



2026/1738

24.7.2026

UREDBA (EU) 2026/1738 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 8. julija 2026

**o zahtevah glede krožnosti pri zasnovi vozil in ravnanju z izrabljenimi vozili, spremembi uredb
(EU) št. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 in (EU) 2023/1542 ter razveljavitvi
direktiv 2000/53/ES in 2005/64/ES**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 114 Pogodbe ter člena 192(1) Pogodbe v povezavi s členi 14 do 36 te uredbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Sporočilo Komisije z dne 11. decembra 2019 z naslovom „Evropski zeleni dogovor“ je evropska strategija za rast, katere cilj je preobraziti Unijo v pravično in uspešno družbo s sodobnim, z viri gospodarnim in konkurenčnim gospodarstvom, ki najkasneje do leta 2050 ne bo ustvarjalo nobenih neto emisij toplogrednih plinov in v katerem bo gospodarska rast ločena od rabe virov. Da bi politike Unije v zvezi z izdelki prispevale k zmanjševanju emisij ogljika na svetovni ravni, je treba zagotoviti, da se izdelki, ki se tržijo in prodajajo v Uniji, trajnostno pridobivajo, izdelujejo in obdelajo ob koncu življenjske dobe.

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

⁽²⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 18. junija 2026 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 29. junija 2026.

- (2) Avtomobilski sektor pomembno prispeva k uporabi energetskih in materialnih virov v Uniji, s tem pa tudi k nastajanju toplogrednih plinov. Proizvodnja vozil v tretjih državah, ki so dana na trg Unije, prispeva k nastajanju toplogrednih plinov po svetu, kar negativno vpliva na okolje v Uniji. Prehod z uporabe fosilnih goriv v vozilih na brezemisijско mobilnost, kot je določeno v svežnju „Pripravljeni na 55“, je eden od predpogojev za doseganje cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050. Zmanjšal bo emisije toplogrednih plinov iz avtomobilskega sektorja, povezane s fazo uporabe vozil. Avtomobilska industrija je eden od največjih uporabnikov primarnega aluminija, jekla in plastike, ki so povezani z izdelavo novih vozil, danih na trg Unije. To lahko pomembno vpliva na okolje, saj je povezano z energijo, potrebno za pridobivanje in predelavo teh materialov. Okoljski odtis, povezan z izdelavo novih vozil, bi se lahko povečal zaradi stalne elektrifikacije voznega parka, stalnega povečevanja velikosti in mase vozil ter čedalje bolj razširjene uporabe in zapletenosti elektronike v prihodnjih modelih, pri čemer je za oboje potrebna znatna količina kritičnih in strateških surovin in plemenitih kovin, kot so baker in elementi redke zemlje. Posledica teh sprememb je, da bi lahko imela faza proizvodnje večji okoljski odtis kot faza uporabe vozil, evropska industrija pa bi utegnila postajati vse bolj odvisna od uvoza kritičnih surovin in ranljiva za motnje v dobavi, kar bi škodilo njeni konkurenčnosti. Poleg tega je zaradi sedanjih zahtev v pravu Unije o ravnanju z odpadki predelava virov iz izrabljenih vozil neoptimalna, obstaja pa tudi velik potencial za povečanje količine in kakovosti delov, sestavnih delov in materialov za popravilo, ponovno uporabo, ponovno izdelavo, obnovo, naknadno opremljanje ali recikliranje, in sicer tako iz vozil v fazi uporabe kot iz izrabljenih vozil. Da bi obravnavali te vplive na okolje, prispevali k razogljičenju sektorja in podprli konkurenčnost s povečanjem odpornosti avtomobilske industrije, je treba izboljšati delovanje enotnega trga in okrepiti prehod avtomobilske industrije na krožno gospodarstvo. To je v skladu s sporočilom Komisije z dne 11. marca 2020 z naslovom „Novi akcijski načrt za krožno gospodarstvo – Za čistejšo in konkurenčnejšo Evropo“, v katerem je Komisija pozvala k reviziji sedanjih pravil, da bi „spodbujala bolj krožne poslovne modele, tako da bi vprašanja zasnove povezala z obdelavo izrabljenih vozil, pri čemer bo upoštevala pravila o obvezni vsebnosti recikliranih materialov za nekatere materiale sestavnih delov in izboljšala učinkovitost recikliranja“. To je tudi v skladu z Uredbo (EU) 2024/1252 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾. Svet in Evropski parlament sta poudarila tudi potrebo po novih pravilih Unije na tem področju, ki bi nadomestila obstoječa pravila o homologaciji vozil, ko gre za ponovno uporabnost, možnost recikliranja in možnost predelave, ter o izrabljenih vozilih.
- (3) Direktiva 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾ določa harmonizirane zahteve za obdelavo izrabljenih vozil in cilje za ponovno uporabo in recikliranje ter ponovno uporabo in predelavo vozil. Določa obveznosti glede zbiranja izrabljenih vozil in obveznosti za gospodarske subjekte, zlasti v smislu omejevanja uporabe težkih kovin v vozilih. Določa tudi osnovna pravila o razširjeni odgovornosti proizvajalca, ki od proizvajalcev vozil zahtevajo, da krijejo del stroškov zbiranja izrabljenih vozil.
- (4) Ocena Direktive 2000/53/ES, ki jo je opravila Komisija, je pokazala, da je bila učinkovita pri doseganju številnih prvotnih ciljev, zlasti pri odpravi kadmija, svinca, živega srebra in šestvalentnega kroma iz vozil, povečanju števila zbirnih mest za izrabljena vozila ter doseganju ciljev predelave in recikliranja. Vendar je bilo v oceni ugotovljeno, da navedena direktiva ni dovolj naslovila pomembnih vprašanj, povezanih z zbiranjem izrabljenih vozil, in ni bila več ustrezno prilagojena za zagotavljanje visoke kakovosti obdelave teh vozil.

