u ovlaštenom postrojenju za obradu, ponovno registrirano u drugoj državi članici, izvezeno u treću zemlju izvan područja Unije ili ukradeno. Nadalje, kako bi se spriječilo nezakonito rastavljanje ili izvoz vozila koja su privremeno objavljenja, vlasnici vozila trebali bi biti obvezni bez odgode prijaviti sve promjene u vlasništvu nacionalnom tijelu za registraciju vozila. Tim se izmjenama dopunjavaju i proširuju postojeći zahtjevi za države članice u pogledu elektroničkog bilježenja podataka o svim vozilima registriranim na njihovu državnom području.

⁽²⁶⁾ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

⁽²⁷⁾ SL L 123, 12.5.2016., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

⁽²⁸⁾ Uredba (EU) 2019/1020 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o nadzoru tržišta i sukladnosti proizvoda i o izmjeni Direktive 2004/42/EZ i uredbi (EZ) br. 765/2008 i (EU) br. 305/2011 (SL L 169, 25.6.2019., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj>).

⁽²⁹⁾ Direktiva Vijeća 1999/37/EZ od 29. travnja 1999. o dokumentima za registraciju vozila (SL L 138, 1.6.1999., str. 57., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).

- (107) S obzirom na to da je potrebno osigurati visoku razinu zaštite okoliša i uzeti u obzir znanstveni napredak, Komisija bi Europskom parlamentu i Vijeću trebala podnijeti izvješće o primjeni ove Uredbe i njezinu učinku na funkcioniranje jedinstvenog tržišta i utjecaju na okoliš. Komisija bi u svoje izvješće, između ostalog, trebala uključiti evaluaciju odredbi o konstrukciji novih vozila, uključujući ciljeve za mogućnost ponovne uporabe, recikliranja i oporabe, o gospodarenju otpadnim vozilima, uključujući ciljeve za recikliranje i o sankcijama te procjenu potrebe i izvedivosti daljnjeg proširenja opsega odredbi koje se primjenjuju na vozila kategorije L, teška vozila, vozila koja su homologirana u višestupanjskoj homologaciji tipa i motorna vozila za stanovanje, kao i uključivanja kamp-prikolica u područje primjene ove Uredbe. Ta bi evaluacija trebala biti usmjerena ne samo na aspekte koji se odnose na obradu otpadnih vozila već i na relevantnost i dodanu vrijednost utvrđivanja konstrukcijskih zahtjeva te bi trebala evaluirati u kojoj je mjeri riješeno pitanje vozila za koja se ne zna gdje se nalaze, uključujući procjene broja vozila za koja se ne zna gdje se nalaze i učinak mjera povezanih s izvozom rabljenih vozila, kao i potrebu za uključivanjem daljnjih mjera kojima bi se odgovorilo na pitanje sljedivosti vozila. U tom bi pogledu navedenom evaluacijom trebalo preispitati djelotvornost, interoperabilnost i pouzdanost nacionalnih sustava za registraciju vozila te njihovu prekograničnu razmjenu informacija kako bi se osigurala točna identifikacija, status i sljedivost vozila tijekom njihova životnog ciklusa. Komisija bi također trebala preispitati stanje tehnološkog razvoja i okolišnu učinkovitost sadržaja plastike na biološkoj osnovi u vozilima i elastomera dobivenih preradom guma u novim vozilima te bi, po potrebi, mogla predstaviti zakonodavni prijedlog za utvrđivanje relevantnih ciljeva. Kad je riječ o elastomerima dobivenima preradom guma, prednost bi trebalo dati procjeni mjere u kojoj se oni mogu integrirati u postojeće ciljeve povezane s recikliranim plastičnim sadržajem.
- (108) Izvješće Komisije trebalo bi sadržavati i evaluaciju mjera povezanih s davanjem informacija o zabrinjavajućim tvarima koje su prisutne u vozilima i eventualnoj potrebi za poboljšanjem sljedivosti takvih tvari. Trebalo bi i evaluirati postoji li potreba za uvođenjem mjera koje se odnose na tvari koje mogu utjecati na obradu vozila kad se vozilo nađe u otpadnoj fazi svog životnog vijeka radi boljeg usklađivanja s Uredbom (EU) 2024/1781.
- (109) Komisija bi, na temelju izjava izrađivača, trebala evaluirati i jesu li izrađivači na putu da ispune ciljeve u pogledu reciklirane plastike. Procjenom bi se u prvom redu trebalo evaluirati dostupnost odgovarajućih tehnologija recikliranja plastike, dostatnu dostupnost reciklirane plastike, razinu kvalitete reciklirane plastike u usporedbi s potrebnom razinom sigurnosti te tehničke i ekonomske poteškoće u ostvarivanju cilja. Procjena bi, po potrebi, trebala biti popraćena zakonodavnim prijedlogom Komisije radi izmjene relevantnih odredbi ove Uredbe.
- (110) Gospodarskim subjektima potrebno je dati dovoljno vremena da ispune svoje obveze iz ove Uredbe, a državama članicama da uspostave administrativnu infrastrukturu potrebnu za njezinu primjenu. Stoga bi primjenu ove Uredbe trebalo odgoditi.
- (111) Kako bi države članice mogle poduzeti potrebne administrativne mjere za uspostavu sustava za skupljanje, a da pri tome postoji kontinuitet za gospodarske subjekte i subjekte za gospodarenje otpadom, trebalo bi odgoditi stavljanje izvan snage Direktive 2000/53/EZ.
- (112) Ovom Uredbom ne mijenjaju se pravila za ograničavanje uporabe olova, žive, kadmija i šesterovalentnog kroma u vozilima utvrđena Direktivom 2000/53/EZ ni izuzeća od tih ograničenja. Međutim, u ovoj su Uredbi utvrđena jasnija pravila o tome kako se u okviru postupka homologacije tipa provjerava sukladnost s tim ograničenjima i drugim zahtjevima za kružnost. Kako bi se osiguralo da izrađivači imaju dovoljno vremena za usklađivanje s tim pravilima, njihovu bi primjenu trebalo odgoditi. Stoga bi odredbe Direktive 2000/53/EZ o ograničenjima uporabe olova, žive, kadmija i šesterovalentnog kroma trebale ostati na snazi dok se pravila iz ove Uredbe ne počnu primjenjivati kako bi se osigurao kontinuitet i zajamčilo da vozila koja se stavljaju na tržište Unije ne sadržavaju takve tvari, osim u slučajevima propisanim u toj direktivi.

- (113) U ovoj su Uredbi predviđene i odredbe o proširenoj odgovornosti proizvođača koje su jasnije od onih utvrđenih u Direktivi 2000/53/EZ. Budući da je za uspostavu takvih programa i donošenje potrebnih nacionalnih odredaba o ovlaštenju proizvođača i organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača potrebno određeno vrijeme, trebalo bi odgoditi primjenu tih odredaba. Dok se odredbe iz ove Uredbe ne počnu primjenjivati, odgovarajuće odredbe Direktive 2000/53/EZ trebale bi ostati na snazi kako bi se osigurao kontinuitet u pogledu financiranja troškova skupljanja otpadnih vozila od strane proizvođača.
- (114) Ova Uredba sadržava nove zahtjeve za obradu otpadnih vozila, posebno o uklanjanju dijelova i sastavnih dijelova u svrhu promicanja njihove ponovne uporabe, ponovne proizvodnje ili obnavljanja i povećanja kvalitete procesa recikliranja. Subjekti za gospodarenje otpadom trebaju vremena da se prilagode tim novim zahtjevima zbog čega bi se njihova primjena trebala odgoditi. Dok se zahtjevi iz ove Uredbe ne počnu primjenjivati, odgovarajuće odredbe Direktive 2000/53/EZ trebale bi ostati na snazi kako bi se osigurao kontinuitet obrade otpadnih vozila.
- (115) Kako bi se osigurao kontinuitet, obveze u pogledu izvješćivanja iz Direktive 2000/53/EZ i povezane obveze za prenošenje podataka Komisiji trebale bi ostati na snazi dok Komisija ne donese nova pravila za izračun i obrasce za izvješćivanje na temelju ove Uredbe.
- (116) Trebalo bi odgoditi primjenu svih odredbi koje se odnose na vozila kategorije L, i vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃ i O kako bi se gospodarskim subjektima dalo dovoljno vremena za usklađivanje s novim zahtjevima. To je posebno važno u pogledu dozvola za ovlaštena postrojenja za obradu u kojima se može provoditi uklanjanje onečišćenja iz takvih vozila i njihovu daljnju obradu.
- (117) Radi jasnoće, racionalizacije i pojednostavnjenja te uzimajući u obzir to da su pravila o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na njihovu mogućnost ponovne uporabe, mogućnost recikliranja i mogućnost uporabe sadržana u ovoj Uredbi, trebalo bi odgoditi stavljanje izvan snage Direktive 2005/64/EZ. Time se izrađivačima daje dovoljno vremena da osiguraju da su tipovi vozila koje konstruiraju i izrađuju sukladni sa zahtjevima za kružnost, a tijelima za homologaciju tipa da uvedu nova pravila.
- (118) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe, odnosno doprinos funkcioniranju jedinstvenog tržišta, sprečavanje i smanjivanje štetnih posljedica gospodarenja otpadnim vozilima i osiguravanje visoke razine zaštite okoliša i zdravlja ljudi, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog potrebe za usklađenošću oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donositi mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

- (119) Ujedinjena Kraljevina povukla se iz Europske unije 1. veljače 2020. Sporazum o povlačenju ⁽³⁰⁾ sklopljen je između Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju, s jedne strane, i Ujedinjene Kraljevine, s druge strane. Sporazum je odobren Odlukom Vijeća (EU) 2020/135 ⁽³¹⁾ i stupio je na snagu 1. veljače 2020. U Sporazumu o povlačenju predviđeno je prijelazno razdoblje koje je završilo 31. prosinca 2020. Na kraju prijelaznog razdoblja pravo Unije prestalo se primjenjivati na Ujedinjenu Kraljevinu, a počeo se primjenjivati Protokol o Irskoj / Sjevernoj Irskoj („Windsorski okvir”) ⁽³²⁾, koji je sastavni dio Sporazuma o povlačenju. U skladu s člankom 5. stavkom 4. Windsorskog okvira i točkom 9. Priloga 2. Windsorskog okvira, Direktiva 2005/64/EZ i pravni akti Unije kojima se provodi, mijenja ili zamjenjuje taj pravni akt primjenjuju se na Ujedinjenu Kraljevinu i u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom. Ova Uredba zamjenjuje Direktivu 2005/64/EZ i stoga bi se primjenjivala na Ujedinjenu Kraljevinu i u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom. S obzirom na područje primjene Windsorskog okvira, primjereno je propisati da se određene odredbe ove Uredbe ne bi trebale primjenjivati na Ujedinjenu Kraljevinu ni u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet

Ovom se Uredbom utvrđuju zahtjevi za kružnost u konstrukciji i proizvodnji vozila povezani s mogućnosti ponovne uporabe, mogućnosti recikliranja i mogućnosti uporabe i s uporabom recikliranog sadržaja, koji se provjeravaju prilikom homologacije tipa vozila, te zahtjevi za informiranje i označivanje dijelova, sastavnih dijelova i materijala u vozilima. Utvrđuju se i zahtjevi u odnosu na proširenu odgovornost proizvođača, skupljanje i obradu otpadnih vozila i izvoz rabljenih vozila iz Unije u treće zemlje.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje:

- (a) na vozila i otpadna vozila kategorija M_1 i N_1 , iz članka 4. stavka 1. točke (a) podtočke i. i točke (b) podtočke i. Uredbe (EU) 2018/858;
- (b) od 1. rujna 2029. na vozila za posebne namjene i otpadna vozila za posebne namjene, kako su definirana u članku 3. točki 31. Uredbe (EU) 2018/858, kategorija M_1 i N_1 ;
- (c) od 1. rujna 2031. na vozila i otpadna vozila kategorija M_2 , M_3 , N_2 , N_3 i O, kako su navedena u članku 4. stavku 1. Uredbe (EU) 2018/858;
- (d) od 1. rujna 2031. na vozila za posebne namjene i otpadna vozila za posebne namjene kako su definirana u članku 3. točki 31. Uredbe (EU) 2018/858 kategorija M_2 , M_3 , N_2 , N_3 i O;
- (e) od 1. rujna 2031. na vozila i otpadna vozila kategorije L, kako su navedena u članku 4. stavku 2. Uredbe (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³³⁾.

⁽³⁰⁾ Sporazum o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju (SL L 29, 31.1.2020., str. 7., ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

⁽³¹⁾ Odluka Vijeća (EU) 2020/135 od 30. siječnja 2020. o sklapanju Sporazuma o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju (SL L 29, 31.1.2020., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj>).

⁽³²⁾ Zajednička izjava br. 1/2023 Unije i Ujedinjene Kraljevine u Zajedničkom odboru osnovanom Sporazumom o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju od 24. ožujka 2023. (SL L 102, 17.4.2023., str. 87.).

⁽³³⁾ Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. siječnja 2013. o homologaciji i nadzoru tržišta vozila na dva ili tri kotača i četverocikala (SL L 60, 2.3.2013., str. 52., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

2. Neovisno o stavku 1., ova se Uredba ne primjenjuje na:

- (a) vozila proizvedena u malim serijama, kako su definirana u članku 3. točki 30. Uredbe (EU) 2018/858;
- (b) vozila kategorija L proizvedena u malim serijama, kako je navedeno u članku 42. Uredbe (EU) br. 168/2013;
- (c) vozila konstruirana i izrađena ili prilagođena isključivo za upotrebu u oružanim snagama, kako su navedena u članku 2. stavku 2. točki (d) Uredbe (EU) 2018/858;
- (d) vozila konstruirana i izrađena za upotrebu u oružanim snagama, civilnoj obrani, vatrogasnim službama, snagama odgovornima za održavanje javnog reda i hitnim medicinskim službama, kako su navedena u članku 2. stavku 2. točki (e) Uredbe (EU) br. 168/2013;
- (e) vozila od povijesnog interesa kako su definirana u članku 3. točki 7. Direktive 2014/45/EU, uključujući njihove prepoznatljive dijelove te sastavne dijelove potrebne za aktivnosti njihova održavanja i potrebne za očuvanje njihova povijesnog statusa u razdoblju tijekom kojeg se ta vozila smatraju vozilima od povijesnog interesa;
- (f) vozila od posebnog kulturnog interesa u razdoblju tijekom kojeg nadležna tijela službeno priznaju ta vozila kao takva i u skladu s postupkom utvrđenim u Prilogu II. ovoj Uredbi;
- (g) kamp kućice kako su definirane u točki 5.6. Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858;
- (h) vozila za posebne namjene kako su definirana u članku 3. točki 31. Uredbe (EU) 2018/858 kategorija M₂, M₃, N₂, N₃ ili O koja proizvodi mali izrađivač;
- (i) bicikle projektirane za okretanje pedala kategorije L1_e-A, kako je navedeno u kriteriju 9. Priloga I. Uredbi (EU) br. 168/2013 ili kategorije L1_e-B, kako je navedeno u točki 1.1.2. Priloga XIX. Delegiranoj uredbi Komisije (EU) br. 3/2014 ⁽³⁴⁾.

3. Neovisno o stavku 1. točki (c), sljedeće se odredbe ne primjenjuju na vozila i otpadna vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃ i O:

- (a) članak 4. o mogućnosti ponovne uporabe, mogućnosti recikliranja i mogućnosti uporabe vozila;
- (b) članak 5. o zahtjevima za tvari u vozilima;
- (c) članak 6. o minimalnom obveznom udjelu recikliranog sadržaja u vozilima;
- (d) članak 8. o općim obvezama;
- (e) članak 9. o strategiji za kružnost;

⁽³⁴⁾ Delegirana uredba Komisije (EU) br. 3/2014 od 24. listopada 2013. kojom se dopunjuje Uredba (EU) br. 168/2013 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu zahtjeva funkcionalne sigurnosti vozila za odobrenje vozila na dva ili tri kotača i četverocikala (SL L 7, 10.1.2014., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

- (f) članak 10. o izjavi o recikliranom sadržaju prisutnom u vozilima;
 - (g) članak 12. o označivanju dijelova, sastavnih dijelova i materijala prisutnih u vozilima;
 - (h) članak 13. o digitalnoj putovnici o kružnosti vozila;
 - (i) članak 21. o prilagođavanju naknada;
 - (j) članak 22. o mehanizmu raspodjele troškova za vozila koja postaju otpadna u drugoj državi članici;
 - (k) članak 33. o ciljevima ponovne uporabe, recikliranja i oporabe;
 - (l) članak 35. stavak 2. o otpremi otpadnih vozila.
4. Neovisno o stavku 1. točki (e), sljedeće se odredbe ne primjenjuju na vozila ili otpadna vozila kategorije L:
- (a) članak 4. o mogućnosti ponovne uporabe, mogućnosti recikliranja i mogućnosti oporabe vozila;
 - (b) članak 5. o zahtjevima za tvari u vozilima;
 - (c) članak 6. o minimalnom obveznom udjelu recikliranog sadržaja u vozilima;
 - (d) članak 9. o strategiji za kružnost;
 - (e) članak 10. o izjavi o recikliranom sadržaju prisutnom u vozilima;
 - (f) članak 13. o digitalnoj putovnici o kružnosti vozila;
 - (g) članak 21. o prilagođavanju naknada;
 - (h) članak 22. o mehanizmu raspodjele troškova za vozila koja postaju otpadna u drugoj državi članici;
 - (i) članak 33. o ciljevima ponovne uporabe, recikliranja i oporabe;
 - (j) članak 35. stavak 2. o otpremi otpadnih vozila;
 - (k) članak 38. o nadležnom tijelu za izvoz rabljenih vozila u treće zemlje;
 - (l) članak 39. o provjerama i zahtjevima za izvoz rabljenih vozila;
 - (m) članak 40. o automatiziranoj provjeri informacija o statusu vozila;
 - (n) članak 41. o upravljanju rizikom i carinskim provjerama;
 - (o) članak 42. o suspenziji;

(p) članak 43. o puštanju u izvoz;

(q) članak 44. o odbijanju puštanja u izvoz;

(r) članak 45. o suradnji među tijelima i razmjeni informacija;

(s) članak 46. o elektroničkim sustavima.

5. Neovisno o stavku 1. točkama (b) i (d), sljedeće se odredbe ne primjenjuju na vozila za posebne namjene ili otpadna vozila za posebne namjene:

(a) članak 4. o mogućnosti ponovne uporabe, mogućnosti recikliranja i mogućnosti uporabe vozila;

(b) članak 6. o minimalnom obveznom udjelu recikliranog sadržaja u vozilima;

(c) članak 7. o konstruiranju radi omogućavanja uklanjanja i zamjene određenih dijelova i sastavnih dijelova vozila;

(d) članak 8. o općim obvezama;

(e) članak 9. o strategiji za kružnost;

(f) članak 10. o izjavi o recikliranom sadržaju prisutnom u vozilima;

(g) članak 11. o informacijama o uklanjanju i zamjeni dijelova, sastavnih dijelova i materijala prisutnih u vozilima;

(h) članak 12. o označivanju dijelova, sastavnih dijelova i materijala prisutnih u vozilima;

(i) članak 13. o digitalnoj putovnici o kružnosti vozila;

(j) članak 14. o nadležnom tijelu za gospodarenje otpadnim vozilima;

(k) članak 15. o ovlaštenim postrojenjima za obradu;

(l) članak 17. o organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača;

(m) članak 18. o ovlaštenju za ispunjavanje proširene odgovornosti proizvođača;

(n) članak 19. o registraciji;

(o) članak 21. o prilagođavanju naknada;

(p) članak 22. o mehanizmu raspodjele troškova za vozila koja postaju otpadna u drugoj državi članici;

(q) članak 33. o ciljevima ponovne uporabe, recikliranja i uporabe;

(r) članak 35. stavak 2. o otpremi otpadnih vozila;

(s) članak 36. o prijenosu vlasništva rabljenih vozila u Uniji;

(t) članak 37. stavak 1. o statusu vozila;

- (u) članak 38. o nadležnom tijelu za izvoz rabljenih vozila u treće zemlje;
 - (v) članak 39. o provjerama i zahtjevima za izvoz rabljenih vozila;
 - (w) članak 40. o automatiziranoj provjeri informacija o statusu vozila;
 - (x) članak 41. o upravljanju rizikom i carinskim provjerama;
 - (y) članak 42. o suspenziji;
 - (z) članak 43. o puštanju u izvoz;
 - (aa) članak 44. o odbijanju puštanja u izvoz;
 - (ab) članak 45. o suradnji među tijelima i razmjeni informacija;
 - (ac) članak 46. o elektroničkim sustavima.
6. Neovisno o stavku 1., primjenjuje se sljedeće:
- (a) članci od 4. do 13. ne primjenjuju se na dijelove koji su homologirani u višestupanjskoj homologaciji tipa vozila kategorije M₂, M₃, N₂, N₃ ili O koje nije osnovno vozilo; ostale odredbe ove Uredbe primjenjuju se u mjeri u kojoj se primjenjuju na kategoriju predmetnog vozila;
 - (b) članak 5. ne primjenjuje se na vozila za posebne namjene kategorija M₂, M₃, N₂, N₃ ili O;
 - (c) članci 7. i 11. primjenjuju se na vozila kategorija L samo u pogledu unosa 1., 2., 3., 4., 5., 7., 10. i 11. dijela C Priloga VIII.;
 - (d) članak 7. primjenjuje se na vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃, i O samo u pogledu unosa 1., 3., 4. i 5. dijela C Priloga VIII.;
 - (e) članak 8. primjenjuje se na vozila kategorije L samo u pogledu obveza primjenjivih na takva vozila;
 - (f) članak 16. točka (b) ne primjenjuje se na vozila kategorije L i vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃, ili O te vozila za posebne namjene kategorija M₁, M₂, M₃, N₁, N₂, N₃ ili O;
 - (g) države članice mogu izuzeti vozila kategorije L1e, L2e i L6e od obveza iz članka 23. stavka 6. i članaka 25., 36. i 37.;
 - (h) za vozila kategorije L i vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃ i O te za vozila za posebne namjene kategorija M₂, M₃, N₂, N₃ i O članak 29. primjenjuje se samo u pogledu unosa 1., 2., 3., 4., 5., 7., 10. i 11. dijela C Priloga VIII.;
 - (i) za vozila kategorije L i vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃ i O članci od 47. do 50. primjenjuju se samo u pogledu izvješćivanja i izvršavanja obveza primjenjivih na takve kategorije vozila.

Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „vozilo” znači vozilo kako je definirano u članku 3. točki 15. Uredbe (EU) 2018/858 ili navedeno u popisu u članku 4. stavku 2. Uredbe (EU) br. 168/2013;
2. „otpadno vozilo” znači vozilo koje je otpad kako je definiran u članku 3. točki 1. Direktive 2008/98/EZ ili koje je otpad u skladu s Prilogom I. ovoj Uredbi;
3. „tip vozila” znači svaki tip vozila kako je definirano u članku 3. točki 32. Uredbe (EU) 2018/858 ili tip vozila kako je definirano u članku 3. točki 73. Uredbe (EU) br. 168/2013;
4. „ponovna uporaba” znači svaka radnja kojom se dijelovi ili sastavni dijelovi otpadnog vozila ponovno upotrebljuju za istu svrhu za koju su bili prvobitno osmišljeni;
5. „mogućnost ponovne uporabe” znači mogućnost ponovne uporabe dijelova ili sastavnih dijelova preusmjerenih s otpadnog vozila;
6. „mogućnost recikliranja” znači mogućnost recikliranja dijelova, sastavnih dijelova ili materijala preusmjerenih s otpadnog vozila;
7. „mogućnost uporabe” znači mogućnost uporabe dijelova, sastavnih dijelova ili materijala preusmjerenih s otpadnog vozila;
8. „dobavljač” znači svaka fizička ili pravna osoba koja isporučuje dijelove, sastavne dijelove ili materijale izrađivaču koji ih koristi za izradu vozila;
9. „plastika” znači polimer u smislu članka 3. točke 5. Uredbe (EZ) br. 1907/2006, kojemu su možda dodani aditivi ili druge tvari i koji može funkcionirati kao glavni strukturni sastavni dio konačnih proizvoda, uz iznimku prirodnih polimera koji nisu kemijski modificirani;
10. „kritične sirovine” znači kritične sirovine u smislu članka 4. stavka 1. Uredbe (EU) 2024/1252;
11. „otpad prije potrošnje” znači materijal preusmjeren iz toka otpada tijekom procesa izrade, isključujući ponovnu uporabu materijala poput onih nastalih preradom ili usitnjavanjem ili ostataka nastalih tijekom procesa i koji se mogu obnoviti u okviru istog procesa u kojem je materijal nastao;
12. „otpad nakon potrošnje” znači otpad nastao od proizvoda koji su stavljeni na tržište ili isporučeni za distribuciju, potrošnju ili uporabu u trećoj zemlji u okviru trgovačke djelatnosti, uz naknadu ili besplatno;
13. „uklanjanje” znači ručno, mehaničko, kemijsko, termičko ili metalurško obrađivanje čiji je rezultat to da su ciljani dijelovi, sastavni dijelovi ili materijali iz otpadnih vozila pojedinačno prepoznatljivi u zasebnom izlaznom toku ili kao dio izlaznog toka;

14. „motor električnog pogona” znači elektromotor koji pretvara električnu ulaznu snagu u mehaničku izlaznu snagu radi pogona vozila;
15. „baterija za električno vozilo” znači baterija za električno vozilo kako je definirana u članku 3. stavku 1. točki 14. Uredbe (EU) 2023/1542;
16. „ovlašteno postrojenje za obradu” znači svaka ustanova ili poduzeće kojem su u skladu s Direktivom 2008/98/EZ i ovom Uredbom dozvoljeni skupljanje, skladištenje i postupci obrade otpadnih vozila, uključujući njihove dijelove i sastavne dijelove;
17. „rezanje” znači radnja kojom se otpadna vozila trgaju i komadaju u dijelove;
18. „obrada” znači svaka aktivnost koja se odvija nakon što se otpadno vozilo preda postrojenju radi uklanjanja onečišćenja, rastavljanja, sabijanja, trganja, rezanja, uporabe ili pripreme prije zbrinjavanja narezanog otpada te svaka druga radnja provedena radi uporabe ili zbrinjavanja otpadnog vozila i njegovih dijelova, sastavnih dijelova i materijala;
19. „vršitelj popravaka i održavanja” znači fizička ili pravna osoba koja se bavi profesionalnom aktivnošću koja izravno ili neizravno uključuje popravljivanje i održavanje vozila, među ostalim serviseri, izrađivači ili distributeri opreme za popravak, alata ili rezervnih dijelova, kao i izdavači tehničkih informacija, automobilske klubovi, operateri za pomoć na cesti, operateri koji nude usluge inspekcija i ispitivanja, operateri koji nude obuku za instalatere, te izrađivači i serviseri opreme za vozila na alternativna goriva;
20. „stavljanje na raspolaganje na tržištu” znači isporuka vozila za distribuciju ili uporabu na tržištu u okviru komercijalne djelatnosti, neovisno o tome čini li se to uz plaćanje ili besplatno;
21. „stavljanje na tržište” znači prvo stavljanje na raspolaganje vozila na tržište Unije;
22. „subjekt za gospodarenje otpadom” znači svaka fizička ili pravna osoba koja se na profesionalnoj osnovi bavi skupljanjem ili obradom otpadnih vozila, uključujući njihove dijelove i sastavne dijelove;
23. „proizvođač” znači svaki izrađivač, uvoznik ili distributer koji, neovisno o metodi prodaje, među ostalim u obliku ugovora na daljinu kako su definirani u članku 2. točki 7. Direktive 2011/83/EU Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁵⁾, prvi put stavlja na raspolaganje vozilo za distribuciju ili uporabu na državnom području države članice na profesionalnoj osnovi;
24. „organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača” znači pravni subjekt koji financijski ili financijski i operativno organizira ispunjavanje obveza proširene odgovornosti proizvođača u ime više proizvođača;
25. „ovlašteni zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača” znači fizička ili pravna osoba s poslovnim nastanom u državi članici u kojoj proizvođač prvi put stavlja vozila na raspolaganje na tržištu, osim države članice ili treće zemlje u kojoj proizvođač ima poslovni nastan i koju je proizvođač u skladu s člankom 8.a stavkom 5. trećim podstavkom Direktive 2008/98/EZ imenovao radi ispunjavanja svojih obveza na temelju poglavlja IV. ove Uredbe;

⁽³⁵⁾ Direktiva 2011/83/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2011. o pravima potrošača, izmjeni Direktive Vijeća 93/13/EEZ i Direktive 1999/44/EZ Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 85/577/EEZ i Direktive 97/7/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 304, 22.11.2011., str. 64., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj>).

26. „ovlašteni zastupnik za prekogranični mehanizam” znači fizička ili pravna osoba s poslovnim nastanom u državi članici koju je izrađivač imenovao u skladu s člankom 22.;
27. „sekundarne sirovine” znači materijali koji mogu zamijeniti primarne sirovine i koji su dobiveni postupcima recikliranja;
28. „vlasnik vozila” znači svaka fizička ili pravna osoba koja ima pravo vlasništva nad vozilom ili nositelj potvrde o registraciji vozila ili, ako se ne može utvrditi ni nositelj prava vlasništva ni nositelj potvrde o registraciji vozila, imatelj vozila;
29. „tehnologija u fazi nakon rezanja” znači tehnike i tehnologije koje se upotrebljavaju za obradu materijala iz otpadnih vozila, nakon što su izrezani, radi daljnje uporabe u skladu s dijelom G točkom 2. Priloga VIII.;
30. „ponovna proizvodnja” znači profesionalne radnje kojima se novi dio ili sastavni dio proizvodi kako bi se vratio u stanje kao da je novo iz dijelova i sastavnih dijelova uklonjenih iz vozila ili otpadnih vozila, i kojima se uvodi barem jedna promjena koja utječe na sigurnost, životni vijek, radni učinak, svrhu ili tip dijela ili sastavnog dijela u postupku koji je u skladu s posebnim tehničkim specifikacijama, uključujući tehničke norme, norme kvalitete i norme ispitivanja;
31. „obnavljanje” znači radnje poduzete radi pripremanja, čišćenja, ispitivanja, servisiranja i, prema potrebi, popravljivanja dijela ili sastavnog dijela uklonjenog iz vozila ili otpadnog vozila kako bi se obnovio njegov radni učinak ili funkcionalnost za predviđenu namjenu i unutar raspona radnog učinka izvorno specificiranih u fazi konstrukcije u trenutku stavljanja na tržište tog dijela ili sastavnog dijela;
32. „neinertni otpad” znači otpad koji ne ispunjava kriterije definicije „inertnog otpada” utvrđene u članku 2. točki (e) Direktive Vijeća 1999/31/EZ ⁽³⁶⁾;
33. „rabljeno vozilo” znači vozilo registrirano u državi članici ili trećoj zemlji i koje nije otpadno vozilo;
34. „rabljeno vozilo za izvoz” znači rabljeno vozilo koje se namjerava staviti u postupak izvoza, kako je utvrđeno u članku 269. Uredbe (EU) br. 952/2013;
35. „gospodarski subjekt” znači proizvođač, skupljač, osiguravajuće društvo koje nudi osiguranje vozila, dobavljač, vršitelj popravaka i održavanja, subjekt za gospodarenje otpadom, subjekti za rastavljanje ili za recikliranje, i svi drugi subjekti koji sudjeluju u konstrukciji vozila, trgovini rabljenim vozilima, rastavljanju, ponovnoj uporabi ili gospodarenju otpadnim vozilima, ponovnoj proizvodnji i obnavljanju njihovih dijelova, sastavnih dijelova i materijala iz vozila.
36. „tehnički ispravno vozilo” znači vozilo koje je tehnički ispravno u skladu s Direktivom 2014/45/EU;
37. „subjekt za naknadnu ugradnju” znači svaka pravna osoba koja proizvodi komplete za preinaku ili provodi preinake vozila s motorom s unutarnjim izgaranjem u električna vozila na baterije ili vozila s gorivnim člankom;
38. „mjesto za skupljanje” znači gospodarski subjekt koji nije ovlašteno postrojenje za obradu i koji privremeno skladišti otpadna vozila i priprema za prijevoz skupljenih otpadnih vozila u ovlaštena postrojenja za obradu radi obrade;

⁽³⁶⁾ Direktiva Vijeća 1999/31/EZ od 26. travnja 1999. o odlagalištima otpada (SL L 182, 16.7.1999., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj>).

39. „otpad“, „otpadna ulja“, „posjednik otpada“, „gospodarenje otpadom“, „skupljanje“, „sprečavanje“, „oporaba“, „recikliranje“, „nasipavanje“, „zbrinjavanje“ i „program proširene odgovornosti proizvođača“ znači otpad, otpadna ulja, posjednik otpada, gospodarenje otpadom, skupljanje, sprečavanje, oporaba, recikliranje, nasipavanje, zbrinjavanje i program proširene odgovornosti proizvođača kako je definirano u članku 3. točkama 1., 3., 6., 9., 10., 12., 15., 17., 17.a, 19. odnosno 21. Direktive 2008/98/EZ;
40. osim za vozila kategorije L: „homologacija tipa“, „višestupanjska homologacija tipa“, „sastavni dio“, „dijelovi“, „rezervni dijelovi“, „osnovno vozilo“, „vozilo na kraju serije“, „vozilo proizvedeno u maloj seriji“, „vozilo za posebne namjene“, „tijelo za nadzor tržišta“, „tijelo za homologaciju tipa“, „izrađivač“, „uvoznik“ i „distributer“ znači homologacija tipa, višestupanjska homologacija tipa, sastavni dio, dijelovi, rezervni dijelovi, osnovno vozilo, vozilo na kraju serije, vozilo proizvedeno u maloj seriji, vozilo za posebne namjene, tijelo za nadzor tržišta, tijelo za homologaciju tipa, proizvođač, uvoznik i distributer kako je definirano u članku 3. točkama 1., 8., 19., 21., 23., 24., 30., 31., 35., 36., 40., 42. odnosno 43. Uredbe (EU) 2018/858;
41. za vozila kategorije L: „homologacija tipa“, „osnovno vozilo“, „sastavni dio“, „dijelovi“, „rezervni dijelovi“, „izrađivač“, „uvoznik“, „distributer“, „homologacijsko tijelo“ i „tijelo za nadzor tržišta“ znači homologacija tipa, osnovno vozilo, sastavni dio, dijelovi, rezervni dijelovi, proizvođač, uvoznik, distributer, homologacijsko tijelo i tijelo za nadzor tržišta, kako su definirani u članku 3. točkama 1., 11., 16., 18., 21., 47., 49., 50., 56. odnosno 57. Uredbe (EU) br. 168/2013, a „vozilo proizvedeno u malim serijama“ znači vozilo proizvedeno u malim serijama kako je navedeno u članku 42. te uredbe;
42. „registracija“, „potvrda o registraciji“, „imatelj potvrde o registraciji“, „suspenzija“ i „poništenje registracije“ znače registracija, potvrda o registraciji, imatelj potvrde o registraciji, suspenzija i poništenje registracije kako su definirani u članku 2. točkama (b), (c), (d), (e) odnosno (f) Direktive 1999/37/EZ;
43. „vozilo od povijesnog interesa“, „tehnički pregled“ i „zapisnik o tehničkom pregledu vozila“ znači vozilo od povijesnog interesa, tehnički pregled i zapisnik o tehničkom pregledu vozila kako su definirani u članku 3. točkama 7., 9. odnosno 12. Direktive 2014/45/EU;
44. „zabrinjavajuća tvar“ i „nosač podataka“ znače zabrinjavajuća tvar i nosač podataka kako su definirani u članku 2. točkama 27. odnosno 29. Uredbe (EU) 2024/1781;
45. „carinska tijela“ znači carinska tijela kako su definirana u članku 5. točki 1. Uredbe (EU) br. 952/2013;
46. „internetska platforma“ znači internetska platforma kako je definirana u članku 3. točki (i) Uredbe (EU) 2022/2065;
47. „mali izrađivač“ znači mali proizvođač kako je definiran u članku 3. točki 48. Uredbe (EU) 2024/1257;
48. „baterija za laka prijevozna sredstva“ znači baterija za laka prijevozna sredstva kako je definirana u članku 3. točki 11. Uredbe (EU) 2023/1542;
49. „ambalažni otpad“ znači ambalažni otpad kako je definiran u članku 3. točki 25. Uredbe (EU) 2025/40 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁷⁾;

⁽³⁷⁾ Uredba (EU) 2025/40 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. prosinca 2024. o ambalaži i ambalažnom otpadu, izmjeni Uredbe (EU) 2019/1020 i Direktive (EU) 2019/904 te stavljanju izvan snage Direktive 94/62/EZ (SL L, 2025/40, 22.1.2025., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj>).

50. „otpadna električna i elektronička oprema” znači otpadna električna i elektronička oprema kako je definirana u članku 3. stavku 1. točki (e) Direktive 2012/19/EU Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁸⁾;
51. „plastika na biološkoj osnovi” znači plastika na biološkoj osnovi kako je definirana u članku 3. točki 53. Uredbe (EU) 2025/40;
52. „oporaba” znači oporaba kako je definirana u članku 3. točki 13. Uredbe (EU) 2024/573;

POGLAVLJE II.
ZAHTJEVI ZA KRUŽNOST

Članak 4.

Mogućnost ponovne uporabe, mogućnost recikliranja i mogućnost oporabe vozila

1. Svako vozilo koje pripada tipu vozila homologiranom od 1. rujna 2032. na temelju Uredbe (EU) 2018/858 mora biti konstruirano tako da se:
- (a) najmanje 85 % mase vozila može ponovno uporabiti ili reciklirati;
 - (b) najmanje 95 % mase vozila može ponovno uporabiti ili oporabiti.
2. Za svaki tip vozila iz stavka 1. izrađivači poduzimaju sljedeće mjere:
- (a) prikupljaju potrebne podatke u svim dijelovima lanca opskrbe, koji obuhvaćaju prirodu i masu svih materijala korištenih u izradi vozila, kako bi se osigurala stalna usklađenost s ovom Uredbom;
 - (b) čuvaju sve druge primjerene podatke o vozilima potrebne za postupak izračuna iz točke (e);
 - (c) uspostavljaju postupke kako bi se provjerila točnost i potpunost informacija dobivenih od dobavljača;
 - (d) pregledavaju i dokumentiraju razgradnju materijala;
 - (e) izračunavaju stope mogućnosti ponovne uporabe, mogućnosti recikliranja i mogućnosti oporabe za potrebe stavka 1. ovog članka u skladu s metodologijom koju je utvrdila Komisija na temelju stavka 3. ovog članka ili, prije donošenja takve metodologije i početka njezine primjene, u skladu s međunarodnom normom ISO 22628:2002 u kombinaciji s elementima iz dijela A Priloga III. ovoj Uredbi;
 - (f) označavaju dijelove i sastavne dijelove vozila napravljene od polimera i elastomera u skladu s člankom 12. stavkom 1.;
 - (g) osiguravaju da se dijelovi i sastavni dijelovi navedeni u dijelu E Priloga VIII. ne ponovno ne uporabljaju u izradi novih vozila.
3. Komisija do 28. veljače 2029. donosi provedbeni akt kojim se utvrđuje nova metodologija za izračun i provjeru stopa mogućnosti ponovne uporabe, mogućnosti recikliranja i mogućnosti oporabe vozila, uzimajući u obzir elemente iz Priloga III. ovoj Uredbi i međunarodnu normu ISO 22628:2002. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 52. stavka 2.

⁽³⁸⁾ Direktiva 2012/19/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2012. o otpadnoj električnoj i elektroničkoj opremi (OEEO) (SL L 197, 24.7.2012., str. 38., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj>).

Članak 5.

Zahtjevi za tvari u vozilima

1. Prisutnost zabrinjavajućih tvari u vozilima i njihovim dijelovima i sastavnim dijelovima mora biti što je moguće manja.
2. Komisija do 14. veljače 2028. priprema izvješće o prisutnosti zabrinjavajućih tvari u vozilima kako bi utvrdila u kojoj mjeri one negativno utječu na ponovnu uporabu i recikliranje materijala ili imaju štetan učinak na okoliš ili zdravlje. Komisiji u aspektima kemijske sigurnosti pomaže Agencija. Izvješće ne obuhvaća zabrinjavajuće tvari u dijelovima i sastavnim dijelovima vozila za koje se identifikacija ili procjena već zahtijeva drugim zakonodavstvom Unije. Komisija podnosi Europskom parlamentu i Vijeću izvješće, u kojem navodi svoje nalaze, i razmatra primjerene daljnje mjere. Ako država članica smatra da tvar negativno utječe na ponovnu uporabu i recikliranje materijala u vozilu u kojem je prisutna, ona do 14. veljače 2029. dostavlja takve informacije Komisiji, a o aspektima kemijske sigurnosti i Agenciji i, ako su dostupne, upućuje na sve relevantne procjene rizika ili druge relevantne podatke.
3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 51. radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem zahtjeva u pogledu informacija i ograničenja za prisutnost zabrinjavajućih tvari koje negativno utječu na ponovnu uporabu i recikliranje materijala u vozilima te u njihovim dijelovima i sastavnim dijelovima zbog razloga koji se ne odnose prvenstveno na kemijsku sigurnost.
4. Nijedan tip vozila koji je homologiran od 1. rujna 2032., ni nijedan novi dio ili sastavni dio koji se stavlja na tržište za takva vozila, prema Uredbi (EU) 2018/858 ne smije sadržavati olovo, živu, kadmij ili šesterovalentni krom.
5. Odstupajući od stavka 4. ovog članka, tipovi vozila ili dijelovi i sastavni dijelovi stavljeni na tržište za takva vozila smiju sadržavati olovo, živu, kadmij ili šesterovalentni krom u skladu s uvjetima i do najviših dopuštenih vrijednosti koncentracije utvrđenih u Prilogu IV. ovoj Uredbi. Stavci 2., 3. i 4. ovog članka i ovaj stavak ne primjenjuju se na baterije ugrađene u vozila na koja se primjenjuje Uredba (EU) 2023/1542.
6. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 51. kako bi izmijenila Prilog IV. radi njegove prilagodbe znanstvenom i tehničkom napretku:
 - (a) utvrđivanjem najviših dopuštenih vrijednosti koncentracije do kojih je dopuštena prisutnost olova, žive, kadmija ili šesterovalentnog kroma u specifičnim dijelovima, sastavnim dijelovima i homogenim materijalima vozila;
 - (b) izuzimanjem određenih dijelova, sastavnih dijelova i homogenih materijala vozila od zabrane prisutnosti olova, žive, kadmija ili šesterovalentnog kroma utvrđene u stavku 4. ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - i. uporaba tih tvari je neizbježna;
 - ii. dokazano je da socioekonomske koristi nadilaze rizik za okoliš ili ljudsko zdravlje koji proizlazi iz korištenja tih tvari;
 - iii. ne postoje prikladne alternativne tvari ili tehnologije;

- (c) brisanjem dijelova, sastavnih dijelova i homogenih materijala vozila iz Priloga IV., ako se uporaba olova, žive, kadmija ili šesterovalentnog kroma može izbjeći;
- (d) određivanjem dijelova, sastavnih dijelova i homogenih materijala vozila koji se uklanjaju s vozila prije daljnje obrade i zahtijevanjem da ih se označi ili omogući njihovo identificiranje na drugi primjeren način.

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 51. kako bi izmijenila Prilog IV., posebno uklanjanjem određenih izuzeća za homogene materijale i sastavne dijelove s popisa u slučajevima u kojima je to konkretno izuzeće navedeno u drugom zakonodavstvu Unije.

Kad donosi delegirani akt na temelju ovog stavka, Komisija uzima u obzir socioekonomski učinak uvođenja, izmjene ili brisanja izuzeća ograničenja uporabe olova, žive, kadmija ili šesterovalentnog kroma u tipovima vozila, uključujući dostupnost alternativa i učinke na okoliš i zdravlje ljudi tijekom cijelog životnog ciklusa vozila.

7. Na zahtjev Komisije, Agencija u roku od 12 mjeseci priprema izvješće, na temelju, među ostalim, savjetovanja s dionicima, o tehničkoj i gospodarskoj izvedivosti alternativa postojećim izuzećima navedenima u Prilogu IV. i, na temelju takve procjene, propisno obrazloženi prijedlog za specifičnu izmjenu bilo kojeg takvog izuzeća.

8. Čim primi zahtjev Komisije Agencija na svojim internetskim stranicama objavljuje obavijest da će izvješće o mogućoj izmjeni izuzeća navedenih u Prilogu IV. biti pripremljeno i poziva države članice i sve zainteresirane strane da dostave primjedbe u roku od 12 tjedana od datuma objavljivanja te obavijesti. Agencija na svojim internetskim stranicama objavljuje sve primljene primjedbe država članica i zainteresiranih strana.

9. Najkasnije 12 mjeseci nakon što se Komisiji dostavi izvješće iz stavka 7., Odbor za socioekonomsku analizu Agencije, uspostavljen na temelju članka 76. stavka 1. točke (d) Uredbe (EZ) br. 1907/2006, donosi mišljenje o izvješću i specifičnim predloženim izmjenama. Agencija to mišljenje bez odgođe dostavlja Komisiji.

Članak 6.

Minimalni reciklirani sadržaj u vozilima

1. Plastika koja je sadržana u svakom novom tipu vozila koji je homologiran od 1. rujna 2032. u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 mora sadržavati najmanje 15 % mase plastike reciklirane iz plastičnog otpada nakon potrošnje.

Plastika koja se nalazi u svakom novom tipu vozila koji je homologiran od 1. rujna 2036. u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 mora sadržavati najmanje 25 % mase plastike reciklirane iz plastičnog otpada nakon potrošnje.

2. Najmanje 20 % cilja utvrđenog u stavku 1. ostvaruje se tako da se u predmetni tip vozila uključi plastika reciklirana iz otpadnih vozila ili iz dijelova i sastavnih dijelova uklonjenih iz vozila tijekom faze uporabe.

3. Masa plastike koja se nalazi u svakom predmetnom novom tipu vozila i masa reciklirane plastike iz stavaka 1. i 2. ne uključuju elastomere iz guma i termosetova osim poliuretanskih pjena koje se upotrebljavaju za oblaganje.

4. Za potrebe obveza utvrđenih u stavcima 1., 2. i 3., reciklirani sadržaj oporabljuje se iz otpada nakon potrošnje koji je recikliran u:

- (a) postrojenju koje se nalazi u Uniji; ili
- (b) od 14. kolovoza 2030. postrojenju koje se nalazi u trećoj zemlji, pod uvjetom da takvo postrojenje ispunjava zahtjeve iz Priloga XIII.

Do 30. rujna 2028. Komisija sveobuhvatnije procjenjuje očekivani učinak na globalnu trgovinu, kao i na industriju recikliranja i automobilsku industriju Unije te o svojoj procjeni izvješćuje Europski parlament i Vijeće.

5. Do 31. kolovoza 2028. Komisija donosi provedbeni akt u skladu s člankom 52. stavkom 2. radi utvrđivanja metodologije za izračun i provjeru, za potrebe stavaka od 1. do 4. ovog članka, udjela plastike reciklirane iz otpada nakon potrošnje, te iz otpadnih vozila, prisutne i ugrađene u tipove vozila.

Metodologija obračuna masene bilance primjenjuje se na recikliranu plastiku dobivenu metodama recikliranja koje nisu mehaničko recikliranje, u skladu s metodologijama obračuna masene bilance koje se primjenjuju na recikliranje plastike u skladu s definicijom recikliranja iz Direktive 2008/98/EZ.

Metodologija provjere uključuje obvezu izrađivača da osiguraju da svako postrojenje koje se nalazi u trećoj zemlji koje proizvodi materijal od recikliranog sadržaja koji oni upotrebljavaju bude u skladu s Prilogom XIII. i da najmanje svakih pet godina neovisni subjekt treće strane provede reviziju svakog takvog postrojenja koje se nalazi u trećoj zemlji u skladu s Prilogom XIV. Tim se revizijama provjerava jesu li ispunjeni uvjeti iz stavaka od 1. do 4. ovog članka.

Zahtjev u pogledu revizije utvrđen u trećem podstavku ovog stavka te zahtjevi i kriteriji utvrđeni u Prilogu XIII. za materijal recikliran u trećim zemljama primjenjuju se od 14. kolovoza 2030.

6. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 51. radi dopune stavaka 1. i 2. ovog članka utvrđivanjem privremenih odstupanja od ciljeva u pogledu recikliranog plastičnog sadržaja ili vremenskog okvira u slučaju da nedostupnost ili previsoke cijene određene reciklirane plastike pretjerano otežavaju usklađivanje s minimalnim postocima recikliranog sadržaja.

7. Komisija do 30. rujna 2027. procjenjuje izvedivost utvrđivanja zahtjeva za minimalni udio recikliranog čelika, uzimajući posebno u obzir sljedeće:

- (a) postojeću i predviđenu dostupnost željeznih otpadaka, uzimajući u obzir skupine plosnatih i dugih proizvoda od čelika i, kada je relevantno, skupine nehrđajućeg čelika;
- (b) postojeći udio željeznih otpadaka u različitim poluproizvodima i međuproizvodima od čelika povezanim sa skupinama čelika korištenima u vozilima i očekivane promjene povezane s tranzicijom automobilske industrije;
- (c) potencijalno povećanje korištenja željeznih otpadaka od strane izrađivača u vozilima koja će se homologirati u budućnosti i odgovarajući potencijalni doprinos višim razinama iskorištavanja otpadaka s obzirom na različita ograničenja u pogledu sastava koja se primjenjuju na svaku skupinu proizvoda od čelika;
- (d) relativnu potražnju u automobilskom sektoru u odnosu na potražnju za željeznim otpadcima u ostalim sektorima s obzirom na sposobnost toleriranja sadržaja bakra i drugih neželjenih uključaka pratećih elemenata;

- (e) ekonomsku održivost, tehnički i znanstveni napredak, uključujući promjene u dostupnosti tehnologija recikliranja u vezi sa stopama recikliranja čelika, kao i potrebu za rješavanjem tržišnih nedostataka koji otežavaju upotrebu otpadaka od čelika nakon potrošnje u odnosu na otpatke od čelika prije potrošnje;
- (f) doprinos koji minimalni udio recikliranog sadržaja čelika u vozilima daje otvorenoj strateškoj autonomiji Unije i njezinim klimatskim, okolišnim i industrijskim ciljevima, posebno u pogledu stvaranja komplementarnih vodećih tržišta za dekarboniziranu proizvodnju čelika;
- (g) potrebu za sprečavanjem nerazmjernih negativnih učinaka na cjenovnu pristupačnost vozila; te
- (h) utjecaj na ukupne troškove i konkurentnost automobilskeg sektora i na cijeli lanac vrijednosti čelika u automobilskeg sektoru.

Komisija do 30. rujna 2028. donosi delegirani akt u skladu s člankom 51. radi dopunjavanja ove Uredbe utvrđivanjem minimalnog udjela čelika recikliranog iz otpada od čelika nakon potrošnje i, ako je relevantno, željeznih otpadaka, koji treba biti prisutan i ugrađen u tipove vozila koji se homologiraju u skladu s ovom Uredbom i Uredbom (EU) 2018/858. Tim delegiranim aktom određuje se i datum primjene obveze minimalnog udjela recikliranog sadržaja najkasnije do 14. kolovoza 2033. Smatra se da čelik koji se upotrebljava kao materijal za ojačanje u gumama ne ulazi u područje primjene tog delegiranog akta.

Komisija do 30. rujna 2028. donosi delegirani akt u skladu s člankom 51. kojim se utvrđuje metodologija za izračun i provjeru udjela čelika recikliranog iz otpada od čelika nakon potrošnje u tipovima vozila i, ako je primjenjivo, iz željeznih otpadaka, prisutnog i ugrađenog u tipove vozila.

8. Komisija do 30. rujna 2027. procjenjuje izvedivost utvrđivanja zahtjeva za minimalni udio aluminija i njegovih slitina recikliranih iz otpada nakon potrošnje prisutnih i ugrađenih u tipove vozila, uzimajući posebno u obzir sljedeće:

- (a) postojeću i predviđenu dostupnost aluminija i njegovih slitina recikliranih iz otpada prije i nakon potrošnje;
- (b) postojeće udjele sadržaja recikliranog iz otpada nakon potrošnje u aluminiju i njegovim slitinama u vozilima koja se stavljaju na tržište;
- (c) ekonomsku održivost, tehnički i znanstveni napredak, uključujući promjene u dostupnosti tehnologija recikliranja u vezi s vrstama materijala koji se recikliraju i njihovim stopama recikliranja;
- (d) doprinos koji minimalni udio recikliranog sadržaja aluminija u vozilima daje otvorenoj strateškoj autonomiji Unije i njezinim klimatskim, okolišnim i industrijskim ciljevima, posebno u pogledu stvaranja komplementarnih vodećih tržišta za dekarbonizirani aluminij i njegove slitine;
- (e) potrebu za sprečavanjem nerazmjernih negativnih učinaka na cjenovnu pristupačnost vozila koja sadržavaju aluminij i njegove slitine; te
- (f) utjecaj na ukupne troškove i konkurentnost automobilskeg sektora.

Komisija do 30. rujna 2028. donosi delegirani akt u skladu s člankom 51. radi dopunjavanja ove Uredbe utvrđivanjem minimalnog udjela recikliranog aluminija i njegovih slitina koji trebaju biti prisutni i ugrađeni u tipove vozila koji se homologiraju u skladu s ovom Uredbom i Uredbom (EU) 2018/858. Tim delegiranim aktom određuje se i datum primjene obveze minimalnog udjela recikliranog sadržaja najkasnije do 14. kolovoza 2033.

Komisija do 30. rujna 2028. donosi delegirani akt u skladu s člankom 51. kojim se utvrđuje metodologija za izračun i provjeru udjela aluminija i njegovih slitina recikliranih iz otpada nakon potrošnje u tipovima vozila i, ako je primjenjivo, iz otpada prije potrošnje, prisutnih i ugrađenih u tipove vozila.

9. Komisija do 31. kolovoza 2029. procjenjuje izvedivost utvrđivanja zahtjeva za minimalni udio:

- (a) magnezija i njegovih slitina recikliranih iz otpada prije i nakon potrošnje i prisutnih te ugrađenih u tipove vozila; i
- (b) neodimija, disprozija, praseodimija, terbij, samarija, nikla, kobalta ili bora recikliranih iz otpada nakon potrošnje i, ako je relevantno, otpada prije potrošnje, prisutnih te ugrađenih u trajne magnete.

U procjeni izvedivosti uzima se u obzir sljedeće:

- (a) postojeća i predviđena dostupnost materijala iz prvog podstavka točaka (a) i (b), recikliranih iz otpada prije i nakon potrošnje;
- (b) postojeći udjeli sadržaja recikliranog iz otpada nakon potrošnje u materijalima iz prvog podstavka točaka (a) i (b), u vozilima koja se stavljaju na tržište;
- (c) ekonomska održivost, tehnički i znanstveni napredak, uključujući promjene u dostupnosti tehnologija recikliranja u vezi s vrstama materijala koji se recikliraju i njihovim stopama recikliranja;
- (d) doprinos koji minimalni udio recikliranog sadržaja materijala iz prvog podstavka točaka (a) i (b), u vozilima daje strateškoj autonomiji Unije i njezinim klimatskim i okolišnim ciljevima;
- (e) moguće učinke ugradnje recikliranog sadržaja materijala iz prvog podstavka točaka (a) i (b), u dijelove i sastavne dijelove vozila na rad vozila;
- (f) potreba za sprečavanjem nerazmjernih negativnih učinaka na cjenovnu pristupačnost vozila koja sadržavaju materijale iz prvog podstavka točaka (a) i (b);
- (g) utjecaj na ukupne troškove i konkurentnost automobilskega sektora.

Nakon dovršetka procjene iz prvog podstavka, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranog akta u skladu s člankom 51. radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem minimalnog udjela:

- (a) magnezija i njegovih slitina recikliranih iz otpada nakon potrošnje i, ako je relevantno, otpada prije potrošnje, prisutnih i ugrađenih u tipove vozila; i
- (b) neodimija, disprozija, praseodimija, terbij, samarija, nikla, kobalta ili bora recikliranih iz otpada nakon potrošnje i, ako je relevantno, otpada prije potrošnje, prisutnih i ugrađenih u trajne magnete.

Delegiranim aktom iz trećeg podstavka određuje se i datum primjene obveze minimalnog udjela recikliranog sadržaja.

Komisija do 30. rujna 2029. donosi delegirani akt u skladu s člankom 51. kojim se utvrđuje metodologija za izračun i provjeru udjela recikliranih materijala iz trećeg podstavka prisutnih i ugrađenih u tipovima vozila.

Članak 7.

Konstruiranje radi omogućavanja uklanjanja i zamjene određenih dijelova i sastavnih dijelova vozila

1. Svako vozilo koje pripada novom tipu vozila koji je homologiran od 1. rujna 2032. na temelju Uredbe (EU) 2018/858 i Uredbe (EU) br. 168/2013 mora biti konstruirano tako da ne onemogućuje uklanjanje dijelova i sastavnih dijelova navedenih u dijelu C Priloga VIII. iz predmetnog vozila od strane ovlaštenih postrojenja za obradu u otpadnoj fazi životnog vijeka vozila kako bi se mogli zamijeniti, ponovno uporabiti, reciklirati, ponovno proizvesti ili obnoviti ako je to tehnički izvedivo.
2. Konstrukcija svakog vozila koje pripada novom tipu vozila koji je homologiran od 1. rujna 2032. na temelju Uredbe (EU) 2018/858 mora biti takva da ovlaštena postrojenja za obradu ili vršitelji popravaka i održavanja mogu na lak i nerazoran način ukloniti i zamijeniti baterije za električna vozila i njihove baterijske sklopove i motore električnog pogona u vozilu u fazi uporabe i otpadnoj fazi životnog vijeka tog vozila.
3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 51. radi izmjene stavka 2. uključivanjem dodatnih dijelova i sastavnih dijelova navedenih u dijelu C Priloga VIII., uzimajući u obzir tehnički i znanstveni napredak.
4. Ako je to potrebno kako bi se osigurala usklađena provedba obveze iz stavka 2., Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju uvjeti za konstrukciju u pogledu uklanjanja i zamjene dijelova i sastavnih dijelova iz tog stavka. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 52. stavka 2.
5. Izrađivači ne sprečavaju uklanjanje i zamjenu dijelova i sastavnih dijelova vozila upotrebom ažuriranja softvera, osim ako je drukčije predviđeno u pravu Unije.

POGLAVLJE III.

OBVEZE IZRAĐIVAČA

Članak 8.

Opće obveze

1. Izrađivači moraju dokazati da su novi tipovi vozila koje su proizveli i koji su stavljeni na tržište homologirani u skladu sa zahtjevima iz Uredbe (EU) 2018/858, Uredbe (EU) br. 168/2013 i ove Uredbe.
2. Za potrebe homologacije tipa tipova vozila na koje se primjenjuju zahtjevi iz članaka 4., 5., 6. ili 7. izrađivač dostavlja dokumentaciju kojom dokazuje usklađenost s tim zahtjevima i koju:
 - (a) prilaže u opisnu mapu iz članka 24. Uredbe (EU) 2018/858 ili članka 27. Uredbe (EU) br. 168/2013, ovisno o slučaju; te
 - (b) podnosi tijelu za homologaciju tipa u skladu s člankom 23. Uredbe (EU) 2018/858 ili člankom 26. Uredbe (EU) br. 168/2013, ovisno o slučaju.

3. Za potrebe homologacije tipa vozila na koja se primjenjuju zahtjevi iz članka 10. ove Uredbe izrađivač priprema informacije iz članka 10. stavka 1. ove Uredbe te ih u skladu s člankom 24. stavkom 1. točkom (a) Uredbe (EU) 2018/858 dostavlja tijelu za homologaciju tipa zajedno sa zahtjevom za homologaciju tipa iz članka 23. te uredbe.

4. Za potrebe homologacije tipa vozila na koja se primjenjuju zahtjevi iz članka 11. ove Uredbe izrađivač uz zahtjev za homologaciju tipa tijelu za homologaciju tipa u skladu s člankom 24. stavkom 1. točkom (a) Uredbe (EU) 2018/858 ili s člankom 27. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 168/2013, ovisno o slučaju, dostavlja i izjavu kojom se potvrđuje sukladnost sa zahtjevom iz članka 11. stavka 1. ove Uredbe.

Članak 9.

Strategija za kružnost

1. Svaki izrađivač od 1. rujna 2029. sastavlja strategiju za kružnost na razini izrađivača.
2. U strategiji za kružnost opisuje se koje će radnje izrađivač poduzeti kako bi ispunio svoje obveze radi osiguranja da su zahtjevi za kružnost iz poglavlja II. ispunjeni.
3. Strategija za kružnost sadržava elemente utvrđene u dijelu A Priloga V.
4. Svaki izrađivač tijelima za homologaciju tipa država članica i Komisiji dostavlja primjerak strategije za kružnost u roku od 30 dana od njezina sastavljanja.
5. Svaki izrađivač prati radnje navedene u strategiji za kružnost i poduzima daljnje radnje u pogledu mjera sadržanih u strategiji za kružnost te svakih pet godina ažurira strategiju u skladu s dijelom B Priloga V., pri čemu navodi relevantne nove promjene u strategiji za kružnost. Izrađivač dostavlja ažuriranu strategiju za kružnost Komisiji.
6. Komisija stavlja na raspolaganje javnosti strategije za kružnost i sve ažurirane verzije tih strategija, osim povjerljivih informacija.
7. Komisija do 31. kolovoza 2033., te barem svakih šest godina nakon toga, izrađuje i objavljuje izvješće o kružnosti u automobilskom sektoru. To se izvješće prvenstveno temelji na strategijama za kružnost i ažuriranim verzijama tih strategija.

Članak 10.

Izjava o recikliranom sadržaju prisutnom u vozilima

1. Izrađivači za svaki novi tip vozila koji je homologiran na temelju Uredbe (EU) 2018/858 od prvog dana mjeseca koji slijedi 12 mjeseci od donošenja odgovarajućih metodologija za izračun i provjeru udjela materijala recikliranih iz otpada nakon potrošnje u tipovima vozila, kako je navedeno u članku 6. ove Uredbe, dostavljaju izjavu o odgovarajućem udjelu recikliranog sadržaja:

- (a) neodimija, disprozija, praseodimija, terbija, samarija, nikla, kobalta i bora u trajnim magnetima u motorima električnog pogona;
- (b) aluminija i njegovih slitina;

(c) magnezija i njegovih slitina;

(d) čelika i njegovih slitina;

(e) plastike.

Izjava se odnosi na reciklirani sadržaj tih materijala prisutan u tipu vozila te se navodi, po udjelu materijala, kao i za plastične sastavne dijelove teže od 100 grama, je li materijal recikliran iz otpada prije potrošnje ili iz otpada nakon potrošnje.

2. Tijela za homologaciju tipa provjeravaju jesu li izrađivači dostavili potrebnu dokumentaciju i sadržava li ta dokumentacija informacije iz stavka 1.

3. Odstupajući od stavka 1., ne primjenjuje se zahtjev za dostavljanje izjave o udjelu recikliranog sadržaja za određeni materijal ako je cilj na temelju članka 6. postao primjenjiv za taj materijal.

Članak 11.

Informacije uklanjanju i zamjeni dijelova, sastavnih dijelova i materijala prisutnih u vozilima

1. Od 1. rujna 2029. izrađivači, za nove tipove vozila koji su homologirani, subjektima za gospodarenje otpadom, izdavačima tehničkih informacija i vršiteljima popravaka i održavanja daju neograničen, standardiziran i nediskriminirajući pristup informacijama navedenima u Prilogu VI., koje im omogućuju pristupanje odnosno sigurno uklanjanje i zamjenu sljedećeg, osim ako su te informacije dostupne na temelju drugog zakonodavstva Unije:

(a) baterija za električna vozila i njihovih baterijskih sklopova ugrađenih u vozilo;

(b) dijelova, sastavnih dijelova i materijala u vozilima koji sadržavaju fluide i tekućine navedene u dijelu B Priloga VIII.;

(c) dijelova i sastavnih dijelova u vozilima koji su navedeni u dijelu C Priloga VIII.;

(d) dijelova i sastavnih dijelova koji u trenutku homologacije vozila sadržavaju kritične sirovine kako su navedene u članku 28. stavku 1. točki (b) Uredbe (EU) 2024/1252;

(e) digitalno kodiranih sastavnih dijelova i dijelova u vozilu, ako takvo kodiranje sprečava njihov popravak, održavanje ili korištenje kao zamjenskog dijela u drugom vozilu.

Prvi podstavak, točka (e) ne primjenjuje se na informacije koje se trebaju dostaviti izdavačima tehničkih informacija.

2. Izrađivači hitnim službama stavljaju na raspolaganje informacije sa smjernicama za spašavanje i ponašanje u hitnim situacijama.

3. Izrađivači osiguravaju suradnju s ovlaštenim postrojenjima za obradu, izdavačima tehničkih informacija, subjektima za naknadnu ugradnju i vršiteljima popravaka i održavanja uspostavljanjem potrebnih komunikacijskih platformi za pružanje i ažuriranje informacija iz stavka 1. i informacija navedenih u Prilogu VI.

Izrađivači daju informacije iz prvog podstavka bez naknade. Izrađivači mogu subjektima za gospodarenje otpadom, izdavačima tehničkih informacija i vršiteljima popravaka i održavanja naplatiti razumne i razmjerne naknade u mjeri potrebnoj za pokrivanje stvarnih administrativnih troškova nastalih zbog omogućivanja pristupa potrebnim informacijama na komunikacijskim platformama.

4. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 51. radi izmjene Priloga VI. revidiranjem popisa dijelova, sastavnih dijelova i materijala vozila i opsega informacija koje izrađivači trebaju dostaviti. Komisija uzima u obzir tehnički i regulatorni razvoj, aktualnu informacijsku tehnologiju i predvidljivi razvoj tehnologije vozila.

Članak 12.

Označivanje dijelova, sastavnih dijelova i materijala prisutnih u vozilima

1. Za označivanje i identifikaciju dijelova, sastavnih dijelova i materijala vozila izrađivači i njihovi dobavljači služe se nomenklaturom iz normi za kodiranje sastavnih dijelova i materijala koje su navedene u točkama 1., 2. i 3. Priloga VII.

2. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 51. radi izmjene Priloga VII. kako bi ga se prilagodilo tehničkom i znanstvenom napretku.

Članak 13.

Digitalna putovnica o kružnosti vozila

1. Od 1. rujna 2032. svako vozilo stavljeno na tržište mora imati digitalnu putovnicu o kružnosti vozila, koja mora biti usklađena, interoperabilna i, ako je to moguće, integrirana s drugim ekološkim putovnicama za vozila uspostavljenima na temelju prava Unije, posebno putovnicama iz članka 77. Uredbe (EU) 2023/1542, članka 3. točke 68. Uredbe (EU) 2024/1257 i drugim relevantnim putovnicama uspostavljenima na temelju Uredbe (EU) 2024/1781.

2. Digitalna putovnica o kružnosti vozila za vozilo koje se stavlja na tržište dostupna je besplatno te sadržava, u digitalnom obliku, sljedeće:

(a) informacije iz članka 11.;

(b) informacije o dijelovima koji sadržavaju olovo, živu, kadmij ili šesterovalentni krom u vozilu kako je navedeno u odstupanju iz članka 5. stavka 5.;

(c) izjavu o udjelu recikliranog sadržaja plastike i materijala navedenih u članku 10. stavku 1.;

(d) službeni katalog rezervnih dijelova za predmetni tip vozila.

3. Ako su informacije koje se zahtijevaju na temelju ovog članka već dostupne putem putovnice iz stavka 1. koja nije digitalna putovnica o kružnosti vozila, informacije koje se zahtijevaju na temelju stavka 2. ne ponavljaju se u digitalnoj putovnici o kružnosti vozila, pod uvjetom da je osigurana interoperabilnost.

4. Izrađivač koji stavlja vozilo na tržište osigurava točnost, potpunost i ažurnost informacija iz stavka 2.

5. Sve informacije u digitalnoj putovnici o kružnosti vozila moraju biti u skladu s pravilima koja je Komisija utvrdila na temelju stavka 6. te moraju biti:

- (a) utemeljene na otvorenim standardima;
- (b) razvijene u interoperabilnom formatu;
- (c) prenosive kroz otvorenu, interoperabilnu mrežu za razmjenu podataka tako da njihova prenosivost ne ovisi o određenom pružatelju usluga;
- (d) strojno čitljive, strukturirane i pretražive.

6. Komisija do 14. kolovoza 2030. donosi provedbene akte kojima se utvrđuju pravila za sljedeće:

- (a) način pristupa digitalnoj putovnici o kružnosti vozila i osnovne zahtjeve tehničkog rješenja za takav pristup, na način kojim se ne isključuje nijedno tehnološko rješenje;
- (b) tehnički dizajn i operativne zahtjeve za digitalnu putovnicu o kružnosti vozila, uključujući pravila za:
 - i. usklađenost i interoperabilnost digitalne putovnice o kružnosti vozila s drugim putovnicama koje se zahtijevaju zakonodavstvom Unije;
 - ii. pohranu i obradu informacija sadržanih u digitalnoj putovnici o kružnosti vozila;
 - iii. dostupnost digitalne putovnice o kružnosti vozila nakon što izrađivač odgovoran za ispunjavanje obveza iz stavka 4. prestane postojati ili prestane obavljati svoju djelatnost u Uniji;
- (c) uvođenje, mijenjanje i ažuriranje informacija sadržanih u digitalnoj putovnici o kružnosti vozila od treće strane koja nije izrađivač;
- (d) uvjete za pristup digitalnoj putovnici o kružnosti vozila, uključujući pravo pristupa i relevantna pravila za zaštitu podataka i zaštitu prava intelektualnog vlasništva;
- (e) lokaciju nosača podataka ili drugog identifikatora koji omogućuje pristup digitalnoj putovnici o kružnosti vozila za to vozilo.

Komisija pri utvrđivanju pravila iz prvog podstavka uzima u obzir potrebu za osiguravanjem visoke razine sigurnosti i privatnosti.

Provedbeni akti navedeni u prvom podstavku donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 52. stavka 2.

POGLAVLJE IV.
GOSPODARENJE OTPADNIM VOZILIMA

ODJELJAK 1.

Opće odredbe

Članak 14.

Nadležno tijelo za gospodarenje otpadnim vozilima

1. Države članice imenuju jedno ili više nadležnih tijela odgovornih za obveze iz ovog poglavlja, a posebno za praćenje i provjeru usklađenosti gospodarskih subjekata, proizvođača i organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača s njihovim obvezama iz članka od 15. do 37. i Priloga I.
2. Svaka država članica može među nadležnim tijelima iz stavka 1. imenovati jedno tijelo kao kontaktnu točku u svrhu komunikacije s Komisijom.
3. Države članice utvrđuju pojedinosti organizacije i rada nadležnih tijela, uključujući upravna i postupovna pravila za:
 - (a) registraciju proizvođača u skladu s člankom 19.;
 - (b) ovlašćivanje proizvođača i organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača u skladu s člankom 18.;
 - (c) nadzor nad provedbom obveza proširene odgovornosti proizvođača u skladu s člancima 16. i 20.;
 - (d) prikupljanje podataka o vozilima i otpadnim vozilima u skladu s člankom 19. stavkom 12. i člankom 50. stavkom 6.;
 - (e) stavljanje na raspolaganje informacija u skladu s člankom 50.
4. Države članice do 30. lipnja 2027. obavješćuju Komisiju o imenima i adresama nadležnih tijela imenovanih u skladu sa stavkom 1. Države članice bez nepotrebne odgode obavješćuju Komisiju o svakoj promjeni imena ili adresa tih nadležnih tijela.

Članak 15.

Ovlaštena postrojenja za obradu

1. Ne dovodeći u pitanje Direktivu 2010/75/EU, svaka ustanova ili poduzeće koje planira vršiti obradu otpadnih vozila mora pribaviti dozvolu od nadležnog tijela u skladu s člankom 23. Direktive 2008/98/EZ i poštovati uvjete utvrđene u toj dozvoli.
2. Kako bi izdalo dozvolu iz stavka 1. ovog članka, nadležno tijelo provjerava ima li ustanova ili poduzeće kapacitete potrebne za ispunjavanje obveza iz članka 26.

3. U dozvolama iz stavka 1. ovog članka navodi se da su postrojenja za obradu nadležna za izdavanje potvrde o uništenju iz članka 25.

Odstupajući od prvog podstavka ovog stavka, države članice mogu u svojim nacionalnim pravnim okvirima predvidjeti da su za izdavanje potvrde o uništenju iz članka 25. nadležna ovlaštena postrojenja za obradu.

4. Proizvođači ili, ako su imenovane na temelju članka 17. stavka 1., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača mogu sklapati ugovore s ovlaštenim postrojenjima za obradu za potrebe ispunjavanja svojih obveza odgovornosti proizvođača. Takvi ugovori moraju biti poštteni i transparentni te ne smiju sadržavati diskriminirajuće uvjete.

Države članice mogu staviti na raspolaganje predložak ugovora kako bi se olakšale usklađenost s ovim člankom.

5. Ako je u postupke izdavanja dozvola uključeno više nadležnih tijela ili više ustanova ili poduzeća koji planiraju vršiti obradu otpadnih vozila, države članice osiguravaju potpuno usklađivanje uvjeta i postupaka za izdavanje te dozvole kako bi se zajamčio djelotvoran integrirani pristup svih nadležnih tijela.

6. Komisija je ovlaštena za donošenje provedbenog akta kojim se utvrđuju detaljni zahtjevi koji se primjenjuju na ugovore iz stavka 4. ovog članka u cilju osiguravanja pravednih, transparentnih i nediskriminirajućih uvjeta. Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 52. stavka 2.

ODJELJAK 2.

Proširena odgovornost proizvođača

Članak 16.

Proširena odgovornost proizvođača

1. Proizvođači od 1. rujna 2029. imaju obvezu proširene odgovornosti proizvođača za vozila koja prvi put stavljaju na raspolaganje na tržištu unutar državnog područja države članice, uključujući ako je vozilo prethodno bilo stavljeno na raspolaganje na tržištu u državi članici koja nije država članica na čijem se državnom području vozilo stavlja na raspolaganje. Program proširene odgovornosti proizvođača mora biti u skladu s člancima 8. i 8.a Direktive 2008/98/EZ i sa zahtjevima iz ovog poglavlja.

2. Proširena odgovornost proizvođača obuhvaća obvezu proizvođača da osiguraju:

(a) da se vozila koja su prvi put stavili na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice i koja su postala otpadna vozila:

i. sakupe u skladu s člankom 23.;

ii. obrade u skladu s člankom 26.;

(b) da subjekti za gospodarenje otpadom koji obrađuju otpadna vozila iz točke (a) ispunjavaju ciljeve utvrđene u članku 33.

3. U najudaljenijim regijama iz članka 349. UFEU-a države članice mogu prilagoditi obveze proizvođača iz stavaka 1. i 2. ovog članka kako bi pokrile troškove gospodarenja otpadnim vozilima i uzimajući u obzir značajke tih regija.

4. Povrh informacija iz članka 8.a stavka 3. točke (e) Direktive 2008/98/EZ proizvođači, u slučaju pojedinačnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača, ili organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača imenovane u slučaju kolektivnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača, jednom godišnje na svojim internetskim stranicama objavljuju, podložno povjerljivosti poslovnih i industrijskih informacija, informacije o skupljanju otpadnih vozila i postizanju ciljeva ponovne uporabe i recikliranja, ponovne uporabe i oporabe te recikliranja plastike koje provode oni sami u slučaju pojedinačnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača, ili koje provode proizvođači koji su imenovali tu organizaciju za kontrolu odgovornosti proizvođača u slučaju kolektivnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača.

Članak 17.

Organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača

1. Proizvođači mogu svoje obveze proširene odgovornosti proizvođača izabrati ispuniti pojedinačno ili mogu imenovati organizaciju za kontrolu odgovornosti proizvođača ovlaštenu u skladu s člankom 18. za ispunjavanje obveza proširene odgovornosti proizvođača u njihovo ime.

Države članice mogu donijeti mjere kojima se od proizvođača zahtijeva da imenuju organizaciju za kontrolu odgovornosti proizvođača za ispunjavanje obveza proširene odgovornosti u njihovo ime.

2. Organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača osiguravaju povjerljivost podataka koje posjeduju s obzirom na zaštićene informacije ili informacije koje se mogu izravno povezati s pojedinim proizvođačima ili njihovim ovlaštenim zastupnicima za proširenu odgovornost proizvođača.

3. Uz informacije iz članka 16. stavka 4., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača javno objavljuju informacije o postupku odabira koji se primjenjuje u skladu sa stavkom 5. ovog članka.

4. Organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača osiguravaju redovan dijalog dionika u skladu s člankom 8.a stavkom 6. Direktive 2008/98/EZ. Subjekti za gospodarenje otpadom uključeni u skupljanje i obradu otpadnih vozila imenuju članove promatrače u izvršne odbore organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača.

5. Subjekti za gospodarenje otpadom podliježu nediskriminirajućem postupku odabira koji se temelji na transparentnim kriterijima dodjele, a provode ga proizvođači ili organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača, te se njime ne nameće nerazmjerno opterećenje za mala i srednja poduzeća.

Članak 18.

Ovlaštenje za ispunjavanje proširene odgovornosti proizvođača

1. Proizvođač, u slučaju pojedinačnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača, i organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača imenovane u slučaju kolektivnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača nadležnom tijelu podnose zahtjev za ovlaštenje.

2. Ovlaštenje se dodjeljuje samo ako se dokaže da su ispunjeni zahtjevi iz članka 8.a stavka 3. točaka od (a) do (d) Direktive 2008/98/EZ i da su mjere koje je proizvođač odnosno organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača poduzeo u pogledu broja vozila koja su proizvođač ili proizvođači u čije ime radi organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača prvi put stavili na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice dovoljne za ispunjavanje obveza utvrđenih u ovom poglavlju.

Proizvođači, u slučaju pojedinačnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača, i organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača, u slučaju kolektivnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača, mogu se registrirati samo ako imaju ovlaštenje nadležnog tijela u skladu s ovim člankom. Time se ne dovodi u pitanje mogućnost objedinjavanja postupka registracije na temelju članka 19. i postupka ovlašćivanja na temelju ovog članka u jedinstveni postupak.

3. Države članice u mjerama kojima se utvrđuju upravna i postupovna pravila iz članka 14. stavka 3. točke (b) uključuju pojedinosti o postupku ovlaštenja, koji se može razlikovati ovisno o tome odnosi li se na pojedinačno ili kolektivno ispunjavanje obveze proširene odgovornosti proizvođača, i načine provjere sukladnosti proizvođača i organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača, uključujući informacije koje proizvođači ili organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača moraju dostaviti u tu svrhu.

4. Proizvođač ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača bez nepotrebne odgode obavješćuju nadležno tijelo o svim promjenama informacija sadržanih u ovlaštenju, o svim promjenama koje se odnose na uvjete ovlaštenja ili o trajnom prestanku rada.

5. Mehanizam samokontrole iz članka 8.a stavka 3. točke (d) Direktive 2008/98/EZ provodi se redovito, a najmanje svake tri godine, te na zahtjev nadležnog tijela, kako bi se provjerilo poštuju li se odredbe iz te točke i jesu li i dalje ispunjeni uvjeti za ovlaštenje iz stavka 2. ovog članka. Proizvođač ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača na zahtjev predložuje izvješće o samokontroli i, ako je to potrebno, nacrt plana korektivnih radnji nadležnom tijelu. Ne dovodeći u pitanje nadležnosti iz stavka 6. ovog članka, nadležno tijelo može iznijeti primjedbe o izvješću o samokontroli i nacrtu plana korektivnih radnji, koje dostavlja proizvođaču ili organizaciji za kontrolu odgovornosti proizvođača. Proizvođač ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača izrađuje i provodi plan korektivnih radnji na temelju tih primjedbi.

6. Nadležno tijelo može odlučiti opozvati ovlaštenje ako proizvođač ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača više ne ispunjavaju zahtjeve u pogledu organizacije skupljanja i obrade otpadnih vozila, ne ispune obveze u vezi s izvješćivanjem nadležnog tijela ili ne obavijeste nadležno tijelo o svim promjenama koje se odnose na uvjete ovlaštenja ili ako prestanu s radom.

Članak 19.

Registracija

1. Svaka država članica do 31. kolovoza 2029. uspostavlja registar proizvođača, ili koristi postojeći registar proizvođača, koji služi praćenju sukladnosti proizvođača sa zahtjevima iz ovog poglavlja.

U registru se navode poveznice na internetske stranice drugih nacionalnih registara proizvođača kako bi se u svim državama članicama olakšala registracija proizvođača ili ovlaštenih zastupnika za proširenu odgovornost proizvođača te, ako su dostupne, na nacionalne internetske stranice koje sadrže informacije o postupku registracije.

Komisija do 31. kolovoza 2029. uspostavlja internetsku stranicu koja sadržava poveznice na sve nacionalne registre proizvođača kako bi se olakšala registracija u svim državama članicama.

Države članice obavješćuju Komisiju o poveznicama na svoje nacionalne registre proizvođača u roku od 30 dana od pokretanja tih registara.

2. Proizvođači se upisuju u nacionalni registar iz stavka 1. Oni u tu svrhu podnose zahtjev za registraciju u svakoj državi članici u kojoj prvi put stavljaju vozilo na raspolaganje na tržištu.

Proizvođači podnose zahtjev za registraciju putem sustava za elektroničku obradu podataka iz stavka 8. točke (a).

Proizvođači stavljaju vozila na raspolaganje na tržištu države članice samo ako su registrirani u toj državi članici ili, u slučaju ovlaštenja, ako su u toj državi članici registrirani njihovi ovlašteni zastupnici za proširenu odgovornost proizvođača.

3. Zahtjev za registraciju uključuje informacije navedene u Prilogu IX. Države članice mogu zatražiti dodatne informacije ili dokumente, prema potrebi, kako bi se registar proizvođača koristio na učinkovit način.

4. Odstupajući od stavka 3. ovoga članka, informacije iz točke 1. podtočke (d) Priloga IX. dostavljaju se u zahtjevu za registraciju na temelju stavka 3. ovoga članka ili u zahtjevu za ovlaštenje na temelju članka 18.

5. Ako je proizvođač imenovao organizaciju za kontrolu odgovornosti proizvođača u skladu s člankom 17. stavkom 1., obveze iz ovog članka ispunjava mutatis mutandis ta organizacija, osim ako je država članica u kojoj je vozilo prvi put stavljeno na raspolaganje na tržištu odredila drukčije.

6. Obveze iz ovog članka može u ime proizvođača ispunjavati ovlašteni zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača.

Ako u određenoj državi članici jedan ovlašteni zastupnik zastupa više proizvođača, taj ovlašteni zastupnik navodi ime i kontaktne podatke za svakog od zastupanih proizvođača zasebno.

7. Države članice mogu odlučiti da postupak registracije u skladu s ovim člankom i postupak ovlaštenja na temelju članka 18. čine jedinstveni postupak, pod uvjetom da zahtjev za ovlaštenje ispunjava zahtjeve utvrđene u stavcima od 3. do 6. ovog članka.

8. Nadležno tijelo:

(a) na svojim internetskim stranicama stavlja na raspolaganje informacije o postupku podnošenja zahtjeva putem sustava za elektroničku obradu podataka;

(b) odobrava registraciju i izdaje registarski broj najkasnije u roku od 12 tjedana od dostavljanja svih informacija koje se zahtijevaju na temelju stavaka 2. i 3.

9. Nadležno tijelo može:

(a) utvrditi načine postupanja u pogledu zahtjeva za registraciju i postupka registracije, bez dodavanja bitnih zahtjeva onima utvrđenima na temelju stavaka 2. i 3.;

(b) naplaćivati proizvođačima razmjerne naknade utemeljene na troškovima za obradu zahtjeva iz stavka 2. ovoga članka i iz članka 18. stavka 1.

10. Nadležno tijelo može odbiti upisati u registar proizvođača ili povući upis u registar ako informacije iz stavka 3. ovoga članka i povezana dokazna dokumentacija nisu dostavljeni ili nisu dostatni, ili ako proizvođač više ne ispunjava zahtjeve utvrđene u točki 1. podtočki (d) Priloga IX.

Nadležno tijelo povlači registraciju proizvođača ako je proizvođač prestao postojati.

11. Proizvođač ili, ako je primjenjivo, proizvođačev ovlašten zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača imenovana u ime proizvođača koje zastupa bez nepotrebne odgode obavještuje nadležno tijelo o svim promjenama informacija upisanih u registar i o svakom trajnom prestanku stavljanja na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice vozila iz registracije.

12. Proizvođač ili, ako je primjenjivo, proizvođačev ovlašten zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača izvješćuje nadležno tijelo odgovorno za registar o izvršavanju obveza proširene odgovornosti proizvođača.

Ako informacije iz registra proizvođača nisu javno dostupne, države članice osiguravaju da se pružateljima internetskih platformi koje potrošačima omogućuju sklapanje ugovora na daljinu s proizvođačima omogućiti besplatan pristup tim informacijama.

Članak 20.

Financijska odgovornost proizvođača

1. Financijski doprinosi koje plaća proizvođač pokrivaju sljedeće troškove povezane s vozilima koje proizvođač prvi put stavlja na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice:

(a) troškove skupljanja otpadnih vozila koji su potrebni za ispunjavanje zahtjeva iz članaka od 23. do 25. i njihova daljnjeg prijevoza na učinkovit način i troškove obrade otpadnih vozila koji su potrebni za ispunjavanje zahtjeva iz članaka od 26. do 30. i članaka 33. i 35., uzimajući u obzir prihode subjekata za gospodarenje otpadom koji su povezani s prodajom rabljenih rezervnih dijelova i rabljenih rezervnih sastavnih dijelova, prodajom otpadnih vozila koja su podvrgnuta uklanjanju onečišćenja ili prodajom sekundarnih sirovina oporabljanih iz tih rezervnih dijelova, sastavnih dijelova i sirovina; ti se troškovi temelje na izračunu prosječnih troškova;

(b) troškove provođenja kampanja informiranja radi obavještavanja javnosti i poboljšanja skupljanja otpadnih vozila;

(c) troškove uspostave sustava za obavješćivanje iz članka 25.;

(d) administrativne troškove prikupljanja podataka i osiguravanja dostupnosti podataka te izvješćivanja nadležnih tijela;

Za vozila obuhvaćena područjem primjene Direktive 2000/53/EZ koja su stavljena na raspolaganje na tržištu prije 13. kolovoza 2026. i odstupajući od prvog podstavka točke (a) i stavka 2. ovog članka, u državama članicama u kojima, u skladu s člankom 5. stavkom 4. drugim podstavkom Direktive 2000/53/EZ, proizvođači nisu morali snositi sve, nego samo znatan dio troškova, financijski doprinosi koje proizvođač tih vozila mora dati moraju odgovaraju razini koja čini znatan dio navedenih troškova.

2. Financijski doprinosi koje plaćaju proizvođači koji vozilo prvi put stavljaju na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice također pokrivaju troškove iz stavka 1. točke (a) koji se odnose na vozila za koja se proizvođač ne može identificirati ili je prestao postojati u državi članici u kojoj je vozilo postalo otpadno vozilo, razmjerno njihovu udjelu na tržištu.

3. Financijski doprinosi koje plaćaju proizvođači koji stavljaju na raspolaganje na tržištu vozila za posebne namjene pokrivaju samo troškove iz stavka 1. točke (a) koji se odnose na uklanjanje onečišćenja iz takvih vozila i njihovo skupljanje.

4. U slučaju pojedinačnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača proizvođači daju jamstvo za vozila koja prvi put stavljaju na tržište na državnom području države članice. Tim jamstvom osigurava se financiranje radnji iz stavka 1. koje se odnose na ta vozila, među ostalim u slučaju trajnog prestanka njihova rada ili nesolventnosti.

Iznos jamstva određuju države članice u kojima je vozilo prvi put stavljeno na raspolaganje na tržištu, uzimajući u obzir kriterije utvrđene u članku 21.

To jamstvo može biti u obliku sudjelovanja proizvođača u odgovarajućim programima za financiranje gospodarenja otpadnim vozilima, financijskog jamstva ili jednakovrijednog osiguranja.

5. Ako je novo vozilo homologirano u višestupanjskoj homologaciji tipa, proizvođač osnovnog vozila smatra se proizvođačem dovršenog vozila i može prikupljati razmjerne doprinose od izrađivača dijelova, osim osnovnog vozila, koji su homologirani u višestupanjskoj homologaciji tipa. Ti razmjerni doprinosi pokrivaju samo troškove povezane s uklanjanjem onečišćenja u skladu s člankom 28. i uklanjanjem dijelova i sastavnih dijelova u skladu s člankom 29.

Mikropoduzeća, kako su definirana u članku 2. stavku 3. Priloga Preporuci Komisije 2003/361/EZ ⁽³⁹⁾, izuzeta su iz takvih doprinosa.

6. Nadležno tijelo u bliskoj suradnji s proizvođačima, organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača i subjektima za gospodarenje otpadom prati:

- (a) prosječne troškove skupljanja, recikliranja i obrade te prihode subjekata za gospodarenje otpadom;
- (b) razinu financijskih doprinosa koje proizvođači trebaju platiti imenovanim organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača u slučaju kolektivnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača kako bi se troškovi pravedno raspodijelili među zainteresiranim subjektima.

Članak 21.

Prilagođavanje naknada

1. U slučaju kolektivnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača osiguravaju da su financijski doprinosi koje im plaćaju proizvođači prilagođeni, uzimajući u obzir barem sljedeće:

- (a) masu vozila, isključujući baterije za električna vozila;
- (b) stopu mogućnosti recikliranja i mogućnosti ponovne uporabe tipa vozila kojem vozilo pripada na temelju informacija podnesenih tijelu za homologaciju tipa u skladu s člankom 4.;
- (c) vrijeme potrebno za rastavljanje vozila u ovlaštenom postrojenju za obradu, posebno za dijelove i sastavne dijelove koje je potrebno ukloniti prije rezanja na temelju članka 29.;
- (d) udio materijala i tvari koji sprečavaju visokokvalitetno recikliranje;

⁽³⁹⁾ Preporuka Komisije 2003/361/EZ od 6. svibnja 2003. o definiciji mikropoduzeća te malih i srednjih poduzeća (SL L 124, 20.5.2003., str. 36., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

(e) postotak recikliranog sadržaja materijala navedenih u člancima 6. i 10. koji su korišteni u vozilu;

(f) prisutnost i količinu tvari iz članka 5. stavka 4.

2. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 51. radi dopunjavanja ove Uredbe utvrđivanjem detaljnih pravila za primjenu kriterija predviđenih u stavku 1. ovoga članka.

Članak 22.

Mehanizam raspodjele troškova za vozila koja postanu otpadna vozila u drugoj državi članici

1. Neovisno o članku 16. i članku 20. stavku 2., ako vozilo kategorije M_1 ili N_1 postane otpadno vozilo u državi članici koja nije država članica na čijem je državnom području vozilo stavljeno na tržište i ako se na državnom području države članice u kojoj vozilo postaje otpadno vozilo ne može identificirati nijedan proizvođač, izrađivač tog vozila osigurava pokrivanje troškova gospodarenja otpadom iz članka 20. stavka 1. točaka (a) i (d) nastali subjektima za gospodarenje otpadom.

2. Kako bi ispunio svoje obveze iz stavka 1., izrađivač:

(a) pisanim ovlaštenjem imenuje ovlaštenog zastupnika za prekogranični mehanizam u svakoj državi članici i obavješćuje nadležna tijela o imenovanjima; i

(b) uspostavlja mehanizme prekogranične suradnje sa subjektima za gospodarenje otpadom koji obavljaju aktivnosti gospodarenja otpadom iz članka 20. stavka 1. točaka (a) i (d).

Ovlašteni zastupnik izrađivača iz prvog podstavka, točke (a) ovoga stavka obavlja zadaće navedene u ovlaštenju izrađivača. Izrađivač može odrediti organizaciju za kontrolu odgovornosti proizvođača da djeluje kao njegov ovlašteni zastupnik.

Ako izrađivač ima poslovni nastan izvan Unije, zastupnik izrađivača u Uniji imenovan primjenom članka 13. stavka 4. Uredbe (EU) 2018/858 može ispuniti obveze izvođača iz prvog podstavka točaka (a) i (b) ovog stavka.

3. Izrađivači svojim proizvođačima dokazuju usklađenost sa zahtjevima iz stavka 2.

4. Proizvođači stavljaju na raspolaganje na tržištu države članice samo ona vozila izrađivača koji su dokazali usklađenost sa zahtjevima iz stavka 2.

5. Država članica u kojoj je vozilo postalo otpadno vozilo prati da izrađivači i njihovi ovlašteni zastupnici poštuju stavke 1. i 2. ovoga članka. Praćenje se temelji na informacijama koje su izrađivači i njihovi ovlašteni zastupnici provjerili i o kojima su izvjestili nadležna tijela u vezi s provedbom stavaka 1. i 2. ovoga članka, posebno u vezi s izračunom i raspodjelom troškova gospodarenja otpadnim vozilima iz stavka 1. ovoga članka, vodeći računa o poslovnoj povjerljivosti i drugim pitanjima povezanim sa tržišnim natjecanjem.

6. Ako je to potrebno kako bi se osigurala usklađenost s ovim člankom i uzimajući u obzir informacije koje su dostavile države članice u skladu s aktivnostima suradnje i praćenja iz stavaka 2. i 5. ovog članka, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 51. ove Uredbe. Takvim se aktima posebno nastoji izbjeći narušavanje jedinstvenog tržišta i osigurati jednake uvjete za gospodarske subjekte s poslovnim nastanom u Uniji i izvan nje. Delegiranim aktima mogu se utvrditi detaljna pravila za obveze izrađivača, posebno onih s poslovnim nastanom izvan Unije, ovlaštenih zastupnika izrađivača, proizvođača, država članica i subjekata za gospodarenje otpadom te za svojstva mehanizama iz ovog članka.

ODJELJAK 3.

Skupljanje otpadnih vozila

Članak 23.

Skupljanje otpadnih vozila

1. Proizvođači osiguravaju skupljanje svih vozila koja su prvi put stavili na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice kad ta vozila postanu otpadna vozila.

2. Za potrebe stavka 1. proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom 17. stavkom 1., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača uspostavljaju ili sudjeluju u uspostavljanju sustava za skupljanje, uključujući mjesta za skupljanje.

Države članice donose potrebne mjere kako bi osigurale da proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom 17. stavkom 1., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača uspostave sustave za skupljanje za sva otpadna vozila.

3. Proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom 17. stavkom 1., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača osiguravaju da sustavi za skupljanje iz stavka 2. ovoga članka:

- (a) pokrivaju cijelo državno područje države članice;
- (b) imaju odgovarajući broj dostupnih ovlaštenih postrojenja za obradu ili mjesta za skupljanje, uzimajući u obzir broj stanovnika, gustoću naseljenosti i očekivanu količinu otpadnih vozila, koja nisu ograničena na područja u kojima su skupljanje i naknadno gospodarenje najprofitabilniji;
- (c) osiguravaju skupljanje otpadnih dijelova nastalih iz popravka vozila;
- (d) omogućuju skupljanje otpadnih vozila neovisno o njihovu podrijetlu;
- (e) omogućuju besplatnu predaju svih otpadnih vozila mjestima za skupljanje ili ovlaštenim postrojenjima za obradu kako je predviđeno u članku 24. stavku 2.

4. Proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom 17. stavkom 1., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača objavljuju i redovito ažuriraju popis mjesta za skupljanje i ovlaštenih postrojenja za obradu na svojim internetskim stranicama i provode edukativne kampanje kojima se promiču sustavi za skupljanje otpadnih vozila i informira se o posljedicama koje za okoliš imaju nepropisno skupljanje i nepropisna obrada otpadnih vozila. Države članice mogu zahtijevati da se edukativne kampanje koordiniraju unutar države članice, u suradnji i s proizvođačima ili, ako su imenovane u skladu s člankom 17. stavkom 1., organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača i s nadležnim tijelima.

5. Države članice mogu ovlastiti mjesta za skupljanje koja nisu ovlaštena postrojenja za obradu za skupljanje otpadnih vozila.

Mjesta za skupljanje pribavljaju dozvolu od nadležnog tijela u skladu s člankom 23. Direktive 2008/98/EZ i ispunjavaju uvjete utvrđene u toj dozvoli. Kako bi izdalo dozvolu, nadležno tijelo provjerava ima li takva ustanova ili poduzeće kapacitete potrebne za ispunjavanje sljedećih obveza:

- (a) skupljanje otpadnih vozila i njihovo privremeno skladištenje u skladu s dijelom A Priloga VIII.;
- (b) pripremu za premještanje skupljenih otpadnih vozila u ovlaštena postrojenja za obradu sprečavanjem slučajnog curenja fluida i neovlaštenog pristupa mjestu za skupljanje;
- (c) jamčenje da se sva skupljena otpadna vozila premještaju u ovlašteno postrojenje za obradu u roku od dva mjeseca od njihova zaprimanja.

6. Mjesta za skupljanje vlasniku vozila izdaju dokument u elektroničkom obliku kojim se potvrđuje zaprimanje otpadnog vozila te ga elektroničkim postupkom obavješćivanja uspostavljenim u skladu s člankom 25. stavkom 2. dostavljaju relevantnim tijelima države članice, uključujući nadležna tijela određena na temelju članka 14.

Članak 24.

Predaja otpadnih vozila

1. Vlasnik vozila i svaki gospodarski subjekt koji djeluje u ime vlasnika vozila koje postane otpadno vozilo bez nepotrebne odgode predaje ga ovlaštenom postrojenju za obradu ili mjestu za skupljanje. Ta se obveza ne primjenjuje na motorna vozila za stanovanje ili kampiranje, kako su navedena u dijelu A točki 5.1. Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858, koja su postala otpadna vozila sve dok se ta vozila upotrebljavaju za stanovanje.

Sva otpadna vozila za koja se ne može utvrditi vlasnik predaju se na obradu ovlaštenim postrojenjima za obradu.

2. Predaja otpadnog vozila ovlaštenom postrojenju za obradu ili mjestu za skupljanje je besplatna za posljednjeg vlasnika vozila, osim ako otpadnom vozilu nedostaje neki bitan dio ili sastavni dio ili ako sadržava otpad koji je dodan u otpadno vozilo.

3. Za potrebe ovog članka bitni su dijelovi osobito:

- (a) motori električnog pogona;
- (b) baterije za električna vozila;
- (c) motori;
- (d) više velikih dijelova nadogradnje.

4. Ako u otpadnom vozilu nedostaje baterija za električno vozilo, predaja otpadnog vozila i dalje je besplatna ako posljednji vlasnik vozila dostavi dokumentaciju kojom se dokazuje da se za bateriju za električno vozilo pobrinuo profesionalni subjekt u skladu s Uredbom (EU) 2023/1542.

5. U slučaju vozila za koja su osiguravajuća društva prijavila tehničku totalnu štetu, predaja takvih otpadnih vozila besplatna je neovisno o tome nedostaju li bitni dijelovi utvrđeni u stavku 2.

Članak 25.**Potvrda o uništenju**

1. Ovlaštena postrojenja za obradu izdaju potvrdu o uništenju posljednjem vlasniku vozila po predaji otpadnog vozila ovlaštenom postrojenju za obradu. Potvrda o uništenju izdaje se u skladu s obrascem iz Priloga X.
2. Potvrda o uništenju izdaje se u elektroničkom obliku i elektroničkim postupkom obavješćivanja dostavlja relevantnim tijelima države članice, uključujući nadležna tijela određena na temelju članka 14. Ovlašteno postrojenje za obradu dostavlja primjerak elektroničke obavijesti posljednjem vlasniku vozila i svakom gospodarskom subjektu koji djeluje u ime vlasnika vozila.
3. Ako je otpadno vozilo za koje je potvrda o uništenju izdana u jednoj državi članici registrirano u drugoj državi članici, relevantna tijela koja je odredila država članica u kojoj je izdana potvrda o uništenju obavješćuju relevantna tijela koja je odredila država članica u kojoj je vozilo registrirano da je za to vozilo izdana potvrda o uništenju.
4. Relevantna tijela za registraciju vozila poništavaju registraciju otpadnog vozila tek nakon primitka potvrde o uništenju tog vozila.
5. Potvrde o uništenju izdane u državi članici priznaju se u svim ostalim državama članicama.

ODJELJAK 4.**Obrada otpadnih vozila****Članak 26.****Obveze ovlaštenih postrojenja za obradu**

1. Ovlaštena postrojenja za obradu osiguravaju da se sva otpadna vozila i njihovi dijelovi, sastavni dijelovi i materijali i otpadni dijelovi uklonjeni prilikom popravka vozila zaprimaju i obrađuju u skladu s uvjetima utvrđenima u njihovim dozvolama i u skladu s ovom Uredbom. Obradu otpadnih vozila može obavljati pojedinačno jedno ovlašteno postrojenje za obradu ili, osim za uklanjanje onečišćenja, u suradnji s drugim ovlaštenim postrojenjima za obradu.
2. Ovlaštena postrojenja za obradu:
 - (a) skladište, čak i privremeno, sva otpadna vozila i njihove dijelove, sastavne dijelove i materijale u skladu s minimalnim zahtjevima utvrđenima u dijelu A Priloga VIII.;
 - (b) za sva otpadna vozila provode uklanjanje onečišćenja u skladu s člankom 28. i minimalnim zahtjevima iz dijela B Priloga VIII.;
 - (c) uklanjaju dijelove i sastavne dijelove navedene u dijelu C Priloga VIII. iz otpadnog vozila u skladu s člancima 29. i 30.;
 - (d) obrađuju sva otpadna vozila i njihove dijelove, sastavne dijelove i materijale u skladu s člancima od 27. do 31., 33., 34., i 35. ove Uredbe i njezinim Prilogom VIII., hijerarhijom otpada i općim zahtjevima utvrđenima u članku 4. Direktive 2008/98/EZ;
 - (e) primjenjuju najbolje raspoložive tehnike kako su definirane u članku 3. točki 10. Direktive 2010/75/EU, ako je primjenjivo;

- (f) obrađuju primljeno otpadno vozilo u roku od 12 mjeseci od datuma predaje.

Uz zahtjeve utvrđene u članku 35. Direktive 2008/98/EZ ovlaštena postrojenja za obradu čuvaju elektroničku evidenciju svih obavljenih postupaka obrade otpadnih vozila iz prvoga podstavka točaka od (a) do (e) ovoga stavka u razdoblju od tri godine te mogu predložiti te informacije na zahtjev relevantnih nacionalnih tijela.

3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 51. radi izmjene Priloga VIII. prilagođavanjem minimalnih zahtjeva za obradu otpadnih vozila znanstvenom i tehničkom napretku tehnologija obrade, među ostalim:

- (a) dodavanje, brisanje ili revidiranje dijelova i sastavnih dijelova navedenih u dijelu C Priloga VIII.;
- (b) revidiranje ciljnih vrijednosti za izlazne frakcije navedene u dijelu G točki 2. Priloga VIII.;
- (c) proširenje popisa vrsta aluminijskih slitina navedenih u dijelu G točki 2. podtočkama b. i c. Priloga VIII.;
- (d) dodavanje zahtjeva u pogledu kvalitete radi poboljšanja odvajanja plastike koja se može reciklirati i ciljnih vrijednosti za tehnologije naknadnog recikliranja primjenjive na dio G točku 2. Priloga VIII.

4. Države članice potiču ovlaštena postrojenja za obradu da uvedu certificirane sustave upravljanja okolišem i da provode revizije u skladu s Uredbom (EZ) br. 1221/2009.

Članak 27.

Opći zahtjevi za rezanje

1. Ovlaštena postrojenja za obradu i drugi subjekti za gospodarenje otpadom koji obavljaju postupke rezanja od 1. rujna 2029. zahtijevaju u pogledu otpadnih vozila koja im se predaju na rezanje, ili velikih strukturnih dijelova i sastavnih dijelova šasije ili nadogradnje iz otpadnih vozila kategorija N₂, N₃, M₂, M₃ i O koja im se predaju na rezanje:

- (a) da je iz njih uklonjeno onečišćenje u skladu s člankom 28. i da su njihovi dijelovi i sastavni dijelovi uklonjeni u skladu s člankom 29.; i
- (b) da im je priložena kopija potvrde o uništenju izdana za predmetno otpadno vozilo.

2. Ovlaštena postrojenja za obradu i subjekti za gospodarenje otpadom koji obavljaju postupke rezanja, a koji zaprimaju otpadna vozila koja ne ispunjavaju zahtjeve iz stavka 1.:

- (a) prijavljuju nesukladnost nadležnom tijelu, uključujući ime i podatke za kontakt fizičke ili pravne osobe koja je predala otpadno vozilo ovlaštenom postrojenju za obradu ili u drugi subjekt za gospodarenje otpadom radi rezanja;
- (b) suzdržavaju se od rezanja tih otpadnih vozila, osim ako nadležno tijelo odobri takve radnje ili dok se ne poduzmu potrebne mjere za obradu otpadnog vozila u skladu s člancima 28. i 29. i izdavanje potvrde o uništenju u skladu s člankom 25.

3. Ovlaštena postrojenja za obradu i subjekti za gospodarenje otpadom koji obavljaju rezanje otpadnih vozila smiju rezati otpadna vozila, njihove dijelove, sastavne dijelove i materijale zajedno s drugim otpadom, uključujući ambalažni otpad i otpadnu električnu i elektroničku opremu, samo ako su ispunjeni kriteriji i granične vrijednosti iz dijela G točaka 1. i 2. Priloga VIII.

Članak 28.

Uklanjanje onečišćenja iz otpadnih vozila

1. Ovlašteno postrojenje za obradu u roku od 30 dana nakon predaje otpadnih vozila postrojenju uklanja onečišćenja iz takvog vozila u skladu s minimalnim zahtjevima utvrđenima u dijelu B Priloga VIII. prije njegove daljnje obrade.
2. Fluidi i tekućine navedeni u dijelu B Priloga VIII. skupljaju se i skladište zasebno u skladu sa zahtjevima utvrđenima u dijelu A Priloga VIII. Otpadna ulja skupljaju se i skladište zasebno od ostalih fluida i tekućina te se obrađuju u skladu s člankom 21. Direktive 2008/98/EZ.
3. Dijelovi, sastavni dijelovi i materijali koji sadržavaju tvari iz članka 5. stavka 4. ove Uredbe uklanjaju se iz otpadnih vozila i s njima se postupa u skladu s člankom 17. Direktive 2008/98/EZ.
4. Baterije se uklanjaju zasebno iz otpadnih vozila i skladište u namjenskom prostoru za daljnju obradu u skladu s člankom 70. stavkom 3. Uredbe (EU) 2023/1542.
5. S dijelovima, sastavnim dijelovima i materijalima iz kojih je uklonjeno onečišćenje postupa se te se oni označavaju u skladu s člancima 18. i 19. Direktive 2008/98/EZ.
6. Ovlašteno postrojenje za obradu vodi evidenciju o uklanjanju onečišćenja iz otpadnih vozila bilježenjem informacija navedenih u dijelu B točki 4. Priloga VIII. i izvješćuje o tim informacijama za svaku kalendarsku godinu nadležnom tijelu države članice.

Članak 29.

Obvezno uklanjanje dijelova i sastavnih dijelova prije rezanja radi ponovne uporabe, ponovne proizvodnje, obnavljanja i recikliranja

1. Ovlaštena postrojenja za obradu od 1. rujna 2029. osiguravaju da se dijelovi i sastavni dijelovi navedeni u dijelu C Priloga VIII. uklone iz otpadnog vozila prije rezanja ili sabijanja, a nakon dovršetka radnji uklanjanja onečišćenja iz članka 28.

Ovlaštena postrojenja za obradu uklanjaju dijelove i sastavne dijelove navedene u dijelu C Priloga VIII. s potencijalom za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje na nerazoran način.

Drugi podstavak ovog stavka ne primjenjuje se ako ovlašteno postrojenje za obradu dokaže da ručno rastavljanje, poluautomatsko ili automatsko rastavljanje dijelova i sastavnih dijelova navedenih u dijelu C Priloga VIII. na nerazoran način podrazumijeva nerazmjerne ekonomske troškove koji se ne mogu nadoknaditi prihodima koji se očekuju od ponovne uporabe, ponovne proizvodnje ili obnavljanja tih dijelova i sastavnih dijelova.

2. Ovlašteno postrojenje za obradu nije obvezno ukloniti dijelove i sastavne dijelove navedene u dijelu C Priloga VIII., uz iznimku onih koje treba ukloniti na nerazoran način u skladu sa stavkom 1. ovog članka, ako dokaže da se tehnologijama u fazi nakon rezanja materijali iz dijelova i sastavnih dijelova određenih u drugom stupcu dijela C Priloga VIII. odvajaju jednako učinkovito kao ručnim, poluautomatskim ili automatskim rastavljanjem te da su ispunjeni kriteriji i granične vrijednosti iz dijela G točaka 1. i 2. Priloga VIII.

Za potrebe prvog podstavka, ovlašteno postrojenje za obradu dostavlja informacije navedene u dijelu G točki 3. Priloga VIII.

3. Uz obveze utvrđene u članku 35. Direktive 2008/98/EZ ovlaštena postrojenja za obradu imaju i obvezu voditi evidenciju otpadnih vozila obrađenih bez prethodnog uklanjanja dijelova, sastavnih dijelova i materijala u skladu sa stavkom 2. ovog članka, uključujući ime i adresu postrojenja za obradu i VIN predmetnih otpadnih vozila.

Ovlaštena postrojenja za obradu dostavljaju informacije iz evidencije iz prvog podstavka ovog stavka nadležnom tijelu u skladu s člankom 50. stavkom 6.

Članak 30.

Zahtjevi koji se odnose na uklonjene dijelove i sastavne dijelove

1. Svi dijelovi i sastavni dijelovi uklonjeni iz otpadnog vozila u skladu s člankom 29. stavkom 1. procjenjuju se kako bi se utvrdilo jesu li prikladni za:

- (a) ponovnu uporabu u skladu s dijelom D točkom 1. podtočkom (a) Priloga VIII.;
- (b) ponovnu proizvodnju ili obnavljanje u skladu s dijelom D točkom 1. podtočkom (b) Priloga VIII.;
- (c) recikliranje; ili
- (d) druge postupke obrade, uzimajući u obzir posebne zahtjeve za obradu iz dijela F Priloga VIII.

Procjena se provodi tako da se osobito uzimaju u obzir tehnička izvedivost provođenja postupaka iz prvog podstavka i sigurnosni zahtjevi za vozilo.

2. Uklonjeni dijelovi i sastavni dijelovi prikladni za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje:

- (a) označuju se u skladu s dijelom D točkom 2. Priloga VIII.; i
- (b) zaštićuju se od oštećenja tijekom prijevoza, utovara i istovara na odgovarajući način.

3. Dijelovi i sastavni dijelovi navedeni u dijelu E Priloga VIII. ne smiju se ponovno uporabljivati osim ako se procjenom iz stavka 1. potvrdi da je uporaba tih dijelova i sastavnih dijelova u skladu s primjenjivim zahtjevima za vozila kako su utvrđeni u uredbama (EU) 2018/858 i (EU) br. 168/2013. Ti dijelovi i sastavni dijelovi mogu se prenijeti drugom gospodarskom subjektu na ponovnu uporabu samo ako ih ugrađuje kvalificirani vršitelj popravaka i održavanja.

4. Dijelovi i sastavni dijelovi iz otpadnih vozila ili iz postupaka popravka i održavanja koji se ocijene kao prikladni za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje ne smatraju se otpadom. Ovlaštena postrojenja za obradu relevantnim nacionalnim tijelima na zahtjev stavljaju na raspolaganje:

(a) dokumentaciju kojom se potvrđuje procjena iz stavka 1. kojom se dokazuje da su dijelovi i sastavni dijelovi prikladni za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje; i

(b) primjerak računa ili ugovora koji se odnosi na prijenos tih dijelova i sastavnih dijelova.

5. Ovaj članak ne primjenjuje se na baterije na koje se primjenjuje Uredba (EU) 2023/1542.

6. Ovlaštena postrojenja za obradu osiguravaju da se uklonjeni dijelovi i sastavni dijelovi koji nisu prikladni za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje šalju na obradu u skladu sa stavkom 1. prvim podstavkom točkama (c) i (d).

Članak 31.

Trgovina rabljenim, ponovno proizvedenim ili obnovljenim dijelovima i sastavnim dijelovima

1. Od 1. rujna 2029. svaki gospodarski subjekt koji prodaje rabljene, ponovno proizvedene ili obnovljene rezervne dijelove i sastavne dijelove osigurava da dijelovi i sastavni dijelovi sadržavaju oznake koje su postavila ovlaštena postrojenja za obradu u skladu s člankom 30. stavkom 2. točkom (a).

2. U slučaju prodaje rabljenih, ponovno proizvedenih ili obnovljenih dijelova i sastavnih dijelova potrošačima, gospodarski subjekti osiguravaju da ti dijelovi i sastavni dijelovi mogu zadržati svoje potrebne funkcije i radni učinak pri uobičajenoj uporabi te da ispunjavaju druge zahtjeve koji se primjenjuju na robu koja se prodaje u skladu s Direktivom (EU) 2019/771.

3. Zahtjevi za gospodarske subjekte u stavcima 1. i 2. primjenjuju se bez obzira na korištenu tehniku trgovanja, uključujući internetsku prodaju.

Članak 32.

Ponovna uporaba, ponovna proizvodnja i obnavljanje dijelova i sastavnih dijelova

1. Države članice od 1. rujna 2029. potiču ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju, naknadnu ugradnju i obnavljanje dijelova i sastavnih dijelova, neovisno o tome jesu li uklonjeni u eksploatacijskoj fazi ili fazi na kraju životnog vijeka vozila.

Poticajne mjere iz prvog podstavka mogu uključivati:

(a) zahtjev da vršitelji popravaka i održavanja kupcima uz uslugu popravka vozila novim dijelovima i sastavnim dijelovima ponude popravak vozila rabljenim, ponovno proizvedenim ili obnovljenim rezervnim dijelovima i sastavnim dijelovima, pod uvjetom da je takav zahtjev oblikovan tako da ne stvara prekomjerne troškove ili administrativna opterećenja za mikropoduzeća i mala poduzeća;

(b) gospodarske poticaje osmišljene za poticanje tržišta za rabljene, ponovno proizvedene ili obnovljene rezervne dijelove i sastavne dijelove.

2. Države članice u programe za sprečavanje nastanka otpada čija se uspostava zahtijeva na temelju članka 29. Direktive 2008/98/EZ uključuju poticaje iz stavka 1. ovog članka.

3. Komisija olakšava razmjenu informacija i dijeljenje najbolje prakse u pogledu poticajnih mjera iz stavka 1.

Komisija prati djelotvornost poticajnih mjera država članica.

Članak 33.

Ciljevi ponovne uporabe, recikliranja i oporabe

1. Države članice od 1. siječnja 2030. donose potrebne mjere kako bi se osiguralo da proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom 17. stavkom 1., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača osiguravaju da subjekti za gospodarenje otpadom ostvare sljedeće ciljeve:

- (a) da je ponovna uporaba i oporaba, izračunano zajedno, najmanje 95 % prosječne mase po vozilu, isključujući baterije, i godini;
- (b) da je ponovna uporaba i recikliranje, izračunano zajedno, najmanje 85 % prosječne mase po vozilu, isključujući baterije, i godini.

2. Države članice od 1. siječnja 2032. donose potrebne mjere kako bi se osiguralo da proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom 17. stavkom 1., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača osiguravaju da subjekti za gospodarenje otpadom ispune godišnji cilj za recikliranje plastike od najmanje 30 % ukupne prosječne mase plastike sadržane u otpadnim vozilima.

Masa reciklirane plastike i ukupna masa plastike iz prvog podstavka isključuju elastomere, termosetove osim poliuretanskih pjena koje se upotrebljavaju za oblaganje i plastiku koja sadržava bilo koju tvar iz članka 7. Uredbe (EU) 2019/1021 ili je njome kontaminirana ako se premaše pragovi iz Priloga IV. toj uredbi.

Članak 34.

Zabrana odlaganja neinertnog otpada

Od 1. rujna 2029. lake i teške frakcije od rezanja iz otpadnih vozila koje ostanu nakon obrade, a sadržavaju neinertni otpad ne prihvaćaju se na odlagalištu ako premašuju granične vrijednosti iz dijela G točke 2. podtočaka (d) i (e) Priloga VIII.

Članak 35.

Otprema otpadnih vozila

1. Obrada otpadnih vozila može se obavljati izvan dotične države članice ili izvan Unije, pod uvjetom da je otprema otpadnih vozila ili otpada proizvedenog u postupku njihove obrade u skladu s Uredbom (EU) 2024/1157.

2. Otpreme otpadnih vozila iz Unije u treću zemlju u skladu sa stavkom 1. ovog članka uračunavaju se u ispunjavanje obveza i ciljeva utvrđenih u članku 33. samo ako izvoznik otpadnih vozila dostavi dokaznu dokumentaciju koju je odobrilo nadležno tijelo odredišta kojom se dokazuje da je obrada obavljena u uvjetima koji se smatraju jednakovrijednima zahtjevima iz ove Uredbe i zahtjevima za zaštitu okoliša i zdravlja ljudi iz drugog zakonodavstva Unije.

POGLAVLJE V.

PRIJENOS VLASNIŠTVA I RAZLIKA IZMEĐU RABLJENIH I OTPADNIH VOZILA

Članak 36.

Prijenos vlasništva nad rabljenim vozilima unutar Unije

1. U svrhu prijenosa vlasništva nad rabljenim vozilom unutar Unije, gospodarski subjekt svakoj fizičkoj ili pravnoj osobi zainteresiranoj za stjecanje vlasništva nad predmetnim vozilom predočava dokumentaciju kojom dokazuje da vozilo nije otpadno vozilo, bez obzira na korištenu tehniku trgovanja, uključujući putem namjenskih dražbi za gospodarske subjekte, ugovore na daljinu ili internetske platforme. Tom se dokumentacijom dokazuje da je vozilo tehnički ispravno ili ona sadržava procjenu u skladu s Prilogom I. kojom se dokazuje da nije otpadno vozilo.

2. Za potrebe prijenosa vlasništva nad rabljenim vozilom unutar Unije od fizičkih osoba koje nisu gospodarski subjekti zahtijeva se dostavljanje dokumentacije iz stavka 1. samo u sljedećim slučajevima:

(a) osiguravajuće društvo proglasilo je totalnu ekonomsku štetu za vozilo;

(b) prodaja se u potpunosti zaključuje putem internetske platforme, bez fizičke predaje vozila između prodavatelja i kupca ili bilo koje osobe koja djeluje u njihovo ime.

Članak 37.

Status vozila

1. Pri procjeni štete na vozilu koje je sudjelovalo u nesreći, osiguravajuće društvo ili bilo koji drugi stručnjak za motorna vozila koji u njegovo ime provodi procjenu također procjenjuje je li vozilo otpadno vozilo u skladu s Prilogom I.

2. Nadležna tijela mogu zahtijevati od vlasnika vozila da, ako postoji sumnja da je rabljeno vozilo otpadno vozilo, predoči dokumentaciju da dotično vozilo nije otpadno vozilo. Ta se dokumentacija sastoji od procjene u skladu s Prilogom I. ili valjanog zapisnika o tehničkom pregledu vozila.

3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 51. ove Uredbe radi izmjene ove Uredbe uklanjanjem kriterija navedenih u Prilogu I. kako bi se utvrdilo je li rabljeno vozilo otpadno vozilo, pod uvjetom da tehnološki napredak u području sljedivosti, mogućnosti popravka i sigurnosti opravdava ograničavanje slučajeva u kojima se vozilo smatra otpadnim vozilom.

POGLAVLJE VI.
IZVOZ RABLJENIH VOZILA U TREĆE ZEMLJE

Članak 38.

Nadležno tijelo za izvoz rabljenih vozila u treće zemlje

1. Države članice imenuju jedno ili više nadležnih tijela odgovornih za obveze utvrđene u ovom poglavlju.
2. Države članice do 30. rujna 2027. obavješćuju Komisiju o nazivima i adresama nadležnih tijela imenovanih u skladu sa stavkom 1. Države članice bez nepotrebne odgode Komisiji javljaju svaku promjenu naziva ili adresa tih nadležnih tijela.

Članak 39.

Provjere i zahtjevi za izvoz rabljenih vozila

1. Rabljena vozila za izvoz od 1. rujna 2031. podliježu provjerama i zahtjevima utvrđenima u ovom poglavlju.
2. Ovim poglavljem ne dovode se u pitanje druge odredbe ove Uredbe ni drugi pravni akti Unije kojima se uređuje puštanje robe u izvoz, osobito Uredba (EU) br. 952/2013 i njezini članci 46., 47., 267. i 269.
3. Rabljena vozila mogu se izvoziti samo u sljedećim slučajevima:
 - (a) ako nisu otpadna vozila; i
 - (b) tehnički su ispravna na datum podnošenja izvozne deklaracije, osim ako se priznaju vozilima od posebnog kulturnog interesa u skladu s člankom 2. stavkom 2. točkom (f) i Prilogom II.
4. Carinskim tijelima daju se ili stavljaju na raspolaganje sljedeće informacije za svako rabljeno vozilo za izvoz:
 - (a) VIN rabljenog vozila i ime države članice u kojoj je to vozilo posljednji put registrirano;
 - (b) izjava kojom se potvrđuje da rabljeno vozilo ispunjava zahtjeve iz stavka 3. ovog članka, ili se stavlja na raspolaganje potvrda iz Priloga II.
5. Kako bi se provjerila sukladnost s ovim poglavljem u pogledu puštanja rabljenog vozila u izvoz:
 - (a) dok međusobno povezivanje iz članka 46. stavka 4. ne postane operativno, carinska tijela razmjenjuju informacije i surađuju s nadležnim tijelima u skladu s člankom 45. i, prema potrebi, uzimaju u obzir takvu razmjenu informacija i suradnju kako bi dopustila puštanje rabljenog vozila u izvoz;
 - (b) nakon što međusobno povezivanje iz članka 46. stavka 4. postane operativno, primjenjuju se članak 40., članak 41. stavci 2. i 3. i članak 43. stavak 3., a razmjena obavijesti i drugih informacija na temelju članka 42., 43. i 44. odvija se putem tih elektroničkih sustava.

6. Rabljeno vozilo za izvoz ne podliježe:

(a) unosu u evidencije deklaranta na temelju članka 182. Uredbe (EU) br. 952/2013;

(b) samoprocjeni na temelju članka 185. Uredbe (EU) br. 952/2013.

Članak 40.

Automatizirana provjera informacija o statusu vozila

1. Prije puštanja rabljenog vozila u izvoz carinska tijela na temelju VIN-a i imena države članice u kojoj je ono posljednji put registrirano elektronički i automatski provjeravaju preko elektroničkih sustava iz članka 46. stavka 4. je li vozilo tehnički ispravno. Ta se obveza ne primjenjuje na vozila koja se smatraju vozilima od posebnog kulturnog interesa u skladu s člankom 2. stavkom 2. točkom (f) i Prilogom II.

2. Ako informacije dostavljene ili stavljene na raspolaganje carinskim tijelima ne odgovaraju informacijama u nacionalnim registrima vozila i nacionalnim elektroničkim sustavima o tehničkoj ispravnosti vozila u skladu sa stavkom 1., carinska tijela ne smiju pustiti to vozilo u izvoz, nego preko tih sustava o tome obavješćuju predmetnu fizičku ili pravnu osobu.

Članak 41.

Upravljanje rizikom i carinske provjere

1. Za potrebe izvršavanja odredaba iz članka 39. carinska tijela provjeravaju rabljena vozila za izvoz u skladu s odredbama o upravljanju rizikom i carinskim provjerama iz Uredbe (EU) br. 952/2013. Ne dovodeći u pitanje članak 40. ove Uredbe, takve provjere prvenstveno se temelje na analizi rizika, kako je utvrđeno u Uredbi (EU) br. 952/2013.

2. Uz obvezu upravljanja rizikom iz stavka 1. ovoga članka, nakon što međusobno povezivanje iz članka 46. postane operativno, elektronički sustavi iz članka 46. stavka 1. sadržavaju informacije, a carinska tijela automatski i elektronički provjeravaju putem međusobnog povezivanja iz članka 46. stavka 4. ispunjava li rabljeno vozilo za izvoz posebne uvjete povezane sa zaštitom okoliša i sigurnošću na cestama u skladu sa stavkom 3. ovog članka.

3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 51. radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem uvjeta za sukladnost iz stavka 2. ovoga članka u vezi s posebnim uvjetima koje treća zemlja uvoza primjenjuje na uvoz rabljenih vozila u vezi sa zaštitom okoliša i sigurnošću na cestama ako je ta treća zemlja obavijestila Komisiju o takvim uvjetima. Ti se uvjeti moraju se moći provjeriti uspoređivanjem s informacijama dostupnima u elektroničkim sustavima iz članka 46. stavka 1.

4. Komisija na namjenskom internetskom portalu objavljuje i redovito ažurira posebne uvjete o kojima je obaviještena koji se odnose na zaštitu okoliša ili sigurnost na cestama, a koje su nametnule treće zemlje iz stavka 3.

Članak 42.**Suspenzija**

1. Ako postoje opravdani razlozi za sumnju da rabljeno vozilo za izvoz ne može ispuniti zahtjeve iz ovog poglavlja, carinska tijela odmah suspendiraju puštanje tog rabljenog vozila u izvoz, odmah obavješćuju nadležna tijela imenovana na temelju članka 38. o suspenziji i prosleđuju im sve relevantne informacije potrebne da nadležna tijela utvrde ispunjava li rabljeno vozilo zahtjeve iz ove Uredbe i može li se pustiti u izvoz.
2. Za potrebe utvrđivanja je li rabljeno vozilo koje podliježe suspenziji iz stavka 1. sukladno s ovom Uredbom, nadležna tijela mogu od bilo koje osobe uključene u izvoz tog rabljenog vozila zatražiti dodatne informacije, uključujući informacije o prodaji vozila ili prijenosu vlasništva nad vozilom, primjerice kopiju računa ili ugovora, i dokaznu dokumentaciju da je to rabljeno vozilo namijenjeno za daljnju uporabu.

Članak 43.**Puštanje u izvoz**

1. Ako je puštanje rabljenog vozila u izvoz suspendirano u skladu s člankom 42., to rabljeno vozilo pušta se u izvoz kad su ispunjeni svi ostali zahtjevi i formalni postupci povezani s takvim puštanjem i kad je ispunjen bilo koji od sljedećih uvjeta:
 - (a) nadležna tijela imenovana na temelju članka 38. nisu u roku od četiri radna dana od početka suspenzije od carinskih tijela zatražila da suspenzija ostane na snazi; ili
 - (b) nadležna tijela imenovana na temelju članka 38. obavijestila su carinska tijela o svojem odobrenju za puštanje u izvoz na temelju ovog poglavlja.
2. Puštanje u izvoz ne smatra se dokazom sukladnosti s pravom Unije, i osobito, s ovom Uredbom ili Uredbom (EU) br. 952/2013.
3. Carinska tijela putem međusobnog povezivanja iz članka 46. stavka 4. tijelo za registraciju vozila države članice u kojoj je posljednji put registrirano automatski obavješćuju o izvozu tog vozila iz Unije. Tijelo za registraciju vozila u svojem nacionalnom registru vozila evidentira da je vozilo izvezeno u treću zemlju.

Članak 44.**Odbijanje puštanja u izvoz**

1. Ako nadležno tijelo zaključi da rabljeno vozilo za koje je primilo obavijest o suspenziji u skladu s člankom 42. nije sukladno s ovim poglavljem, nadležno tijelo odmah zahtijeva od carinskih tijela da to vozilo ne puste u izvoz te ih o tome obavješćuje.
2. Po obavijesti od nadležnog tijela na temelju stavka 1. carinska tijela ne smiju pustiti to rabljeno vozilo u izvoz.

*Članak 45.***Suradnja nadležnih tijela i razmjena informacija**

1. Nadležna tijela država članica razmjenom informacija na bilateralnoj razini međusobno si pomažu u primjeni ovog poglavlja, osobito radi provjere statusa vozila, uključujući provjeru njegova registracijskog statusa u državi članici u kojoj je prethodno bilo registrirano.
2. Nadležna tijela država članica prema potrebi surađuju i s administrativnim tijelima trećih zemalja. Takva suradnja može uključivati dijeljenje relevantnih informacija, provođenje zajedničkih inspekcija i druge oblike uzajamne pomoći koji se smatraju potrebnima kako bi se osiguralo poštovanje primjenjivih zakona i drugih propisa kojima je reguliran izvoz rabljenih vozila.
3. Carinska tijela i nadležna tijela država članica surađuju u skladu s člankom 47. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 952/2013 i razmjenjuju informacije potrebne za obavljanje svojih funkcija na temelju ove Uredbe, među ostalim elektroničkim putem. Carinska tijela mogu, u skladu s člankom 12. stavkom 1. i člankom 16. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 952/2013, nadležnom tijelu države članice u kojoj subjekt ili trgovac ima poslovni nastan priopćiti povjerljive informacije koje su carinska tijela dobila u obavljanju svojih dužnosti ili koje su carinskim tijelima dane u povjerenju.
4. Ako su nadležna tijela primila informacije u skladu sa stavcima od 1. do 3., ta nadležna tijela mogu te informacije priopćiti nadležnim tijelima drugih država članica.
5. Informacije povezane s rizikom razmjenjuju se kako slijedi:
 - (a) između carinskih tijela u skladu s člankom 46. stavkom 5. Uredbe (EU) br. 952/2013;
 - (b) između carinskih tijela i Komisije u skladu s člankom 47. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 952/2013;
 - (c) između carinskih tijela i nadležnih tijela, uključujući nadležna tijela drugih država članica, u skladu s člankom 47. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 952/2013.

*Članak 46.***Elektronički sustavi**

1. Elektronički sustav MOVE-HUB koji je razvila Komisija služi za razmjenu VIN-a i drugih informacija o registraciji vozila i tehničkoj ispravnosti vozila među nacionalnim registrima vozila i elektroničkim sustavima za tehničku ispravnost država članica i za međusobno povezivanje s okruženjem jedinstvenog sučelja EU-a za carinu kad je to potrebno radi provjera i zahtjeva utvrđenih u ovom poglavlju.

2. Elektronički sustav MOVE-HUB iz stavka 1. pruža barem sljedeće funkcionalnosti:

- (a) razmjenu podataka u stvarnom vremenu s nacionalnim registrima vozila i nacionalnim elektroničkim sustavima za tehničku ispravnost država članica s kojima je međusobno povezan;
- (b) omogućuje automatiziranu elektroničku provjeru podataka iz zapisnika o tehničkom pregledu vozila, kako je navedeno u Prilogu II. Direktivi 2014/45/EU o datumu prve registracije vozila, kao i državi članici u kojoj je vozilo posljednji put registrirano, kako je navedeno u Direktivi 1999/37/EZ, kako bi se utvrdilo ispunjava li rabljeno vozilo za izvoz zahtjeve utvrđene u članku 39., članku 40. stavku 1. i članku 41.;
- (c) međusobno povezivanje s okruženjem jedinstvenog sučelja EU-a za carinu u skladu s Uredbom (EU) 2022/2399 u svrhu razmjene podataka, i potpora postupku razmjene informacija iz članka 40. stavka 1. i članka 41. stavka 2. i potpora obavješćivanju iz članaka 42., 43. i 44.;
- (d) u svrhu suradnje s trećim zemljama na temelju članka 45. stavka 2., omogućuje elektroničku razmjenu informacija s nadležnim tijelima trećih zemalja koja su Komisiju, na temelju članka 41. stavka 2., obavijestila o primjeni posebnih uvjeta za uvoz rabljenih vozila.

3. Države članice međusobno povezuju svoje nacionalne registre vozila i nacionalne elektroničke sustave za tehničku ispravnost s elektroničkim sustavom MOVE-HUB iz stavka 1. To međusobno povezivanje mora biti operativno u roku od dvije godine od datuma donošenja provedbenog akta iz stavka 5.

4. Komisija međusobno povezuje sustav MOVE-HUB iz stavka 1. ovoga članka sa sustavom razmjene potvrda u okviru jedinstvenog sučelja Europske unije za carinu uspostavljenog člankom 4. Uredbe (EU) 2022/2399 kako bi se mogle provoditi automatizirane provjere iz članka 40. i članka 41. stavka 2. i slati obavijesti iz članaka 42., 43. i 44. To međusobno povezivanje mora biti operativno u roku od četiri godine nakon datuma donošenja provedbenog akta iz stavka 5. ovoga članka.

5. Komisija do 30. rujna 2028. donosi provedbene akte kojima se utvrđuju potrebni aranžmani za uvođenje funkcionalnosti MOVE-HUB-a iz stavka 2., uključujući tehničke mjere potrebne za povezivanje nacionalnih elektroničkih sustava i MOVE-HUB-a, uvjete za međusobno povezivanje s MOVE-HUB-om, podatke koje nacionalni sustavi trebaju slati i format za prenošenje tih podataka kroz međusobno povezane nacionalne sustave. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 52. stavka 2.

POGLAVLJE VII.

IZVRŠAVANJE

Članak 47.

Inspekcije

1. Za potrebe izvršavanja ove Uredbe države članice uspostavljaju inspekcijske strategije usmjerene na otkrivanje nezakonitih aktivnosti u području skupljanja te obrade i izvoza otpadnih vozila, te njihovih dijelova i sastavnih dijelova. Tim se strategijama predviđaju inspekcije iz stavaka 2., 3. i 4.
2. Za potrebe izvršavanja ove Uredbe, države članice vrše inspekcije:
 - (a) ovlaštenih postrojenja za obradu;
 - (b) mjesta za skupljanje;
 - (c) drugih postrojenja i gospodarskih subjekata koji bi mogli biti uključeni u skupljanje, obradu i izvoz otpadnih vozila, ili prodaju rabljenih rezervnih dijelova i sastavnih dijelova.
3. Ukupan broj subjekata navedenih u stavku 2. koji svake kalendarske godine podliježe inspekciji izračunava se kao najmanje 10 % subjekata navedenih u stavku 2., točkama (a) i (b).
4. Države članice, kako bi provjerile usklađenost s člankom 39., u vezi s izvozom rabljenih vozila provode i redovne inspekcije koje se temelje na procjeni rizika.
5. Kako bi utvrdila je li riječ o rabljenim vozilima ili otpadnim vozilima, nadležna tijela država članica mogu izvršiti inspekciju pošiljaka rabljenih vozila za koje se sumnja da su otpadna vozila u odnosu na usklađenost sa zahtjevima utvrđenima u članku 36. i Prilogu I. te u skladu s time pratiti takve pošiljke.
6. Ako nadležna tijela države članice utvrde da planirana pošiljka rabljenih vozila uključuje jedno ili više otpadnih vozila, troškovi odgovarajućih analiza, inspekcija i skladištenja vozila za koja se sumnja da su otpadna vozila mogu se naplatiti osobama koje organiziraju otpremu tih vozila.

Članak 48.

Suradnja u području izvršavanja na nacionalnoj razini i među državama članicama

1. Kad je riječ o relevantnim nadležnim tijelima uključenima u izvršavanje ove Uredbe, države članice uspostavljaju djelotvorne mehanizme kako bi tim tijelima omogućile suradnju i koordinaciju na nacionalnoj razini u vezi s razvojem i primjenom politika izvršavanja i aktivnosti povezanih s praćenjem registracije vozila i odjave, suspenzije i poništenja registracije vozila, izdavanja potvrde o uništenju, izvoza rabljenih vozila i sprečavanja nezakonite obrade i izvoza otpadnih vozila.

2. Države članice međusobno surađuju, bilateralno i multilateralno kako bi se olakšalo sprečavanje i otkrivanje nezakonite obrade i izvoz otpadnih vozila i radi rješavanja problema vozila za koja se ne zna gdje se nalaze. Relevantne informacije o registraciji vozila i odjavi, suspenziji i poništenju registracije vozila države članice razmjenjuju elektroničkim sustavom za razmjenu informacija iz članka 46. Razmjenjuju i relevantne informacije o ovlaštenim postrojenjima za obradu i vršiteljima popravaka i održavanja bez statusa ovlaštenog postrojenja za obradu i o drugim postrojenjima i gospodarskim subjektima koji mogu obavljati radnje povezane s obradom otpadnih vozila. Redovito razmjenjuju informacije, iskustvo i znanje o nezakonitim aktivnostima povezanim s otpadnim vozilima, mjerama izvršavanja i zajedničkim djelovanjima u okviru uspostavljenih struktura, kao što su mreže za izvršavanje, agencije i Odbor osnovan na temelju članka 52. ove Uredbe.

Razmjena podataka o registraciji vozila uključuje pristup podacima o radnom učinku i o prirodi i rezultatima provedenih provjera te njihovu razmjenu s nadležnim tijelima drugih država članica kako bi se olakšalo izvršavanje ove Uredbe.

3. Države članice obavješćuju Komisiju o članovima svojeg stalnog osoblja odgovornima za suradnju iz stavka 2. ovog članka i članka 45.

Članak 49.

Sankcije

Države članice do 1. rujna 2029. utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja članka 15. stavka 1., članka 16., članka 18. stavka 1., članka 22. stavaka 1. i 2., članaka 23. i 24., članka 25. stavaka 1. i 2., članaka od 26. do 31. i članaka 33., 34., 36., 37. i 39. ove Uredbe i poduzimaju sve potrebne mjere za osiguravanje njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće. Države članice bez odgode obavješćuju Komisiju o tim pravilima i mjerama te je bez odgode obavješćuju o svim naknadnim izmjenama koje na njih utječu.

Članak 50.

Izvješćivanje Komisije

1. Države članice od 1. rujna 2029. stavljaju na raspolaganje javnosti, u skupnom obliku za svaku kalendarsku godinu i u formatu koji je utvrdila Komisija u skladu sa stavkom 5., sljedeće podatke, koji se temelje na informacijama i podacima dobivenima od proizvođača, organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača i subjekata za gospodarenje otpadom:

- (a) broj vozila registriranih u državi članici;
- (b) broj vozila prvi put stavljenih na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice;
- (c) broj i masu otpadnih vozila saupljenih i podvrgnutih uklanjanju onečišćenja u državi članici;
- (d) broj i masu otpadnih vozila recikliranih na državnom području države članice;
- (e) broj i masu otpadnih vozila izvezenih ili otpremljenih na daljnju obradu u drugu državu članicu ili treću zemlju;
- (f) broj i masu otpadnih vozila uvezenih ili dopremljenih na daljnju obradu iz treće zemlje;
- (g) broj rabljenih vozila puštenih u izvoz i broj uvezenih rabljenih vozila;
- (h) broj izdanih potvrda o uništenju;

- (i) ukupnu masu i, ako je relevantno, količinu dijelova, sastavnih dijelova i materijala uklonjenih iz otpadnih vozila u svrhu:
 - i. ponovne uporabe;
 - ii. ponovne proizvodnje ili obnavljanja;
 - iii. recikliranja;
 - iv. uporabe, uključujući energetska oporabu;
 - v. zbrinjavanja;
- (j) količinu i masu otpadnih vozila obrađenih na način koji se razlikuje od onog navedenog u točki (d);
- (k) količinu i masu otpadnih vozila iskorištenih za nasipavanje;
- (l) stope za ciljeve utvrđene u članku 33. koje su postigli svi subjekti za gospodarenje otpadom aktivni u državi članici;
- (m) primjene izuzeća predviđenog člankom 29. stavkom 2. i kako država članica koja dostavlja podatke prati tu primjenu;
- (n) podatke o organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača, uključujući imena pravnih osoba koje zastupaju;
- (o) podatke o provedbi članka 21.;
- (p) količine dijelova i sastavnih dijelova koji sadržavaju relevantne iznose kritičnih sirovina uklonjenih iz otpadnih vozila i količine kritičnih sirovina oporabljanih iz tih dijelova i sastavnih dijelova.

Države članice stavljaju podatke iz prvog podstavka na raspolaganje javnosti u roku od 18 mjeseci od isteka razdoblja izvješćivanja za koje su prikupljeni. Ti podaci moraju biti strojno čitljivi, mora ih se moći razvrstati, moraju biti pretraživi i moraju biti u skladu s otvorenim standardima kako bi ih treća strana mogla koristiti. Države članice obavješćuju Komisiju kad se podaci iz prvog podstavka stave na raspolaganje.

Prvo razdoblje izvješćivanja je prva kalendarska godina nakon donošenja provedbenog akta iz stavka 5.

2. Uz podatke koje države članice stave na raspolaganje u skladu sa stavkom 1. prilaže se izvješće o provjeri kvalitete. Te se informacije dostavljaju u formatu koji Komisija utvrdi u skladu sa stavkom 5.

3. Svakih pet godina, države članice sastavljaju izvješće koje sadržava sažetak:

- (a) donesenih poticajnih mjera za promicanje ponovne uporabe, ponovne proizvodnje i obnavljanja dijelova i sastavnih dijelova u skladu s člankom 32. i njihova procijenjena učinka;
- (b) primjene sankcija i drugih kazni predviđenih u njihovom nacionalnom pravu za povrede ove Uredbe i donesenih u skladu s člankom 49., uključujući popis vrsta prijavljenih povreda i vrsta poduzetih mjera;

- (c) rezultata inspekcija provedenih u skladu s člankom 47.;
- (d) načina primjene definicija „otpadnog vozila” i „rabljenog vozila”, uključujući praktične teškoće na koje su naišle u tom kontekstu.

Države članice dostavljaju to izvješće Komisiji u roku od šest mjeseci od isteka petogodišnjeg razdoblja na koje se ono odnosi. Prvo izvješće dostavlja se Komisiji do 1. rujna 2032.

Komisija preispituje izvješća koja dostave države članice i sastavlja i objavljuje izvješća o primljenim informacijama radi potpore evaluaciji provedbe ove Uredbe u državama članicama i kako bi olakšala razmjenu informacija o najboljim praksama koje se primjenjuju u državama članicama.

4. Za potrebe praćenja provedbe ove Uredbe Komisija prikuplja i preispituje informacije stavljene na raspolaganje u skladu s ovim člankom.

5. Komisija donosi provedbene akte kojima utvrđuje:

(a) metodologiju i pravila za izračun, provjeru i dostavljanje podataka u skladu sa stavkom 1., uključujući:

- i. metodologiju za određivanje količine i mase dijelova, sastavnih dijelova i materijala koji su uklonjeni u svrhe iz stavka 1. točaka (i), (j), (k) i (p);
- ii. metodologiju za određivanje mase recikliranog otpada, uključujući određivanje točaka izračuna i točaka mjerenja, i prema potrebi, mogućnosti primjene prosječnih stopa gubitka;
- iii. metodologiju za izračun i provjeru postizanja ciljeva ponovne uporabe, recikliranja i oporabe iz članka 33., uključujući u slučaju kombiniranog rezanja otpadnih vozila s drugim otpadom iz članka 27. i dijela G točke 3. Priloga VIII.;

(b) obrazac za izvješćivanje Komisije iz stavka 1. i obrazac izvješća o provjeri kvalitete.

Ti se provedbeni akti donose do 31. ožujka 2029., u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 52. stavka 2.

6. Proizvođači, organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača, subjekti za gospodarenje otpadom i drugi relevantni gospodarski subjekti nadležnim tijelima moraju davati točne i pouzdane podatke koji državama članicama omogućuju ispunjavanje njihovih obveza u pogledu izvješćivanja na temelju ovog članka.

POGLAVLJE VIII.
DELEGIRANE OVLASTI I POSTUPAK ODBORA

Članak 51.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 5. stavka 3., članka 5. stavka 6., članka 6. od stavka 6. do stavka 9., članka 7. stavka 3., članka 11. stavka 4., članka 12. stavka 2., članka 21. stavka 2., članka 22. stavka 6., članka 26. stavka 3., članka 37. stavka 3. i članka 41. stavka 3. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od 13. kolovoza 2026. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 5. stavka 3., članka 5. stavka 6., članka 6. od stavka 6. do stavka 9., članka 7. stavka 3., članka 11. stavka 4., članka 12. stavka 2., članka 21. stavka 2., članka 22. stavka 6., članka 26. stavka 3., članka 37. stavka 3. i članka 41. stavka 3. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 5. stavka 3., članka 5. stavka 6., članka 6. od stavka 6. do stavka 9., članka 7. stavka 3., članka 11. stavka 4., članka 12. stavka 2., članka 21. stavka 2., članka 22. stavka 6., članka 26. stavka 3., članka 37. stavka 3. i članka 41. stavka 3. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 52.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor osnovan u skladu s člankom 39. Direktive 2008/98/EZ. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

POGLAVLJE IX.

IZMJENE

Članak 53.

Izmjene Uredbe (EU) 2023/1542

Prilog I. Uredbi (EU) 2023/1542 mijenja se u skladu s Prilogom XII. ovoj Uredbi.

Članak 54.

Izmjene Uredbe (EU) 2019/1020

U Uredbi (EU) 2019/1020 Prilogu II., točke 10. i 11. brišu se.

Članak 55.

Izmjene uredbi (EU) 2018/858 i (EU) br. 168/2013

Prilog II. Uredbi (EU) 2018/858 i Prilog II. Uredbi (EU) br. 168/2013 mijenjaju se u skladu s Prilogom XI. ovoj Uredbi.

POGLAVLJE X.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 56.

Preispitivanje

1. Komisija do 31. prosinca 2035. preispituje primjenu ove Uredbe i njezine utjecaje na okoliš, zdravlje ljudi i funkcioniranje jedinstvenog tržišta te o toj primjeni i utjecajima sastavlja izvješće i dostavlja ga Europskom parlamentu i Vijeću. Izvješću se prema potrebi prilaže zakonodavni prijedlog za izmjenu odgovarajućih odredbi ove Uredbe.
2. Uzimajući u obzir tehnički napredak i praktično iskustvo stečeno u državama članicama i svaku reviziju Uredbe (EZ) br. 1907/2006, Komisija u svoje izvješće uključuje evaluaciju sljedećeg:
 - (a) potrebe za proširenjem područja primjene ove Uredbe, posebno odredbi poglavlja II. i III. i odjeljka II. poglavlja IV., na vozila kategorije L kako su definirane u članku 4. stavku 2. Uredbe (EU) br. 168/2013 i vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃ i O kako su utvrđene u članku 4. stavku 1. Uredbe (EU) 2018/858;
 - (b) potrebe za proširenjem područja primjene odredbi primjenjivih na vozila koja su homologirana u višestupanjskoj homologaciji tipa te na motorna vozila za stanovanje ili kampiranje te kako bi se kamp-prikolice uključile u područje primjene ove Uredbe;
 - (c) potrebe za proširenjem područja primjene ove Uredbe, posebno odredaba poglavlja VI. na vozila kategorije L, kako je definirana u članku 4. stavku 2. Uredbe (EU) br. 168/2013;
 - (d) mjera koje se odnose na davanje informacija o zabrinjavajućim tvarima prisutnima u vozilima i potrebe za uvođenjem dodatnih odredbi o zabrinjavajućim tvarima koje mogu utjecati na visokokvalitetno recikliranje vozila na kraju njihova životnog vijeka;

- (e) mjera koje se odnose na gospodarenje otpadnim vozilima utvrđenih u poglavlju IV., uključujući razine ciljeva utvrđene u članku 33. i potrebe za njihovom revizijom;
- (f) potrebe za proširenjem područja primjene ove Uredbe u pogledu ciljnih razina recikliranja, kako je utvrđeno u članku 33., na kategorije vozila na koje se ne primjenjuje članak 33. na temelju ove Uredbe;
- (g) kršenja te učinkovitosti, proporcionalnosti i odvraćajuće prirode sankcija kako je utvrđeno u članku 49.;
- (h) potrebe za izmjenom članka 5.;
- (i) u kojoj je mjeri riješen problem vozila za koja se ne zna gdje se nalaze, uključujući procjene broja vozila za koja se ne zna gdje se nalaze i učinka mjera povezanih s izvozom rabljenih vozila, kao i potrebe za uključivanjem daljnjih mjera kojima bi se odgovorilo na pitanje sljedivosti vozila;
- (j) zahtjeva u pogledu sadržaja reciklirane plastike, uključujući ciljeve i obveze za postrojenja za recikliranje u Uniji i izvan nje kako je utvrđeno u članku 6. stavcima od 1. do 4. ove Uredbe, te potrebe za revidiranjem na toj osnovi, uključujući evaluaciju kretanja za čelik i aluminij u vezi s člankom 6. stavcima 7. i 8. ove Uredbe i drugim relevantnim zakonodavstvom Unije, kao što su Uredba (EU) 2025/40 ili Uredba (EU) 2024/1781, kako bi se osigurala koherentnost i usklađenost;
- (k) mehanizma raspodjele troškova za vozila koja postanu otpadna vozila u drugoj državi članici utvrđenog u članku 22. i potrebe za njegovom revizijom;
- (l) odredbi o postupcima koji mogu utjecati na visokokvalitetno recikliranje vozila na kraju životnog vijeka;
- (m) učinku razlika u nacionalnim kriterijima tehničke ispravnosti na izvoz rabljenih vozila;
- (n) djelotvornosti, interoperabilnosti i pouzdanosti nacionalnih sustava za registraciju vozila i njihove prekogranične razmjene informacija kako bi se osigurala točna identifikacija, status i sljedivost vozila tijekom njihova životnog ciklusa, s posebnim naglaskom na:
 - i. učinak privremene odjave na točnost, dostupnost i sljedivost evidencije vozila, uključujući njezinu ulogu u identifikaciji vozila za koja se ne zna gdje se nalaze;
 - ii. potrebu za minimalnim zahtjevima za odjavu vozila u cijeloj Uniji, kao što su utvrđivanje maksimalnog trajanja i strogi uvjeti za ponovnu registraciju, kako bi se poboljšala sljedivost vozila i spriječila njihova nezakonita obrada.

3. Komisija do 31. prosinca 2033. preispituje stanje tehnološkog razvoja, okolišnu i ekonomsku učinkovitost i raspoloživost plastike na biološkoj osnovi i elastomera dobivenih preradom guma u novim vozilima, uzimajući u obzir kriterije održivosti utvrđene u članku 29. Direktive (EU) 2018/2001 i sve kriterije održivosti za gume koji će se utvrditi na temelju Uredbe (EU) 2024/1781.

4. Prema potrebi i na temelju preispitivanja iz stavka 3., Komisija može predstaviti zakonodavni prijedlog kako bi se:
- (a) utvrdili zahtjevi u pogledu održivosti za sirovine na biološkoj osnovi u plastici koja se upotrebljava u vozilima;
 - (b) utvrdili ciljevi za povećanje uporabe sirovina na biološkoj osnovi u plastici koja se upotrebljava u vozilima;
 - (c) utvrdili ciljevi za uključivanje uporabe elastomera dobivenih preradom guma iz vozila;
 - (d) procijenilo u kojoj se mjeri ciljevi iz točke (b) mogu kombinirati s ciljevima utvrđenima u članku 6. stavku 1. ili im se mogu dodati;
 - (e) procijenilo u kojoj se mjeri ciljevi iz točke (c) mogu kombinirati s ciljevima utvrđenima u članku 6. stavku 1.;
 - (f) prema potrebi, izmijenili definicija plastike na biološkoj osnovi utvrđena u članku 3. stavku 1. točki 53. Uredbe (EU) 2025/40, definicija plastike iz članka 3. stavka 1. točke 9. ove Uredbe i opseg ciljeva u pogledu reciklirane plastike kako je utvrđeno u članku 6. stavku 1. ove Uredbe;
 - (g) prema potrebi, izmijenila metodologija izračuna i provjere iz članka 6. stavka 2. i zahtjevi za postrojenja koja prerađuju elastomere iz guma sa sjedištem u Uniji i trećim zemljama.
5. Ako je to potrebno kako bi se osigurala djelotvorna i ujednačena sljedivost otpadnih vozila, i na temelju preispitivanja iz stavka 2. točke (n), Komisija može predstaviti zakonodavni prijedlog o pravilima za odjavu vozila u cijeloj Uniji.
6. Komisija do 14. kolovoza 2031. provodi procjenu kako bi, na temelju izjava danih na temelju članka 10., evaluirala jesu li izrađivači na putu da ispune ciljeve za recikliranu plastiku iz članka 6. stavka 1. U okviru te procjene posebno se evaluira sljedeće:
- (a) dostupnost prikladnih tehnologija recikliranja plastike;
 - (b) dovoljna dostupnost reciklirane plastike;
 - (c) razina kvalitete reciklirane plastike u odnosu na potrebnu razinu sigurnosti; i
 - (d) tehničke i ekonomske poteškoće u postizanju ciljeva u pogledu reciklirane plastike.

Na temelju te procjene Komisija može, prema potrebi, podnijeti zakonodavni prijedlog Europskom parlamentu i Vijeću radi izmjene ciljeva utvrđenih u članku 6. stavku 1. kako bi se predvidjela odstupanja od područja primjene, vremenskog okvira ili razine minimalnih postotaka utvrđenih u navedenom članku.

Članak 57.

Stavljanje izvan snage i prijelazne odredbe

1. Direktiva 2000/53/EZ stavlja se izvan snage s učinkom od 1. rujna 2028.

Međutim, sljedeće odredbe Direktive 2000/53/EZ i dalje se primjenjuju:

- (a) članak 4. stavak 2. i Prilog II., do 31. kolovoza 2032.; međutim, unosi 5.a, 5.b.ii i 16. Priloga II. Direktivi 2000/53/EZ prestaju se primjenjivati od 13. kolovoza 2026.;
- (b) članak 5. stavak 4. drugi podstavak, članak 6. stavak 3. drugi podstavak, članak 7. stavak 1., članak 8. stavci 3. i 4., do 31. kolovoza 2029.;

- (c) članak 6. stavak 3. prvi podstavak i Prilog I. do 31. kolovoza 2029.;
 - (d) članak 7. stavak 2. točka (b) do 31. prosinca 2030.
 - (e) članak 9. stavak 1.a prvi i treći podstavak, članak 9. stavak 1.b i članak 9. stavak 1.d, do 31. kolovoza 2029.;
 - (f) članak 9. stavak 1.a drugi podstavak do 31. kolovoza 2031.
2. Direktiva 2005/64/EZ stavlja se izvan snage s učinkom od 31. kolovoza 2032.

Međutim, njezin članak 6. stavak 3. stavlja se izvan snage s učinkom od 31. kolovoza 2029.

3. Upućivanja na direktive stavljene izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i tumače u skladu s korelacijskim tablicama iz Priloga XV.
4. Odstupajući od članka 8. stavka 2. ove Uredbe, do 14. kolovoza 2032., ako se u tom članku upućuje na članak 4. ove Uredbe, takvo upućivanje tumači se kao upućivanje na članak 5. Direktive 2005/64/EZ.

Odstupajući od članka 8. stavka 2. ove Uredbe, do 14. kolovoza 2032., ako se u tom članku upućuje na članak 5. ove Uredbe, takvo upućivanje tumači se kao upućivanje na članak 6. stavak 2. Direktive 2005/64/EZ.

Članak 58.

Primjenjivost na Ujedinjenu Kraljevinu i u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom

1. Članak 14. primjenjuje se samo u pogledu članka 30., članka 31. i članka 35. stavka 1. na Ujedinjenu Kraljevinu i u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom.
2. Članci od 15. do 29., članci 32., 33. i 34. i članak 35. stavak 2. ne primjenjuju se na Ujedinjenu Kraljevinu ni u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom.
3. Članak 47. stavak 2. točka (a) i članak 47. stavak 3. ne primjenjuju se na Ujedinjenu Kraljevinu ni u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom.
4. Članak 48. stavci 1. i 2. ne primjenjuju se u pogledu sprečavanja nezakonite obrade otpadnih vozila na Ujedinjenu Kraljevinu ni u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom.
5. Članak 48. stavak 2. ne primjenjuje se u pogledu razmjene relevantnih informacija o ovlaštenim postrojenjima za obradu na Ujedinjenu Kraljevinu ni u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom.
6. Članak 49. ne primjenjuje se na Ujedinjenu Kraljevinu ni u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom u pogledu članka 15. stavka 1., članka 16., članka 19. stavka 1., članka 22. stavaka 1. i 2., članka 23., članka 24., članka 25. stavaka 1. i 2., članaka od 27. do 29., članka 33. i članka 34.
7. Članak 50. stavak 1. točke (c), (d), (h), (i) podtočka iii., točka (i) podtočka iv., točka (i) podtočka v., točke (j), (k), (l), (m), (n) i (o) te članak 50. stavak 3. točka (a) ne primjenjuju se na Ujedinjenu Kraljevinu ni u Ujedinjenoj Kraljevini u vezi sa Sjevernom Irskom.

Članak 59.

Stupanje na snagu i primjena

1. Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.
2. Primjenjuje se od 1. rujna 2028.

Međutim, članak 4. stavak 3., članak 5. od stavka 2. do stavka 9., članak 6. od stavka 4. do stavka 9., članak 6. stavak 11., članak 7. stavak 3., članak 7. stavak 4., članak 9. stavak 7., članak 11. stavak 4., članak 12. stavak 2., članak 13. stavak 6., članak 14. stavak 4., članak 15. stavak 6., članak 21. stavak 2., članak 22. stavak 6., članak 26. stavak 3., članak 37. stavak 3., članak 41. stavak 3., članak 46. stavak 5. i članak 50. stavak 5. primjenjuju se od 14. rujna 2026., članak 53. primjenjuje se od 13. kolovoza 2026., a članak 55. primjenjuje se od 1. rujna 2032.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 8. srpnja 2026.

Za Europski parlament

Predsjednica

R. METSOLA

Za Vijeće

Predsjednik

T. BYRNE

PRILOG I.

KRITERIJI ZA ODREĐIVANJE JE LI VOZILO OTPADNO VOZILO

Ovim se Prilogom utvrđuju kriteriji na temelju kojih se određuje je li vozilo otpadno vozilo, a primjenjuju se kako slijedi:

U dijelu A utvrđeni su kriteriji za procjenu nepopravljivosti vozila. Ako je ispunjen jedan od tih kriterija ili više njih, vozilo se smatra otpadnim vozilom.

Ako nijedan kriterij iz dijela A nije ispunjen, vozilo se procjenjuje u skladu s kriterijima predviđenima u dijelu B. Ako je ispunjen jedan ili više kriterija iz dijela B, tehničkom se procjenom utvrđuje koji su popravci potrebni da se pribavi zapisnik o tehničkom pregledu u skladu s Direktivom 2014/45/EU u državi članici u kojoj je vozilo registrirano prije popravka. Na temelju te tehničke procjene vlasnik vozila odlučuje želi li odbaciti vozilo.

Ako vlasnik vozila u roku od pet godina od te tehničke procjene ne pribavi zapisnik o tehničkom pregledu vozila u skladu s Direktivom 2014/45/EU, vozilo se smatra otpadnim vozilom. Tijekom tog petogodišnjeg razdoblja ta tehnička procjena služi kao dokumentacija kojom se dokazuje da vozilo nije otpadno vozilo.

Procjenu iz ovog Priloga provodi neovisni procjenitelj za motorna vozila. Države članice mogu utvrditi iscrpan popis neovisnih procjenitelja za motorna vozila koji će provoditi te procjene.

Na zahtjev vlasnika vozila nadležna tijela u državi članici registracije vozila ili jedno od ovlaštenih tijela koje je ona imenovala mogu vozilo koje se smatra otpadnim vozilom izuzeti iz te kategorizacije u skladu s ovim Prilogom ako je vozilo podložno popravku.

DIO A

KRITERIJI ZA PROCJENU OTPADNIH VOZILA

Vozilo je otpadno vozilo ako ispunjava jedan ili više sljedećih kriterija:

- (a) vozilo je izrezano na komade ili je rastavljeno radi ponovne uporabe njegovih dijelova;
- (b) vozilo je izgorjelo do te mjere da je motorni ili putnički prostor u potpunosti uništen;
- (c) bilo je uronjeno u vodu do točke iznad ploče s instrumentima;
- (d) jedan ili više sljedećih sastavnih dijelova vozila ne može se s tehničkog stajališta ni popraviti ni zamijeniti:
 - i. sastavni dijelovi u kontaktu s tлом (kao što su gume i kotači), ovjes, sustav za upravljanje, kočni sustav i njihovi upravljački sastavni dijelovi;
 - ii. pričvrtni i spojni elementi sjedala;
 - iii. zračni jastuci, zatezači, sigurnosni pojasevi i njihovi periferni operativni sastavni dijelovi;
 - iv. trup i šasija ili karoserija vozila;

- (e) njegovi strukturni i sigurnosni sastavni dijelovi imaju tehničke nedostatke koji su neotklonjivi i stoga se ne mogu zamijeniti;
- (f) vozilo je predano na obradu mjestu za skupljanje ili ovlaštenom postrojenju za obradu;
- (g) osiguravajuće društvo proglasilo je za vozilo tehničku totalnu štetu na temelju tehničke procjene koju je proveo procjenitelj za motorna vozila.

DIO B

POPIS OKVIRNIH KRITERIJA ZA OTPADNA VOZILA

Ako se ne primjenjuje nijedan od kriterija iz dijela A, vozilo se procjenjuje u skladu sa sljedećim kriterijima:

- (a) vozilo je napušteno ili ne postoji način koji omogućuje njegovu identifikaciju, osobito VIN;
- (b) vozilo nije primjereno zaštićeno od oštećenja tijekom skladištenja, prijevoza, utovara i istovara;
- (c) troškovi potrebni za popravak vozila da bude u tehničkom stanju koje bi bilo dostatno za pribavljanje zapisnika o tehničkom pregledu vozila i dodani njegovoj trenutnoj vrijednosti premašuju njegovu procijenjenu tržišnu vrijednost nakon popravka;
- (d) vozilo je bilo uronjeno u vodu do visine ispod ploče s instrumentima, uz oštećenje motora ili električnog sustava;
- (e) iz vozila je ispušteno gorivo ili para goriva, što predstavlja opasnost od požara i eksplozije;
- (f) ako je iz sustava s tekućim plinom iscurio plin pa vozilo predstavlja opasnost od požara i eksplozije;
- (g) radne tekućine vozila (gorivo, kočna tekućina, antifriz, kiselina iz akumulatora, rashladna tekućina) ispuštene su, pa vozilo predstavlja opasnost za onečišćenje vode;
- (h) vozilo je rastavljeno; ili
- (i) vozilo je na jednoj ili više ulaznih točaka zavareno ili zatvoreno izolacijskom pjenom.

PRILOG II.

KRITERIJI ZA PREPOZNAVANJE STATUSA VOZILA OD POSEBNOG KULTURNOG INTERESA

1. Nadležna tijela u državi članici registracije vozila ili jedno od njezinih imenovanih ovlaštenih tijela mogu priznati da je vozilo od posebnog kulturnog interesa ako ispunjava sve sljedeće kriterije:

- (a) jedinstvenu povijesnu ili kulturnu vrijednost ili status vozila dokumentirao je vlasnik vozila ili nadležna tijela države članice u kojoj je vozilo registrirano ili je riječ o pojedinačnom preinačenom vozilu ili vozilu izrađenom po narudžbi koje je pojedinačno homologirano u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 ili nacionalnim pravom;
- (b) vlasnika vozila je poznat i može ga se identificirati;
- (c) dijelovi vozila mogu se identificirati prema serijskom broju ili drugoj identifikacijskoj oznaci koju je dostavio izrađivač ili koju je dodijelilo nadležno tijelo;
- (d) vozilo se može identificirati identifikacijskim brojem vozila (VIN), serijskim brojem ili drugom identifikacijskom oznakom koju je dostavio izrađivač ili koju je dodijelilo nadležno tijelo.

Na zahtjev vlasnika vozila nadležna tijela države članice registracije izdaju potvrdu kojom se priznaje da vozilo ima poseban kulturni interes ako su ispunjeni kriteriji utvrđeni u prvom podstavku ove točke.

Na zahtjev vlasnika vozila nadležna tijela države članice registracije opozivaju potvrdu iz drugog podstavka ove točke.

2. Vlasnik vozila od posebnog kulturnog interesa osigurava:

- (a) da se vozilo čuva, prevozi ili upotrebljava na način prihvatljiv za okoliš u skladu s pravom Unije ili nacionalnim pravom;
- (b) da se potvrda iz drugog podstavka točke 1. daje ili stavlja na raspolaganje nadležnim tijelima na njihov zahtjev.

3. Sukladnost vozila s kriterijima iz točaka 1. i 2. provjerava se barem svakih pet godina ili u slučaju promjene vlasništva.

PRILOG III.

IZRAČUN STOPA MOGUĆNOSTI PONOVNE UPORABE, MOGUĆNOSTI RECIKLIRANJA I MOGUĆNOSTI OPORABE

Za potrebe ovog Priloga „referentno vozilo” znači izvedba tipa vozila koju je tijelo za homologaciju tipa, u dogovoru s izrađivačem i u skladu s kriterijima utvrđenima u dijelu A, odredilo kao najproblematičniju s obzirom na mogućnost ponovne uporabe, mogućnost recikliranja i mogućnost oporabe.

DIO A

1. Materijali prisutni u vozilu, njihovi odgovarajući udjeli i mjesta na kojima se nalaze i sve druge relevantne informacije potrebne za točan izračun stopa mogućnosti recikliranja i mogućnosti oporabe moraju biti navedeni.
2. Mase se izražavaju u kilogramima s jednim decimalnim mjestom. Stope se računaju u postocima s jednim decimalnim mjestom pa zatim zaokružuju kako slijedi:
 - (a) ako je znamenka nakon decimalnog zareza između 0 i 4 ukupna vrijednost zaokružuje se na nižu;
 - (b) ako je znamenka nakon decimalnog zareza između 5 i 9, ukupna vrijednost zaokružuje se na višu.
3. Za potrebe odabira referentnih vozila uzimaju se u obzir sljedeći kriteriji:
 - (a) tip nadogradnje;
 - (b) raspoloživi stupanj opreme;
 - (c) raspoloživa dodatna oprema koja se ugrađuje uz odgovornost izrađivača.
4. Ako tijelo za homologaciju tipa i izrađivač ne uspiju zajednički utvrditi najproblematičniju izvedbu unutar tipa vozila s obzirom na mogućnost ponovne uporabe, mogućnost recikliranja i mogućnost oporabe, odabire se jedno referentno vozilo unutar:
 - (a) svakog „tipa nadogradnje” kako je definiran u dijelu C točki 2. Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858 u slučaju vozila kategorije M₁;
 - (b) svakog „tipa nadogradnje”, npr. furgon, vozilo sa šasijom i kabinom, kamionet itd., u slučaju vozila kategorije N₁.
5. Za potrebe provjere materijala i mase sastavnih dijelova, izrađivač stavlja na raspolaganje vozila i sastavne dijelove prema onome što tijelo za homologaciju tipa bude smatralo potrebnim.

DIO B

1. Kako bi se smatrali ponovno uporabljivima, sastavni dijelovi ili dijelovi moraju se moći ukloniti lako i bez oštećenja.
2. Smatra se da je ukupna masa ponovno uporabljivih dijelova, sastavnih dijelova i materijala 100 % ponovno uporabljiva, pogodna za recikliranje i oporabiva.

3. Smatra se da su dijelovi, sastavni dijelovi i materijali navedeni u dijelu B točkama 1., 2. i 3. Priloga VIII. 0 % ponovno uporabljivi i 100 % pogodni za recikliranje i oporabivi. Smatra se da su dijelovi i sastavni dijelovi navedeni u dijelu E Priloga VIII. 0 % ponovno uporabljivi i 100 % pogodni za recikliranje i oporabivi. Metodologijom se osigurava to da se u slučaju izmjene Priloga VIII. koja rezultira proširenjem popisa dijelova i sastavnih dijelova navedenih u dijelu E tog priloga novododani dijelovi i sastavni dijelovi smatraju 0 % ponovno uporabljivima i 100 % pogodnima za recikliranje i oporabivima.
 4. Izračun stopa mogućnosti ponovne uporabe, mogućnosti recikliranja i mogućnosti uporabe mora biti dosljedan sa strategijom za kružnost tako da uzima u obzir tehnološki napredak u tehnologijama obrade otpadnih vozila.
-

PRILOG IV.

UVJETI I NAJVIŠE DOPUŠTENE VRIJEDNOSTI KONCENTRACIJE ZA PRISUTNOST OLOVA, ŽIVE, KADMIJA
I ŠESTEROVALENTNOG KROMA U MATERIJALIMA, DIJELOVIMA I SASTAVNIM DIJELOVIMA

Najviša dopuštena vrijednost koncentracije tvari za olovo, šesterovalentni krom i živu je 0,1 % masenog udjela u homogenom materijalu, a za kadmij 0,01 %.

Rezervni dijelovi stavljeni na tržište nakon 1. srpnja 2003. koji se upotrebljavaju za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2003., osim protuutega kotača, grafitnih četkica za elektromotore i kočnih obloga, izuzeti su od odredbi iz članka 5. stavka 4.

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 6. točkom (d)
---	--	--

Olovo kao element u slitinama

1.a Čelik za strojnu namjenu i sastavni dijelovi od vruće pocinčanog čelika s masenim udjelom olova do najviše 0,35 %		
1.b Trajno vruće pocinčani čelični limovi s masenim udjelom olova do najviše 0,35 %	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	
2.a Aluminij za strojnu namjenu s masenim udjelom olova do 2 %	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2005.	
2.b Aluminij sa sadržajem olova do 1,5 % masenog udjela	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2008.	
2.c.i Slitine aluminija za strojnu namjenu s masenim udjelom olova do najviše 0,4 %	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2028. i rezervni dijelovi za takva vozila	
2.c.ii Slitine aluminija koje nisu uključene u unosu 2.c.i, a imaju maseni udio olova do najviše 0,4 % ⁽²⁾	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2027. i rezervni dijelovi za takva vozila	
2.c.iii Aluminijske lijevane slitine s masenim udjelom olova do najviše 0,3 %, pod uvjetom da je dobiveno recikliranjem aluminijskog otpada koji sadržava olovo	Vozila homologirana nakon 31. prosinca 2026. i rezervni dijelovi za ta vozila ⁽¹⁾	

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 6. točkom (d)
3. Slitine bakra s masenim udjelom olova do najviše 4 % ⁽¹⁾		
4.a Obloge i kućišta ležajeva	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2008.	
4.b Blazinice i košuljice ležajeva u motorima, sustavima prijenosa i klimatizacijskim kompresorima	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2011.	

Olovo i spojevi olova u sastavnim dijelovima

5. (brisano)		
6. Amortizeri	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	X
7.a Vulkanizacijska sredstva i stabilizatori elastomera u cijevima kočionih sustava, cijevima za gorivo, cijevima za ventilaciju zraka, elastomernim/metalnim dijelovima na šasiji i nosaču motora	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2005.	
7.b Vulkanizacijska sredstva i stabilizatori elastomera u cijevima kočionih sustava, cijevima za gorivo, cijevima za ventilaciju zraka, elastomernim/metalnim dijelovima šasije i nosača motora s masenim udjelom olova do 0,5 %	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2006.	
7.c Vezivna sredstva za elastomere u pogonskom sustavu vozila koja sadržavaju do 0,5 % masenog udjela olova	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2009.	

Olovo u lemu ili premazima električnih i elektroničkih aplikacija navedenih u sljedećim podunosima

8.a Olovo u lemu kojim se električni i elektronički sastavni dijelovi pričvršćuju na elektroničke tiskane pločice i olovo u završnim premazima priključaka sastavnih dijelova, osim elektrolitskih aluminijskih kondenzatora, na izvodima sastavnih dijelova i elektronskim tiskanim pločicama	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	X ⁽³⁾
8.b Olovo u lemu u električnim primjenama osim lemovi na elektroničkim tiskanim pločama ili na staklu	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2011. i rezervni dijelovi za takva vozila	X ⁽³⁾

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 6. točkom (d)
8.c Olovo u završnim premazima priključaka elektrolitskih aluminijskih kondenzatora	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2013. i rezervni dijelovi za takva vozila	X ⁽³⁾
8.d Olovo u lemovima na staklu u senzorima masenog protoka zraka	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2015. i rezervni dijelovi za takva vozila	X ⁽³⁾
8.e Olovo u lemovima s visokim temperaturama taljenja (npr. u olovnim legurama s masenim udjelom olova 85 % ili više)	(¹)	X ⁽³⁾
8.f.i Olovo u sustavima igličnih konektora bez lemljenja	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2017. i rezervni dijelovi za takva vozila	X ⁽³⁾
8.f.ii Olovo u sustavima igličnih konektora bez lemljenja osim spojnog dijela konektora ožičenja vozila	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2024. i rezervni dijelovi za takva vozila	X ⁽³⁾
8.g.i Olovo u lemovima za kompletiranje održivog električnog kontakta između poluvodičke pločice i nosača u integriranim „flip chip” paketima	Vozila homologirana prije 1. listopada 2022. i rezervni dijelovi za takva vozila	X ⁽³⁾
8.g.ii Olovo u lemu za stvaranje održivog električnog kontakta između poluvodičke pločice i nosača u integriranim „flip chip” paketima ako električni kontakt uključuje bilo koji od sljedećih sastavnih dijelova: (1) poluvodički tehnološki čvor 90 nm ili veći; (2) pločicu površine najmanje 300 mm ² bilo kojeg poluvodičkog tehnološkog čvora; (3) pakete vertikalno naslaganih pločica površine najmanje 300 mm ² ili sa silicijskim umecima površine najmanje 300 mm ² .	(1) Vozila homologirana prije 1. siječnja 2030. i rezervni dijelovi za takva vozila	X ⁽³⁾
8.h. Olovo u lemu kojim se rashladni elementi spajaju na toplinski ponor u energetskim sklopovima poluvodiča s čipom projekcijske površine od najmanje 1 cm ² i nazivne gustoće električne struje od najmanje 1 A/mm ² za površinu silikonskog čipa	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	X ⁽³⁾

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 6. točkom (d)
8.i Olovo u lemu za električne primjene na staklu osim lemljenja na laminiranom staklu	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	X ⁽³⁾
8.j Olovo u lemu za lemljenje laminiranog stakla	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2020. i rezervni dijelovi za takva vozila	X ⁽³⁾
8.k Lemovi grijaćih elemenata sa strujom jakosti od najmanje 0,5 A po lemnom spoju na jednostruke ploče laminiranog stakla debljine stijenke od najviše 2,1 mm. Ova se iznimka ne odnosi na lemове na kontaktima u intermedijarnom polimeru.	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2024. i rezervni dijelovi za takva vozila	X ⁽³⁾
9. Ležišta ventila	Kao rezervni dijelovi za tipove motora razvijene prije 1. srpnja 2003.	
10.a Električni i elektronički dijelovi koji sadržavaju olovo u staklu ili keramici, u staklenim ili keramičkim matricama, u stakleno-keramičkim materijalima ili stakleno-keramičkim matricama. Ova se iznimka ne odnosi na olovo u: i. staklu u žaruljama i keramičkom kućištu svjećica; ii. dielektričnim keramičkim materijalima dijelova iz unosa 10.b, 10.c i 10.d.		X ⁽⁴⁾ (za sastavne dijelove osim piezoelektričnih elemenata u motorima)
10.b Olovo u PZT keramičkim materijalima kondenzatora koji su dijelovi integriranih krugova ili odvojenih poluvodiča		
10.c Olovo u dielektričnim keramičkim materijalima kondenzatora s nazivnim naponom nižim od 125 V izmjenične ili 250 V istosmjerne struje	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	
10.d Olovo u dielektričnim keramičkim materijalima kondenzatora koji kompenziraju temperaturna odstupanja senzora u ultrasoničnim akustičnim sustavima	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2017. i rezervni dijelovi za takva vozila	

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 6. točkom (d)
11. Pirotehnički inicijatori	Vozila homologirana prije 1. srpnja 2006. i rezervni dijelovi za takva vozila	
12. Termoelektrični materijali koji sadržavaju olovo u automobilskim električnim primjenama koje služe za smanjivanje emisija CO ₂ oporabom ispušne topline	Vozila homologirana prije 1. siječnja 2019. i rezervni dijelovi za takva vozila	X

Šesterovalentni krom

13.a Antikorozivni premazi	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2007.	
13.b Antikorozivni premazi za komplete svornjaka i matica na šasijama	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2008.	
14. Šesterovalentni krom kao antikorozivno sredstvo za rashladne uređaje od ugljičnog čelika u apsorpcijskim hladnjacima s masenim udjelom u rashladnim otopinama do najviše 0,75 % koji su:		X
(a) konstruirani da rade potpuno ili djelomično s električnim grijačem, uz prosječnu korištenu ulaznu električnu snagu od < 75 W u uvjetima kontinuiranog rada;	Za (a): vozila homologirana prije 1. siječnja 2020. i rezervni dijelovi za takva vozila	
(b) konstruirani da rade potpuno ili djelomično s električnim grijačem, uz prosječnu korištenu ulaznu električnu snagu od ≥ 75 W u uvjetima kontinuiranog rada;	Za (b): vozila homologirana prije 1. siječnja 2026. i rezervni dijelovi za takva vozila	
(c) konstruirani da rade potpuno s neelektričnim grijačem.		

Živa

15.a Žarulje na izboj za prednja svjetla	Vozila homologirana prije 1. srpnja 2012. i rezervni dijelovi za takva vozila	X
--	---	---

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 6. točkom (d)
15.b Fluorescentne cijevi u zaslonima na instrument ploči	Vozila homologirana prije 1. srpnja 2012. i rezervni dijelovi za takva vozila	X

Napomene uz tablicu:

- (¹) Ovo se izuzeće preispituje 2030. u skladu s člankom 5. stavkom 6.
- (²) Primjenjuje se na slitine aluminija u kojima olovo nije namjerno uneseno, nego je prisutno zbog korištenja recikliranog aluminija.
- (³) Rastavljanje ako se u vezi sa unosom 10.a prekorači srednji prag od 60 grama po vozilu. Za potrebe ove napomene ne uzimaju se u obzir elektroničke naprave koje nije ugradio izrađivač na proizvodnoj liniji.
- (⁴) Rastavljanje ako se u vezi sa unosima od 8.a do 8.k prekorači srednji prag od 60 grama po vozilu. Za potrebe ove napomene ne uzimaju se u obzir elektroničke naprave koje nije ugradio izrađivač na proizvodnoj liniji.

PRILOG V.

STRATEGIJA ZA KRUŽNOST

DIO A

ELEMENTI STRATEGIJE ZA KRUŽNOST

1. Netehnički opis radnji planiranih da se osigura da vozila ispunjavaju zahtjeve iz članaka od 4. do 7. tijekom cijele proizvodnje.
2. Netehnički opis postupaka koje provodi izrađivač kako bi:
 - (a) prikupio podatke kroz cijeli lanac opskrbe relevantne za ispunjavanje zahtjeva iz članaka od 4. do 7.;
 - (b) provjerio i potvrdio informacije dobivene od dobavljača;
 - (c) odgovarajuće reagirao kad podaci dobiveni od dobavljača ukazuju na rizik nepoštovanja zahtjeva na temelju članaka 4., 5. ili 6.
3. Informacije o postojećim tehnologijama obrade otpadnih vozila, očekivanom tehnološkom napretku tehnologija obrade otpadnih vozila i ulaganju kapaciteta u takve tehnologije koje je izrađivač koristio kako bi izračunao mogućnost ponovne uporabe, mogućnost recikliranja i mogućnost uporabe za svoje tipove vozila u skladu s člankom 4.
4. Informacije o udjelu recikliranog sadržaja u vozilima kako je navedeno u člancima 6. i 10.
5. Popis radnji koje se izrađivač obvezuje obavljati kako bi osigurao da se obrada otpadnih vozila provodi u skladu s ovom Uredbom, s posebnim naglaskom na:
 - (a) mjerama za olakšavanje uklanjanja dijelova navedenih u dijelu C Priloga VIII.;
 - (b) mjerama za rješavanje izazova zbog korištenih materijala i tehnika koji otežavaju lako rastavljanje ili koji znatno otežavaju recikliranje;
 - (c) mjerama za promicanje ponovne uporabe dijelova i sastavnih dijelova;
 - (d) aktivnostima istraživanja i razvoja, ulaganja u razvoj tehnologija ili infrastrukture za recikliranje, kao i suradnji sa subjektima za gospodarenje otpadom koje se provode radi provedbe radnji iz točaka od (a) do (c).

DIO B

PRAĆENJE I AŽURIRANJE STRATEGIJE ZA KRUŽNOST

1. Izrađivači ažuriraju strategiju za kružnost barem jednom svakih pet godina.
 2. Ažurirana strategija za kružnost uključuje relevantne promjene i osobito sljedeće:
 - (a) opis kako se povode radnje iz točke 5. dijela A, zajedno s procjenom njihove djelotvornosti, i ako jedna ili više radnji iz strategije nisu provedene, objašnjenje razloga za to;
 - (b) informacije o značajnim promjenama u konstruiranju i proizvodnji koje je izrađivač poduzeo kako bi poboljšao kružnost vozila.
-

PRILOG VI.

ZAHTEJEVI U POGLEDU INFORMACIJA POTREBNIH ZA UKLANJANJE I ZAMJENU

1. Baterije za električna vozila i baterije za laka prijevozna sredstva ugrađene u vozilo:

- (a) broj originalne opreme;
- (b) položaj;
- (c) masa;
- (d) kemijska svojstva baterije;
- (e) upute za sigurno pražnjenje baterije;
- (f) tehničke upute za uklanjanje i zamjenu, uključujući redoslijed svih koraka i vrste tehnika spajanja, pričvršćivanja i brtvljenja;
- (g) alati ili tehnologije potrebni za pristup baterijama za električna vozila i baterijama za laka prijevozna sredstva te za njihovo uklanjanje i zamjenu.

2. Motori električnog pogona ugrađeni u vozilo:

- (a) broj originalne opreme;
- (b) položaj;
- (c) masa;
- (d) tipovi trajnih magneta prisutnih u motorima električnog pogona kako su navedeni u članku 28. stavku 1. točki (b) Uredbe (EU) 2024/1252;
- (e) tehničke upute za uklanjanje i zamjenu, uključujući redoslijed svih koraka i vrste tehnika spajanja, pričvršćivanja i brtvljenja;
- (f) alati ili tehnologije potrebni za pristup motorima električnog pogona i za njihovo uklanjanje i zamjenu.

3. Sastavni dijelovi, dijelovi i materijali navedeni u dijelu B Priloga VIII.:

- (a) broj originalne opreme;
- (b) položaj;
- (c) masa;
- (d) prisutnost tvari navedenih u članku 5. stavku 4., koje trebaju biti označene kako je navedeno u Prilogu IV., u vozilu;

(e) tehničke upute za uklanjanje, uključujući redoslijed svih koraka;

(f) dostupnost najboljih tehnika obrade.

4. Sastavni dijelovi, dijelovi i materijali navedeni u dijelu C Priloga VIII.:

(a) broj originalne opreme;

(b) položaj;

(c) tehničke upute za uklanjanje i zamjenu, uključujući redoslijed svih koraka;

(d) informacije, specifikacije, alati i postupci, uključujući ažuriranje softvera, potrebni za ponovnu proizvodnju i obnavljanje.

5. Digitalno kodirani sastavni dijelovi i dijelovi u vozilu:

(a) broj;

(b) položaj;

(c) tehničke upute za pristup sastavnim dijelovima, njihovo uklanjanje i zamjenu, uključujući kodiranje i softver potreban za aktiviranje rezervnih dijelova i sastavnih dijelova kako bi funkcionirali u drugom vozilu, te za obradu informacija o njihovoj odjavi i odvajanju od VIN-a, uključujući, prema potrebi, upute o uporabi dijagnostičkog alata s ciljem njihove buduće ponovne uporabe;

(d) opis funkcionalnosti, izmjenjivosti i kompatibilnosti s obzirom na određene dijelove i sastavne dijelove drugih marki i modela;

(e) kontaktna točka izrađivača za tehničku pomoć.

6. Za potrebe točke 5. podtočke (c), ako je potrebna odjava i odvajanje od VIN-a digitalno kodiranih sastavnih dijelova, opreme i dijelova iz članka 11. ove Uredbe, izrađivač uspostavlja postupke kojima se subjektima za gospodarenje otpadom i vršiteljima popravaka i održavanja omogućuje provedba takve odjave i odvajanja. U tom postupku izrađivač može zahtijevati potvrdu o uništenju, kao i ovjeru odgovarajućeg subjekta. U tu svrhu subjekti za gospodarenje otpadom i vršitelji popravaka i održavanja moraju pribaviti i upotrebljavati podatke za autentifikaciju potrebne za internetske stranice izrađivača s informacijama o popravku i održavanju iz točke 2.1. Priloga X. Uredbi (EU) 2018/858. Ako za takve postupke odjave i odvajanja subjekti za gospodarenje otpadom i vršitelji popravaka i održavanja moraju imati pristup informacijama povezanim s ugrađenim dijagnostičkim sustavom (OBD) u vozilu, izrađivač može, kao uvjet za izdavanje bilo kojih podataka za pristup:

(a) zahtijevati stalnu internetsku vezu u trenutku uklanjanja, iz dijagnostičkog alata na poslužitelju izrađivača dijagnostičkog alata, kao i iz poslužitelja izrađivača dijagnostičkog alata na izrađivačev poslužitelju; te

- (b) zatražiti od izrađivača alata koji se upotrebljava za pristup informacijama povezanim s OBD-om da potvrdi izrađivaču identitet dijagnostičkog alata i pseudonimizirani identitet operatora te da prikupi i pohrani VIN, jedinstveni identifikator dijela, ako je dostupan i potkrijepljen postupkom izrađivača vozila, datum i vremenski žig UTC-a za relevantnu aktivnost i jedinstveni identifikator dijagnostičkog alata; izrađivač na zahtjev izrađivača dijagnostičkog alata dobiva pristup informacijama iz ove točke ako je to potrebno kako bi se reagiralo na opravdanu sumnju na krađu ili zlouporabu dijelova.
-

PRILOG VII.

ZAHJEVI ZA OZNAČIVANJE

1. Plastični dijelovi, sastavni dijelovi i materijali vozila mase veće od 100 grama:
 - (a) međunarodna norma ISO 1043-1 Plastika – Simboli i skraćeni nazivi. Dio 1.: Osnovni polimeri i njihova karakteristična svojstva;
 - (b) međunarodna norma ISO 1043-2 Plastika – oznake i skraćeni nazivi. Dio 2.: Punila i ojačavala;
 - (c) međunarodna norma ISO 11469 Plastika – Opća identifikacija i označivanje plastičnih proizvoda.
2. Dijelovi, sastavni dijelovi i materijali vozila od elastomera mase veće od 200 grama, osim guma: međunarodna norma ISO 1629 Kaučuk i lateksi – Nomenklatura.
3. Znakovi „[ili]” koji se koriste u normama ISO mogu se zamijeniti zagrada.

PRILOG VIII.

ZAHTJEVI ZA OBRADU

DIO A

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA LOKACIJE ZA SKLADIŠTENJE I LOKACIJE ZA OBRADU

1. Lokacije za skladištenje, uključujući lokacije za skladištenje u mjestima za skupljanje, u kojima se otpadna vozila i njihovi sastavni dijelovi, dijelovi i materijali skladište prije obrade moraju imati:

- (a) nepropusnu površinsku zaštitu s uređajima za prihvatanje izljeva, dekanterima i čistačima-odmašćivačima;
- (b) opremu za pročišćavanje voda, uključujući oborinsku vodu, u skladu sa zahtjevima o zaštiti zdravlja i okoliša;
- (c) odgovarajuće skladištenje otpadnih vozila i vertikalno slaganje do odgovarajuće visine samo za otpadna vozila iz kojih je uklonjeno onečišćenje, osim ako se upotrebljavaju police za slaganje;
- (d) opremu koja omogućuje trenutno uklanjanje tekućina i fluida iz otpadnih vozila koja propuštaju i skupljanje svih ispuštenih tekućina i fluida apsorpcijskim materijalom.

Operatori na lokacijama iz prvog podstavka bez odgode provode radnje iz točke (d) tog podstavka.

2. Skladištenje mora biti organizirano tako da se izbjegne oštećivanje:

- (a) sastavnih dijelova i dijelova koji sadržavaju tekućine i fluide navedene u točkama 1. i 3. dijela B ovog Priloga;
- (b) sastavnih dijelova, dijelova i materijala navedenih u dijelu C ovog Priloga.

3. Lokacije za obradu otpadnih vozila i njihovih sastavnih dijelova, dijelova i materijala moraju imati:

- (a) nepropusnu površinsku zaštitu za odgovarajuće prostore opremljene uređajima za prihvatanje izljeva, dekanterima i čistačima-odmašćivačima;
- (b) odgovarajuće skladište za dijelove, sastavne dijelove i materijale koji su uklonjeni iz otpadnog vozila, uključujući nepropusno skladište za dijelove, sastavne dijelove i materijale onečišćene uljem;
- (c) primjerene spremnike za skladištenje baterija (s neutralizacijom elektrolita na samoj lokaciji ili drugdje), filtera i kondenzatora koji sadržavaju PCB/PCT;
- (d) primjerene zasebne spremnike za odvojeno skladištenje fluida iz otpadnih vozila: goriva, ulja (motorno ulje, ulje iz mjenjača, ulje za upravljački mehanizam, ulje iz prijenosa, hidrauličko ulje), uljne filtere, rashladne tekućine, antifrizne, kočne tekućine, rashladna sredstva, dizelske ispušne tekućine i ostale tekućine ili plinove koji se nalaze u otpadnim vozilima;

- (e) opremu za pročišćavanje voda, uključujući oborinsku vodu, u skladu sa zahtjevima o zaštiti zdravlja i okoliša;
 - (f) odgovarajuće skladište za rabljene gume, pri čemu treba voditi računa o mjerama za prevenciju požara i sprečavanje prekomjernog gomilanja uskladištenih količina.
4. Ovlaštena postrojenja za obradu kojima je dopuštena obrada električnih vozila moraju biti u skladu sa zahtjevima iz Priloga XII. Uredbi (EU) 2023/1542. Ovlaštena postrojenja za obradu koja prihvataju električna vozila za koja se sumnja da im je oštećena baterija za električno vozilo procjenjuju te baterije što je prije moguće, a najkasnije u roku od 24 sata nakon predaje. Takva vozila i baterije skladište se odvojeno u području za karantenu iz stavka 1. Područje za karantenu opremljeno je primjerenim uređajima za sprečavanje i otkrivanje požara izazvanog baterijom za električno vozilo i ograničavanje njegova širenja na druga područja, druga električna vozila i druge baterije.

DIO B

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA UKLANJANJE ONEČIŠĆENJA

1. Sljedeći fluidi, tekućine i plinovi uklanjaju se iz otpadnog vozila, osim ako su potrebni za ponovnu uporabu predmetnih dijelova:
- (a) gorivo;
 - (b) motorno ulje;
 - (c) ulje prijenosnog sustava;
 - (d) ulje u mjenjaču;
 - (e) ulje za upravljački mehanizam;
 - (f) hidrauličko ulje;
 - (g) rashladne tekućine;
 - (h) antifriz;
 - (i) tekućine kočnica;
 - (j) rashladna sredstva;
 - (k) dizelske ispušne tekućine; i
 - (l) ostali fluidi ili plinovi koji se nalaze u otpadnim vozilima.

Nakon uklanjanja fluida i tekućina primjenjuju se odvodni čepovi kako bi se spriječilo curenje ostataka. Spremnici za skupljanje moraju biti označeni kako bi se označila vrsta tekućine koja se nalazi u njima i skladišteni međusobno odvojeno na sigurnom mjestu, u skladu s dijelom A ovog Priloga, kako bi se spriječilo slučajno izlivanje, curenje ili neovlašteni pristup tim spremnicima.

2. Neutraliziraju se ili uklanjaju sljedeći sastavni dijelovi, dijelovi i materijali:

- (a) sustav e-poziva;
- (b) pirotehnički dijelovi zračnih jastuka;
- (c) pirotehnički dijelovi sigurnosnih pojaseva;
- (d) svi drugi pirotehnički dijelovi.

3. Iz otpadnih vozila uklanjaju se sljedeći sastavni dijelovi, dijelovi i materijali:

- (a) zračni jastuci, spremnici za ukapljeni naftni plin (LPG), spremnici za komprimirani prirodni plin (CNG), spremnici za vodik i ostali potencijalno eksplozivni dijelovi i sastavni dijelovi: ti se elementi moraju neutralizirati;
- (b) filtri za ulje;
- (c) rashladna sredstva obrađuju se u skladu s Uredbom (EU) 2024/573;
- (d) sastavni dijelovi za koje je utvrđeno da sadržavaju živu se odvajaju tijekom obrade u zaseban tok koji se na siguran način imobilizira i zbrinjava u skladu s člankom 17. Direktive 2008/98/EZ;
- (e) materijali koji sadržavaju tvari iz članka 5. stavka 4., koje trebaju biti označene kako je navedeno u Prilogu IV. odvajaju se tijekom obrade u zaseban tok koji se na siguran način imobilizira i zbrinjava u skladu s člankom 17. Direktive 2008/98/EZ.

Svi dijelovi, sastavni dijelovi i materijali skupljeni za vrijeme uklanjanja onečišćenja skladište se u za to predviđenim spremnicima. Spremnici za skupljanje moraju biti označeni kako bi se naznačilo koji se sastavni dijelovi, dijelovi i materijali nalaze u njima i skladišteni na sigurnome mjestu, u skladu s dijelom A, kako bi se spriječilo slučajno izlijevanje, curenje ili neovlašteni pristup tim spremnicima.

4. Bilježe se sljedeće informacije o uklanjanju onečišćenja iz otpadnih vozila:

- (a) ukupan broj obrađenih otpadnih vozila;
- (b) prosječna masa otpadnih vozila prije i nakon postupaka uklanjanja i postupka uklanjanja onečišćenja;
- (c) ukupna količina svakog tipa tekućina, dijelova, sastavnih dijelova ili materijala iz kojih je uklonjeno onečišćenje;
- (d) ako je primjenjivo, naziv i podaci za kontakt prijevoznika otpada;
- (e) naziv i podaci za kontakt mjesta završne obrade tekućina i plinova, dijelova, sastavnih dijelova ili materijala skupljenih uklanjanjem onečišćenja.

DIO C

OBVEZNO UKLANJANJE DIJELOVA I SASTAVNIH DIJELOVA IZ OTPADNIH VOZILA

	Izuzeto na temelju članka 29. stavka 2. ako su ispunjeni uvjeti iz dijela G Priloga VIII. X: primjenjuje se izuzeće
1. baterije za električna vozila, uključujući njihove sustave upravljanja baterijama, punjače u vozilu, kućišta ili kutije, ako postoje;	
2. baterije za laka prijevozna sredstva kako su definirane u članku 3. točki 11. Uredbe (EU) 2023/1542, uključujući njihove sustave upravljanja baterijama, punjače u vozilu, kućišta ili kutije, ako postoje;	
3. baterije za pokretanje, rasvjetu i paljenje kako su definirane u članku 3. točki 12. Uredbe (EU) 2023/1542;	
4. prijenosne baterije kako su definirane u članku 3. točki 9. Uredbe (EU) 2023/1542;	
5. motori električnog pogona, uključujući njihova kućišta i sve povezane upravljačke jedinice, ožičenje i ostale dijelove, sastavne dijelove i materijale;	
6. blokovi motora;	X
7. katalizatori;	
8. mjenjači;	X
9. najmanje 70 % ukupnog stakla od vjetrobrana i stražnjeg i bočnog prozora od stakla, uključujući staklene krovne instalacije;	
10. naplatci;	
11. gume;	

	Izuzeto na temelju članka 29. stavka 2. ako su ispunjeni uvjeti iz dijela G Priloga VIII. X: primjenjuje se izuzeće
12. izravno dostupni dijelovi sustava za informiranje i zabavu;	
13. prednja i stražnja svjetla, uključujući njihove pokretače;	
14. glavni kabelski snopovi;	X
15. branici;	X
16. spremnici goriva;	X
17. izmjenjivači topline;	X
18. dijelovi od plastike ojačane ugljičnim vlaknima;	
19. električni i elektronički sastavni dijelovi:	X
(a) inverteri i istosmjerni pretvarači električnih vozila mase veće od 2 kilograma;	X
(b) lako dostupne i velike tiskane pločice;	X
(c) fotonaponske ploče površine veće od 0,2 kvadratna metra;	X
(d) kontrolni moduli i kućišta ventila automatskog mjenjača.	X

DIO D

PONOVA UPORABA, PONOVA PROIZVODNJA I OBNAVLJANJE DIJELOVA I SASTAVNIH DIJELOVA

1. Tehnička evaluacija uklonjenih dijelova i sastavnih dijelova:

(a) za ponovnu uporabu:

i. dio odnosno sastavni dio je funkcionalan;

ii. dio odnosno sastavni dio je prikladan i spreman za uporabu za glavnu svrhu za koju je namijenjen.

(b) za ponovnu proizvodnju ili obnavljanje:

i. dio odnosno sastavni dio sadržava sve relevantne dijelove;

ii. prikladan je za ponovnu proizvodnju ili obnovu, uzimajući u obzir sva oštećenja, smanjene funkcionalnosti, smanjeni radni učinak, skraćeni životni vijek i potrebne popravke;

iii. nema očitih većih korozivnih oštećenja koja bi ometala funkcionalnost dijela ili sastavnog dijela.

2. Minimum informacija koje se moraju navesti na oznakama na dijelovima i sastavnim dijelovima:

(a) ime sastavnog dijela odnosno dijela;

(b) naziv, adresa, s jednom točkom za kontakt, e-adresa i adresa internetskih stranica, ako je primjenjivo, ovlaštenog postrojenja za obradu koje je uklonilo sastavni dio ili dio.

DIO E

SASTAVNI DIJELOVI I DIJELOVI KOJI SE NE SMIJU PONOVRNO UPORABITI

1. svi zračni jastuci, uključujući jastuke, pirotehničke pokretače, elektroničke upravljačke jedinice i senzore;
2. sustavi za naknadnu obradu emisija (npr. katalizatori, filtri čestica), osim ako su ti dijelovi u skladu s povezanim tehničkim pregledom utvrđenim u članku 4. Direktive 2014/45/EU.
3. automatski ili neautomatski sklopovi sigurnosnih pojaseva, uključujući pojaseve, kopče, uvlačnike i pirotehničke aktuatore;
4. sjedala, ako su sidrišta sigurnosnih pojaseva i/ili zračni jastuci dio sjedala;
5. sklopovi za blokiranje upravljača na principu blokade stupa upravljača;
6. imobilizatori, uključujući transpondere i elektroničke upravljačke jedinice.

DIO F

POSEBNI ZAHTJEVI ZA OBRADU UKLONJENIH DIJELOVA, SASTAVNIH DIJELOVA I MATERIJALA

1. Baterije za pokretanje, rasvjetu i paljenje obrađuju se u skladu s člankom 70. Uredbe (EU) 2023/1542.
2. Baterije za električna vozila obrađuju se u skladu s člankom 70. Uredbe (EU) 2023/1542.
3. Baterije za laka prijevozna sredstva obrađuju se u skladu s člankom 70. Uredbe (EU) 2023/1542.
4. Prijenosne baterije obrađuju se u skladu s člankom 70. Uredbe (EU) 2023/1542.

5. Materijali trajnih magneta koji sadržavaju neodimij, disprozij ili prazeodimij (neodimij-željezo-bor, NdFeB) kako su definirani u članku 28. Uredbe (EU) 2024/1252 i bakar iz motora električnog pogona koji nisu prikladni za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje uklanjaju se ako je uklanjanje u ovlaštenim postrojenjima za obradu izvedivo bez prekomjernih troškova. Ako se ne postigne tehnički napredak u recikliranju materijala trajnih magneta koji sadržavaju neodimij-željezo-bor, motori električnog pogona ili njihovi dijelovi koji sadržavaju materijale trajnih magneta skladište se i označuju u skladu s člankom 28. stavkom 1. točkom (b) Uredbe (EU) 2024/1252. Za potrebe budućeg recikliranja ne primjenjuju se zahtjevi povezani s privremenim skladištenjem iz Direktive 1999/31/EZ.
6. Gospodarski subjekti koji se bave obradom obrađuju uklonjene elektroničke sastavne dijelove i dijelove koji ne podliježu ponovnoj uporabi, ponovnoj proizvodnji ili obnavljanju i frakcije neželjnih metala, uključujući izrezane tiskane pločice, kako je utvrđeno u članku 8. stavku 3. Direktive 2012/19/EU.
7. Staklo uklonjeno iz otpadnog vozila reciklira se barem u staklenu ambalažu, staklena vlakna ili proizvode jednakovrijedne kvalitete.
8. Uklonjena rashladna sredstva recikliraju se, oporabljaju ili uništavaju u skladu s člankom 8. Uredbe (EU) 2024/573.
9. S plastikom i i frakcijama ostataka postupa se u skladu s člankom 7. i Prilogom IV. Uredbi (EU) 2019/1021.
10. Gume se obrađuju u skladu s hijerarhijom otpada i općim zahtjevima utvrđenima u članku 4. Direktive 2008/98/EZ kako bi se prednost dala mogućnostima sprečavanja kojima se postiže najbolji ukupni učinak na okoliš, uključujući protektiranje, te kako bi se prednost dala recikliranju, uključujući druge metode osim mehaničkog recikliranja, a ne energetske oporabi.
11. Aluminijski materijali koji potječu iz izmjenjivača topline, kako je navedeno u dijelu C točki 17. Priloga VIII., skladište se i recikliraju odvojeno od lijevanih i kovanih aluminijskih frakcija navedenih u dijelu G točki 2. podtočki b. Priloga VIII.

DIO G

KRITERIJI ZA KOMBINIRANO REZANJE I PRIMJENU TEHNOLOGIJA U FAZI NAKON REZANJA

1. Radi usklađenosti s člankom 27. stavkom 3. ove Uredbe otpadna vozila mogu se rezati zajedno s drugim otpadom samo ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - (a) otpadna električna i elektronička oprema selektivno je obrađena u skladu s Prilogom VII. Direktivi 2012/19/EU;
 - (b) sve su baterije uklonjene u skladu s Uredbom (EU) 2023/1542;
 - (c) plastična ambalaža odvojena je od ambalažnog otpada i metalne ambalaže u skladu s Uredbom (EU) 2025/40;
 - (d) kombiniranim rezanjem ne smanjuje se kvaliteta tokova otpada u usporedbi s odvojenom obradom; i

- (e) posebni doprinosi svakog toka miješanog otpada izlaznim frakcijama mogu se utvrditi kao ispunjavanje obveza u pogledu izvješćivanja u skladu s Uredbom (EU) 2023/1542, Uredbom (EU) 2025/40, Direktivom 2008/98/EZ i Direktivom 2012/19/EU.

2. Zahtjevi u pogledu kvalitete izlaznih frakcija:

- (a) ukupan sadržaj bakra u glavnoj čeličnoj frakciji nije veći od 0,25 % masenog udjela; od 1. rujna 2031., ukupan sadržaj bakra u glavnoj čeličnoj frakciji ne smije prelaziti 0,15 % masenog udjela;
- (b) do 1. rujna 2029. aluminij se razvrstava u najmanje dvije frakcije:
- i. lijevani aluminij (frakcije s udjelom silicija većim od 1,5 %);
 - ii. kovani aluminij (frakcije sa sadržajem silicija jednakim ili manjim od 1,5 %);
- (c) do 1. rujna 2032. aluminij se razvrstava u najmanje četiri frakcije:
- i. aluminijsku frakciju s udjelom silicija višim od 1,5 %, udjelom bakra jednakim ili nižim od 0,5 % i udjelom željeza jednakim ili nižim od 0,2 %;
 - ii. aluminijsku frakciju s udjelom silicija višim od 1,5 % koja ne ispunjava zahtjeve u pogledu sastava iz podtočke i. za bakar i željezo;
 - iii. aluminijsku frakciju s udjelom silicija jednakim ili nižim od 1,5 %, udjelom magnezija jednakim ili nižim od 1,5 %, udjelom bakra jednakim ili nižim od 0,3 % i udjelom cinka jednakim ili nižim od 0,3 %;
 - iv. aluminijsku frakciju s udjelom silicija jednakim ili nižim od 1,5 % koja ne ispunjava zahtjeve u pogledu sastava iz podtočke iii. za magnezij, bakar i cink;
- (d) teška frakcija od rezanja dobivena nakon odvajanja zraka i odvajanja željeza dodatno se obrađuje s ciljem odvajanja željeznih metala, neželjeznih metala, plastike i drugih organskih materijala za recikliranje ili oporabu. Ostatak od tih procesa sadržava manje od 1 % masenog udjela metala i, u skladu s Odlukom Vijeća 2003/33/EZ ⁽¹⁾, manje od 5 % ukupnog masenog udjela organskog ugljika; granična vrijednost ukupnog organskog ugljika (TOC) od manje od 5 % masenog udjela ne primjenjuje se ako je teška frakcija od rezanja, koja je pravilno odabrana i obnovljena, biološki stabilna u skladu s postojećim zakonodavstvom;
- (e) laka frakcija od rezanja dalje se obrađuje s ciljem odvajanja željeznih metala, neželjeznih metala, plastike i drugih organskih materijala za recikliranje ili oporabu; ostatak od tih procesa sadržava manje od 1 % masenog udjela metala i, u skladu s Odlukom 2003/33/EZ, manje od 5 % ukupnog masenog udjela organskih tvari. Granična vrijednost od manje od 5 % ukupnog masenog udjela organskih tvari (TOC) ne primjenjuje se ako je laka frakcija od rezanja koja je pravilno odabrana i obnovljena, biološki stabilna u skladu s postojećim zakonodavstvom.

⁽¹⁾ Odluka Vijeća 2003/33/EZ od 19. prosinca 2002. o utvrđivanju kriterija i postupaka za prihvrat otpada na odlagališta sukladno članku 16. i Prilogu II. Direktivi 1999/31/EZ (SL L 11, 16.1.2003., str. 27., ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj)).

3. Dokumentacija koju treba dostaviti radi izuzeća od obveze uklanjanja dijelova, sastavnih dijelova i materijala:

- (a) ako je dostupna, kopija pisanog ugovora između ovlaštenog postrojenja za obradu i postrojenja koje obavlja rezanje i upotrebljava tehnologije u fazi nakon rezanja, uključujući specifikacije kvalitete sekundarnih materijala spremnih za recikliranje i tehničke specifikacije obrade frakcija iz otpadnih vozila;
- (b) izvješće s bilancom mase o analizi kvalitete i kvantitete obrađenih frakcija (izlazne frakcije) na temelju uzorka za potrebe utvrđivanja reprezentativne konfiguracije obrade koje je sastavilo neovisno tijelo.

—

PRILOG IX.

INFORMACIJE ZA UPIS U REGISTAR PROIZVOĐAČA

1. Informacije koje dostavlja proizvođač ili njegov ovlaštení zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača:

- (a) ime i, ako je primjenjivo, ime robnih marki pod kojima proizvođač posluje u državi članici, adresu proizvođača, uključujući poštanski broj i mjesto, ulicu i broj, zemlju, broj telefona, ako postoji, internetsku stranicu i e-adresu, pri čemu mora biti navedena jedinstvena točka za kontakt;
- (b) nacionalnu identifikacijsku oznaku proizvođača, uključujući njegov matični broj u registru trgovačkih društava ili jednakovrijedan službeni registarski broj, i europski ili nacionalni porezni identifikacijski broj;
- (c) kategorije vozila koje proizvođač namjerava prvi put staviti na tržište na državnom području države članice;
- (d) informacije o načinu na koji proizvođač ispunjava svoje odgovornosti iz članka 16., uključujući informacije u pisanom obliku o:
 - i. mjerama koje je proizvođač poduzeo kako bi ispunio obveze odgovornosti proizvođača iz članka 16. i 20.;
 - ii. mjerama uspostavljenima radi ispunjavanja obveze skupljanja iz članka 23. u vezi s količinom vozila koje proizvođač stavlja na raspolaganje na tržištu u državi članici; i
 - iii. sustavu kojim se osigurava pouzdanost podataka koji se dostavljaju nadležnim tijelima;
- (e) izjavu proizvođača ili, ako je primjenjivo, proizvođačeva ovlaštenog zastupnika za proširenu odgovornost proizvođača ili organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača u kojoj se navodi da su dostavljene informacije istinite.

2. Informacije koje je potrebno dostaviti, uz informacije navedene u točki 1., ako je za provedbu obveza proširene odgovornosti proizvođača imenovana organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača:

- (a) ime i podaci za kontakt organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača, uključujući poštanski broj i mjesto, ulicu i broj, zemlju, telefonski broj, adresu internetskih stranica, e-adresu i nacionalnu identifikacijsku oznaku;
- (b) matični broj u registru trgovačkih društava ili istovjetan službeni registarski broj i europski ili nacionalni porezni identifikacijski broj organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača; i
- (c) ovlaštenje zastupanog proizvođača.

3. Informacije koje treba dostaviti, uz informacije navedene u točki 1., organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača kada je imenovana u skladu s člankom 17. stavkom 1.:
 - (a) imena i podaci za kontakt proizvođača koje zastupa, uključujući poštanske brojeve i mjesta, ulice i brojeve, zemlje, telefonske brojeve, internetske stranice i e-adrese;
 - (b) ovlaštenje svakog proizvođača kojeg zastupa, ako je primjenjivo;
 - (c) ako organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača zastupa više proizvođača, zasebno navodi načine na koje svaki od proizvođača koje zastupa ispunjava obveze utvrđene u članku 16.
 4. Ako obveze iz članka 16. u ime proizvođača ispunjava imenovani zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača koji zastupa više proizvođača, taj zastupnik, uz informacije navedene u točki 1., dostavlja ime i podatke za kontakt svakog pojedinačnog proizvođača kojeg zastupa.
-

PRILOG X.

POTVRDA O UNIŠTENJU

1.	Ustanova ili poduzeće koji izdaju ovu potvrdu	
1.1.	Naziv	
1.2.	Adresa	
1.3.	Telefonski broj	
1.4.	Adresa e-pošte [ako je dostupna]	
1.5.	Registracijski ili identifikacijski broj (*)	
2.	Nadležno tijelo koje je ustanovi ili poduzeću iz točke 1. izdalo dozvolu	
2.1.	Država članica	
2.2.	Naziv	
2.3.	Adresa	
3.	Potvrda o uništenju	
3.1.	Datum izdavanja	
3.2.	Broj	
4.	Informacije o vozilu za koje je izdana ova potvrda o uništenju	
4.1.	Nacionalna oznaka	
4.2.	(A) Registarski broj (**)	
4.3.	(J) Kategorija (**)	
4.4.	(D.1) Marka (**)	
4.5.	(D.3) Trgovački naziv (**)	

4.6.	(E) Identifikacijski broj vozila (**)	
4.7.	Broj potvrde o registraciji	
5.	Informacije o vlasniku vozila	
5.1.	(C.2.1) Prezime ili naziv poduzeća (**)	
5.2.	(C.2.2) Drugo ime ili druga imena (**)	
5.3.	(C.2.3) Adresa (**)	
5.4.	Telefonski broj [ako je dostupan i uz pristanak vlasnika]	
5.5.	Adresa e-pošte [ako je dostupna i uz pristanak vlasnika]	
6.	Napomene	

(*) Od ovog se zahtjeva može odustati u slučaju da nacionalni registracijski ili identifikacijski sustav ne predviđa takve brojeve.

(**) Usklađeni kodovi Zajednice iz Direktive 1999/37/EZ.

PRILOG XI.

IZMJENE UREDBE (EU) 2018/858 I UREDBE (EU) br. 168/2013

1. Prilog II. Uredbi (EU) 2018/858 mijenja se kako slijedi:

(a) u dijelu I. unos G13 zamjenjuje se sljedećim:

[illegible]

(b) dodatak 1. mijenja se kako slijedi:

i. u tablici 1. unos G13 zamjenjuje se sljedećim:

„G13	Kružnost	Uredba (EU) 2026/1738		(nije primjenjivo) Međutim, primjenjuje se dio E Priloga VIII. o zabrani ponovne uporabe navedenih sastavnih dijelova.”
------	----------	-----------------------	--	---

ii. u tablici 2. unos G13 zamjenjuje se sljedećim:

„G13	Kružnost	Uredba (EU) 2026/1738		(nije primjenjivo) Međutim, primjenjuje se dio E Priloga VIII. o zabrani ponovne uporabe navedenih sastavnih dijelova.”
------	----------	-----------------------	--	---

(c) u Dodatku 2. točka 4. mijenja se kako slijedi:

i. u tablici „Dio I.: Vozila kategorije M₁” unos 59. zamjenjuje se sljedećim:

„59.	Uredba (EU) 2026/1738 (Kružnost)	Ne primjenjuju se zahtjevi iz te uredbe.”
------	----------------------------------	---

ii. u tablici „Dio II.: Vozila kategorije N₁” unos 59. zamjenjuje se sljedećim:

„59.	Uredba (EU) 2026/1738 (Kružnost)	Ne primjenjuju se zahtjevi iz te uredbe.”
------	----------------------------------	---

(d) dio III. mijenja se kako slijedi:

i. u Dodatku 1. unos 59. zamjenjuje se sljedećim:

„59.	Kružnost	Uredba (EU) 2026/1738	nije pri- mjenjivo	nije pri- mjenjivo”		
------	----------	-----------------------	-----------------------	------------------------	--	--

ii. u Dodatku 2. unos 59. zamjenjuje se sljedećim:

„59.	Kružnost	Uredba (EU) 2026/1738	nije pri- mjenjivo				nije pri- mjenji- vo”				
------	----------	-----------------------	-----------------------	--	--	--	-----------------------------	--	--	--	--

iii. u Dodatku 3. unos 59. zamjenjuje se sljedećim:

„59.	Kružnost	Uredba (EU) 2026/1738	nije primjenjivo”
------	----------	-----------------------	-------------------

iv. u Dodatku 4. unos 59. zamjenjuje se sljedećim:

„59.	Kružnost	Uredba (EU) 2026/1738	nije primjenjivo				nije primjenjivo”							
------	----------	-----------------------	------------------	--	--	--	-------------------	--	--	--	--	--	--	--

2. Prilog II. Uredbi (EU) br. 168/2013 mijenja se kako slijedi:

u odjeljku C1 iz tablice, unos 15.a zamjenjuje se sljedećim:

				L1e-A ¹	L1e-B ²	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
„15a	18	Zahtjevi za kružnost	Uredba (EU) 2026/1738	<u>x</u>	<u>x</u>	<u>x</u>	x	x	x	x	x	x	x	x”

PRILOG XII.

IZMJENE UREDBE (EU) 2023/1542

Tablica u Prilogu I. zamjenjuje se sljedećom tablicom:

„Stupac 1. Oznaka tvari ili skupine tvari	Stupac 2. Uvjeti ograničenja
1. Živa CAS br. 7439-97-6 EC br. 231-106-7 i njezini spojevi	Baterije, neovisno o tome jesu li prisutne i ugrađene u uređaje, laka prijevozna sredstva ili druga vozila, ne smiju sadržavati više od 0,0005 % žive (izraženo kao živin metal) po masi.
2. Kadmij CAS br. 7440-43-9 EC br. 231-152-8 i njegovi spojevi	1. Prijenosne baterije, neovisno o tome jesu li prisutne i ugrađene u uređaje, laka prijevozna sredstva ili druga vozila, ne smiju sadržavati više od 0,002 % kadmija (izraženo kao metal kadmija) po masi. 2. Baterije električnih vozila i baterije za pokretanje, rasvjetu i paljenje ugrađene u vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M₁ i N₁ kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858, ne sadržavaju više od 0,01 % masenog udjela kadmija (izraženo kao metal kadmija) u homogenom materijalu. 3. Točka 2. ne primjenjuje se na baterije električnih vozila koje se upotrebljavaju kao rezervni dijelovi za električna vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M₁ i N₁ kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858, i koje su stavljene na tržište prije 31. prosinca 2008.
3. Olovo CAS br. 7439-92-1 EC br. 231-100-4 i njegovi spojevi	1. Od 18. kolovoza 2024. prijenosne baterije, neovisno o tome jesu li prisutne i ugrađene u uređaje, ne smiju sadržavati više od 0,01 % olova (izraženo kao metal olova) po masi. 2. Ograničenje iz točke 1. ne primjenjuje se na prijenosne gumbaste članke cink-zrak do 18. kolovoza 2028. 3. Prijenosne baterije ugrađene u vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M₁ i N₁ kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858, ne sadržavaju više od 0,1 % masenog udjela olova (izraženo kao metal olova) u homogenom materijalu. 4. Točka 3. ne primjenjuje se na prijenosne baterije koje su ugrađene u vozila ili se upotrebljavaju kao rezervni dijelovi vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M₁ i N₁ kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858, koja su homologirana prije 1. siječnja 2024. 5. Baterije za električna vozila ugrađene u vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M₁ i N₁ kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858 ne sadržavaju više od 0,1 % masenog udjela olova (izraženo kao metal olova) u homogenom materijalu.

„Stupac 1. Oznaka tvari ili skupine tvari	Stupac 2. Uvjeti ograničenja
	6. Točka 5. ne primjenjuje se na: (a) baterije za električna vozila koje se koriste u visokonaponskim sustavima ⁽¹⁾ i koje su ugrađene u vozila ili se upotrebljavaju kao rezervni dijelovi vozila, kategorija M₁ i N₁ kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858, koja su homologirana prije 1. siječnja 2019.; (b) baterije za električna vozila koje nisu obuhvaćene podtočkom (a) ove točke koje su ugrađene u vozila ili se upotrebljavaju kao rezervni dijelovi za vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M₁ i N₁ kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858, koja su homologirana prije 1. siječnja 2024. 7. Baterije za pokretanje, rasvjetu i paljenje ugrađene u vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M₁ i N₁, kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858, ne sadržavaju više od 0,1 % masenog udjela olova (izraženo kao metal olova) u homogenom materijalu. 8. Točka 7. ne primjenjuje se na: (a) baterije za pokretanje, rasvjetu i paljenje koje se upotrebljavaju za primjene od 12 V za vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M₁ i N₁ kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858 ⁽¹⁾; (b) baterije za pokretanje, rasvjetu i paljenje koje se upotrebljavaju za primjene od 24 V u vozilima za posebne namjene kategorija M₁ i N₁ kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858 ⁽²⁾; (c) baterije za pokretanje, rasvjetu i paljenje koje se upotrebljavaju za primjene koje nisu obuhvaćene podtočkama (a) i (b) ove točke u vozilima, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M₁ i N₁ kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858 koja su homologirana tipom prije 1. siječnja 2024.
4. Šesterovalentni krom CAS br. 18540-29-9 EC br. 606-053-1 i njegovi spojevi	Baterije ugrađene u vozila, uključujući vozila za posebne namjene, kategorija M ₁ i N ₁ , kako su definirane u Uredbi (EU) 2018/858, ne sadržavaju više od 0,1 % masenog udjela šesterovalentnog kroma (izraženo kao metal šesterovalentnog kroma) u homogenom materijalu.
⁽¹⁾ Sustavi s istosmjernim naponom > 75 V kako je predviđeno u članku 1. Direktive 2014/35/EU Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³⁾ .”	

⁽¹⁾ Ovo se izuzeće preispituje 2030.

⁽²⁾ Ovo se izuzeće preispituje 2030.

⁽³⁾ Direktiva 2014/35/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje na tržištu električne opreme namijenjene za uporabu unutar određenih naponskih granica (SL L 96, 29.3.2014., str. 357., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj>).

PRILOG XIII.

KRITERIJI KOJE TREBAJU ISPUNJAVATI POSTROJENJA U TREĆIM ZEMLJAMA KOJA OBAVLJAJU PROIZVODNJU RECIKLIRANOG MATERIJALA

DIO A KRITERIJI PREMA KOJIMA SE DOKAZUJE DA JE RECIKLIRANI MATERIJAL PROIZVEDEN U POSTROJENJU KOJE ISPUNJAVA ODREĐENE ZAHTEJEVE ZA ZAŠTITU LJUDSKOG ZDRAVLJA, KLIME I OKOLIŠA UTVRĐENE U PRAVU UNIJE ILI JEDNAKOVRIJEDNE ZAHTEJEVE (U SKLADU S ČLANKOM 6. STAVKOM 4.)

1. Postrojenje koje se nalazi u trećoj zemlji te je uključeno u proizvodnju recikliranog materijala mora u svojem stvarnom radu ispunjavati sljedeće uvjete:

- (a) ispunjava zahtjeve za recikliranje otpada i obavlja svoje djelatnosti u skladu s primjenjivim nacionalnim zakonodavstvom o zaštiti okoliša;
- (b) konstruirano je, izgrađeno i njime se upravlja na siguran i za okoliš prihvatljiv način, a posebno ima uspostavljene potrebne procese, odgovarajuću tehnologiju za gospodarenje otpadom, organizaciju i infrastrukturu potrebne za recikliranje dotičnog otpada;
- (c) svoj plastični otpad nabavlja iz države članice ili zemlje koja poštuje pravo Unije ili jednakovrijedne norme kao države članice u pogledu zaštite okoliša i sigurnosti radnika te posluje u takvoj zemlji u skladu s kriterijima utvrđenima u stavku 3.;
- (d) uspostavlja i vodi sustave upravljanja i praćenja, postupke i tehnike kojima je svrha spriječiti, smanjiti, svesti na najmanju moguću mjeru i koliko god je moguće ukloniti sljedeće:
 - i. rizike za zdravlje i sigurnost dotičnih radnika i stanovništva koje živi u blizini postrojenja; i
 - ii. štetne učinke na okoliš uzrokovane njegovim aktivnostima (posebno putem odgovarajućih mjera poduzetih za praćenje i rješavanje pitanja onečišćenja);
- (e) osigurava sljedivost cjelokupnog otpada primljenog i obrađenog u postrojenju, uključujući osiguravanje dokumentiranja cjelokupnog preostalog otpada nastalog njegovim radom i prijenos tog otpada samo u ona postrojenja za gospodarenje otpadom koja su ovlaštena za obradu takvog preostalog otpada;
- (f) poduzelo je mjere za uštedu energije i ograničavanje emisija stakleničkih plinova povezanih s njegovim aktivnostima;
- (g) vodi i može dostaviti evidenciju o svojim aktivnostima gospodarenja otpadom u posljednjih pet godina; ako određeno postrojenje posluje manje od pet godina, vodi i može dostaviti evidenciju o svojim aktivnostima gospodarenja otpadom tijekom dotadašnjeg poslovanja;
- (h) njegov operater ili njegova uprava nisu osuđeni za obavljanje nezakonitih aktivnosti povezanih s gospodarenjem otpadom u posljednjih pet godina.

2. Sljedeća ili jednakovrijedna pravila uzimaju se u obzir kao referentna točka i prema potrebi:
 - (a) posebni zahtjevi za obradu određenog otpada i izračun količine obrađenog otpada, koji su obvezni u skladu sa zakonodavstvom Unije, te za obračun količina proizvedenih recikliranih materijala;
 - (b) zaključci o najboljim raspoloživim tehnikama doneseni za određene aktivnosti na temelju Direktive 2010/75/EU.
3. Plastični otpad obrađuje se na način koji je u skladu sa zahtjevima utvrđenima u pravu Unije ili jednakovrijedan tim zahtjevima i dolazi iz države članice ili zemlje sa sveobuhvatnim okvirom za gospodarenje otpadom koji obuhvaća cijelo njezino državno područje i dokazuje njezinu sposobnost i spremnost da zajamči gospodarenje otpadom na način prihvatljiv za okoliš, posebno uzimajući u obzir sljedeće kriterije:
 - (a) mjere koje su provedene i planirane za osiguravanje gospodarenja otpadom na način prihvatljiv za okoliš na njezinu državnom području, kao što je uvođenje programa proširene odgovornosti proizvođača ili jednakovrijednog sustava za provedbu načela „onečišćivač plaća”;
 - (b) mjere koje su provedene i planirane za povećanje udjela plastike reciklirane iz vozila nakon potrošnje te pokazatelje za praćenje tih mjera;
 - (c) mjere koje su provedene i planirane za povećanje udjela plastike reciklirane iz vozila nakon potrošnje ugrađene u vozila koja se stavljaju na nacionalno tržište te pokazatelje za praćenje tih mjera.

DIO B KRITERIJI PREMA KOJIMA SE DOKAZUJE DA JE RECIKLIRANI MATERIJAL PROIZVEDEN U SKLADU SA ZAHTJEVIMA IZ ČLANKA 6. STAVAKA 1., 2. I 3.

Postrojenje koje se nalazi u trećoj zemlji te je uključeno u proizvodnju recikliranog materijala mora u svojem stvarnom radu ispunjavati sljedeće uvjete:

1. postrojenje može pružiti dokaze da proizvodi materijale reciklirane iz otpada nakon potrošnje. Ako postrojenje proizvodi i materijale dobivene od otpada prije potrošnje ili sirovina, može dokazati da jasno razlikuje različite vrste materijala. Postrojenje osigurava da isporučuje samo reciklirane materijale iz otpada nakon potrošnje, što je uvjet da se taj materijal uzme u obzir kao dio ciljeva utvrđenih u članku 6.
2. Postrojenje koje proizvodi reciklirane materijale iz otpada nakon potrošnje dobivene iz otpadnih vozila ili popravljenih vozila mora moći dokazati da je takav otpad skupljen odvojeno i da nije pomiješan s materijalima drugog podrijetla na način kojim bi se spriječila sljedivost tog otpada prije njegova dolaska u postrojenje i tijekom cijelog postupka recikliranja.

PRILOG XIV.

ZAHTJEVI ZA REVIZIJE, CERTIFIKATORE I REVIZORE

DIO A DETALJNI ZAHTJEVI ZA TREĆE STRANE KOJE PROVODE REVIZIJE

1. Treća strana koja provodi revizije postrojenja koje se nalazi u trećoj zemlji u skladu s člankom 6. stavkom 5. neovisna je o dobavljaču, izrađivaču ili osobi uključenoj u proizvodnju recikliranog materijala te o kontroliranom postrojenju. U tu svrhu treća strana mora moći dokumentirati sljedeće:

(a) nije dio tih subjekata niti je pod njihovom kontrolom;

(b) uspostavila je i provodi postupke kojima se jamči njezina nepristranost, uključujući:

i. procjenu rizika u pogledu svoje nepristranosti na kontinuiranoj osnovi;

ii. utvrđivanje, uklanjanje i ublažavanje rizika u pogledu nepristranosti koji proizlaze iz financijskih, komercijalnih i drugih vrsta pritisaka;

iii. procjenu rizika u pogledu svoje nepristranosti koji proizlaze iz odnosa njezina osoblja;

(c) strukturirana je i njome se upravlja na način kojim se osigurava njezina neovisnost i nepristranost, uključujući:

i. moguće ju je jasno identificirati unutar pravne osobe ako pravna osoba obavlja i aktivnosti koje nisu povezane s revizijama;

ii. ima pravila izvješćivanja o obavljenoj revizijskoj aktivnosti;

iii. njezino osoblje ima jasno prepoznatljive odgovornosti u vezi s provođenjem revizija.

2. Smatra se da treća strana koja provodi revizije u skladu s člankom 6. stavkom 5. ima odgovarajuće kvalifikacije u području revizija i obrade otpada ako ima dovoljan broj kvalificiranog osoblja, izravno ili putem podugovaranja, koje se redovito osposobljava i ako njezino osoblje uključeno u provedbu takvih revizija ima dokumentirano stručno iskustvo u svim sljedećim područjima:

(a) provođenje revizija postrojenja za obradu otpada;

(b) postupci obrade otpada;

(c) sustavi upravljanja okolišem te zdravljem i sigurnošću na radu;

(d) proizvodnja recikliranog materijala.

3. Kako bi se dokazala sukladnost s kriterijima iz točaka 1. i 2. ovog dijela, treća strana koja provodi reviziju ili certificiranje upućuje na svoje certificiranje u skladu s normama Unije ili jednakovrijednim međunarodno priznatim normama relevantnima za provedbu revizija, kao što su međunarodne norme ISO 19011:2018 ili ISO/IEC 17020:2012.

DIO B PREDMET REVIZIJE

1. Revizijom iz članka 6. stavka 5. provjerava se ispunjava li postrojenje koje se nalazi u trećoj zemlji te je uključeno u proizvodnju recikliranog materijala uvjete navedene u Prilogu XIII. u svojem stvarnom radu.
2. Imena i podaci za kontakt osoba koje su provele revizije jasno se navode u izvješćima o reviziji.

PRILOG XV.
KORELACIJSKE TABLICE

1. Direktiva 2000/53/EZ

Direktiva 2000/53/EZ	Ova Uredba
Članak 1.	Članak 1.
Članak 2. točka 1.	Članak 3. točka 1.
Članak 2. točka 2.	Članak 3. točka 2.
Članak 2. točka 3.	Članak 3. točka 23.
Članak 2. točka 4.	Članak 3. točka 39.
Članak 2. točka 5.	Članak 3. točka 18.
Članak 2. točka 6.	Članak 3. točka 4.
Članak 2. točka 7.	Članak 3. točka 39.
Članak 2. točka 8.	Članak 3. točka 39.
Članak 2. točka 9.	Članak 3. točka 39.
Članak 2. točka 10.	Članak 3. točka 35.
Članak 2. točka 11.	—
Članak 2. točka 11. podtočka (a)	—
Članak 2. točka 11. podtočka (b)	—
Članak 2. točka 11. podtočka (c)	—
Članak 2. točka 11. podtočka (d)	—
Članak 2. točka 12.	—
Članak 2. točka 13.	—

Direktiva 2000/53/EZ	Ova Uredba
Članak 3. stavak 1.	Članak 2. stavak 1. točka (a)
Članak 3. stavak 2.	—
Članak 3. stavak 3.	—
Članak 3. stavak 4.	—
Članak 3. stavak 5.	—
Članak 4. stavak 1. točka (a)	Članak 5. stavak 1.
Članak 4. stavak 1. točka (b)	Članak 7. stavak 1.
Članak 4. stavak 1. točka (c)	Članak 6.
Članak 4. stavak 2. točka (a)	Članak 5. stavci 4. i 5.
Članak 4. stavak 2. točka (b) podtočka i.	Članak 5. stavak 6. točka (a)
Članak 4. stavak 2. točka (b) podtočka ii.	Članak 5. stavak 6. točka (b)
Članak 4. stavak 2. točka (b) podtočka iii.	Članak 5. stavak 6. točka (c)
Članak 4. stavak 2. točka (b) podtočka iv.	Članak 5. stavak 6. točka (d)
Članak 4. stavak 2. točka (c)	—
Članak 5. stavak 1., prva crtica	—
Članak 5. stavak 1. druga crtica	Članak 23. stavak 3. točka (b)
Članak 5. stavak 2.	Članak 24. stavak 1.
Članak 5. stavak 3. prvi podstavak	Članak 25.
Članak 5. stavak 3. drugi podstavak	Članak 25. stavak 1.
Članak 5. stavak 3. treći podstavak	—
Članak 5. stavak 4. prvi podstavak	Članak 24. stavak 2.
Članak 5. stavak 4. drugi podstavak	Članak 16. i članak 20. stavak 1. točka (a)

Direktiva 2000/53/EZ	Ova Uredba
Članak 5. stavak 4. treći podstavak	Članak 24. stavak 2.
Članak 5. stavak 4. četvrti podstavak	—
Članak 5. stavak 5. prvi podstavak	Članak 25. stavak 1. i Prilog X.
Članak 5. stavak 5. drugi podstavak	—
Članak 6. stavak 1.	Članak 26. stavci 1. i 2.
Članak 6. stavak 2. prvi podstavak	Članak 15. stavak 1.
Članak 6. stavak 2. drugi podstavak	—
Članak 6. stavak 3. prvi podstavak	Članak 29. stavak 1. i dio C Priloga VIII.
Članak 6. stavak 3. drugi podstavak	Članak 28. stavak 1.
Članak 6. stavak 4.	Članak 15. stavak 2.
Članak 6. stavak 5.	Članak 26. stavak 4.
Članak 6. stavak 6.	Članak 26. stavak 3.
Članak 7. stavak 1.	Članak 30. stavak 1.
Članak 7. stavak 2. točka (a)	—
Članak 7. stavak 2. točka (b)	Članak 33. stavak 1. točke (a) i (b)
Članak 7. stavak 2. drugi podstavak	—
Članak 7. stavak 2. treći podstavak	—
Članak 7. stavak 3.	—
Članak 7. stavak 4.	—
Članak 7. stavak 5.	—
Članak 8. stavak 1.	Članak 12. stavak 1.

Direktiva 2000/53/EZ	Ova Uredba
Članak 8. stavak 2.	Članak 12. stavak 2.
Članak 8. stavak 3.	Članak 11. stavak 1.
Članak 8. stavak 4.	Članak 11. stavci 1. i 3.
Članak 9. stavak 1.a prvi podstavak	Članak 50. stavak 1. prvi podstavak
Članak 9. stavak 1.a drugi podstavak	Članak 50. stavak 1. drugi podstavak
Članak 9. stavak 1.a treći podstavak	Članak 50. stavak 1. treći podstavak
Članak 9. stavak 1.b	Članak 50. stavak 2.
Članak 9. stavak 1.c	Članak 50. stavak 3. treći podstavak
Članak 9. stavak 1.d	Članak 50. stavak 5.
Članak 9. stavak 2.	Članak 9. i dio A Priloga V.
Članak 9.a stavak 1.	Članak 51. stavak 1.
Članak 9.a stavak 2.	Članak 51. stavak 2.
Članak 9.a stavak 3.	Članak 51. stavak 3.
Članak 9.a stavak 4.	Članak 51. stavak 4.
Članak 9.a stavak 5.	Članak 51. stavak 5.
Članak 9.a stavak 6.	Članak 51. stavak 6.
Članak 10. stavak 1.	—
Članak 10. stavak 2.	—
Članak 10. stavak 3.	—
Članak 10.a	Članak 56.
Članak 11. stavak 1.	Članak 52. stavak 1.

Direktiva 2000/53/EZ	Ova Uredba
Članak 11. stavak 2.	Članak 52. stavak 2.
Članak 12. stavak 1.	Članak 59. stavak 1.
Članak 12. stavak 2.	Članak 59. stavak 2.
Članak 12. stavak 3.	—
Članak 13.	—
Prilog I.	Prilog VIII.
Prilog II.	Prilog IV.

2. Direktiva 2005/64/EZ

Direktiva 2005/64/EZ	Ova Uredba
Članak 1., prvi podstavak	Članak 1.
Članak 1., drugi podstavak	—
Članak 2.	Članak 2. stavak 1. točka (a)
Članak 3. točka (a)	—
Članak 3. točka (b)	—
Članak 3. točka (c)	Članak 2. stavak 2. točka (a)
Članak 4. točka 1.	Članak 3. točka 1.
Članak 4. točka 2.	—
Članak 4. točka 3.	Članak 3. točka 3.
Članak 4. točka 4.	Članak 3. točka 2.
Članak 4. točka 5.	Prilog III.
Članak 4. točka 6.	—

Direktiva 2005/64/EZ	Ova Uredba
Članak 4. točka 7.	Članak 3. točka 40.
Članak 4. točka 8.	—
Članak 4. točka 9.	Članak 3. točka 4.
Članak 4. točka 10.	Članak 3. točka 39.
Članak 4. točka 11.	—
Članak 4. točka 12.	Članak 3. točka 39.
Članak 4. točka 13.	Članak 3. točka 5.
Članak 4. točka 14.	Članak 3. točka 6.
Članak 4. točka 15.	Članak 3., točka 7.
Članak 4. točka 16.	—
Članak 4. točka 17.	—
Članak 4. točka 18.	—
Članak 4. točka 19.	—
Članak 4. točka 20.	—
Članak 5. stavak 1.	—
Članak 5. stavak 2.	Članak 8. stavak 2.
Članak 5. stavak 3.	Članak 8. stavak 3.
Članak 5. stavak 4.	—
Članak 6. stavak 1.	—
Članak 6. stavak 2. drugi podstavak	Članak 5. stavci 4. i 5.

Direktiva 2005/64/EZ	Ova Uredba
Članak 6. stavak 3.	Članak 9.
Članak 6. stavak 4.	—
Članak 6. stavak 5.	—
Članak 6. stavak 6.	—
Članak 6. stavak 7.	—
Članak 6. stavak 8.	—
Članak 7. točka (a)	dio E Priloga VIII.
Članak 7. točka (b)	dio E Priloga VIII.
Članak 8.	—
Članak 9.	—
Članak 10. stavak 1.	—
Članak 10. stavak 2.	—
Članak 10. stavak 3.	—
Članak 10. stavak 4.	—
Članak 11. stavak 1.	—
Članak 11. stavak 2.	—
Članak 12.	—
Članak 13.	—
Prilog I.	Članak 4. stavak 1.
Prilog II.	—

Direktiva 2005/64/EZ	Ova Uredba
Prilog III.	—
Prilog VII.	—
Prilog V.	dio E Priloga VIII.
Prilog VI.	—