⁽³⁾ Uredba (EU) 2024/1252 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. aprila 2024 o vzpostavitvi okvira za zagotavljanje zanesljive in trajnostne oskrbe s kritičnimi surovinami ter spremembi uredb (EU) št. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 in (EU) 2019/1020 (UL L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj>).

⁽⁴⁾ Direktiva 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. septembra 2000 o izrabljenih vozilih (UL L 269, 21.10.2000, str. 34, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

- (5) Direktiva 2005/64/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁵⁾ ureja homologacijo vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in možnost predelave, da bi ta vozila ob koncu življenjske dobe lahko izpolnila cilje iz Direktive 2000/53/ES. Vendar Direktiva 2005/64/ES ni bila učinkovita pri znatnem izboljšanju možnosti ponovne uporabe, možnosti recikliranja in možnosti predelave novih vozil ter ni prilagojena značilnostim novih vozil, ki so se od začetka veljavnosti Direktive 2005/64/ES bistveno spremenile.
- (6) Z Uredbo (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁶⁾ je bil uveden celovit sistem homologacije in tržnega nadzora motornih vozil, priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, da se zagotovi pravilno delovanje enotnega trga in visoka raven okoljske učinkovitosti. Za namene postopka EU-homologacije iz Priloge II k navedeni uredbi je potreben ločen regulativni akt. Zato je treba določiti določbe in zahteve glede krožnosti vozil, ki so v postopku pridobitve EU-homologacije. Da bi omogočili skladnost vozil z navedenimi zahtevami je treba zagotoviti, da se v postopku EU-homologacije preveri njihova skladnost. Upravne določbe Uredbe (EU) 2018/858, vključno z določbami o nadzoru trga, popravilnih ukrepih, zaščitnih klavzulah in kaznih, se uporabljajo za homologacije, izdane v skladu z zahtevami iz te uredbe.
- (7) Pomembno je razlikovati med obstoječimi in novimi homologacijami. Zato je treba pojasniti, katere določbe se uporabljajo za nove tipe vozil na podlagi Uredbe (EU) 2018/858. Pojasniti bi bilo treba, da zaradi sprememb homologacije ni nujno potrebna razširitev homologacije na podlagi navedene uredbe.
- (8) Da bi se izboljšalo delovanje enotnega trga in hkrati zagotovila visoka raven varstva okolja, je bistveno harmonizirati pogoje za homologacijo vozil v smislu njihove ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in možnosti predelave, fazo proizvodnje vozil, oceno statusa vozila in izvoz rabljenih vozil. Da bi prispevali k ciljem ohranjanja, varstva in izboljšanja kakovosti okolja, varovanja zdravja ljudi ter skrbne in preudarne rabe naravnih virov, je bistveno določiti pravila o ravnanju z izrabljenimi vozili ob upoštevanju zasnove vozila ter ukrepe za preprečevanje nezakonitega razstavljanja, kot je boljša sledljivost v primeru prenosa lastništva nad rabljenimi vozili. Najučinkovitejši način za olajšanje prehoda avtomobilskega sektorja na krožno gospodarstvo je torej vzpostavitev enotnega regulativnega okvira na ravni Unije, ki bo celovito in dosledno zajemal zasnovo in izdelavo vozil, njihovo dajanje na trg v Uniji in obdelavo izrabljenih vozil. To je bistveno tudi za razvoj trga Unije za sekundarne surovine, vključene v nova vozila, dana na trg, pa tudi za preprečevanje ovir v trgovini in izkrivljanja konkurence, zagotavljanje pravne jasnosti in izboljšanje okoljske učinkovitosti vseh gospodarskih subjektov, vključenih v zasnovo in proizvodnjo vozil ter obdelavo izrabljenih vozil. Za doseg te ciljev bi bilo treba direktivi 2000/53/ES in 2005/64/ES na podlagi člena 114 in člena 192(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) nadomestiti z uredbo.
- (9) Države članice bi morale imeti možnost, da v najbolj oddaljenih regijah iz člena 349 PDEU glede na značilnosti teh regij prilagodijo obveznosti proizvajalcev, da bi zagotovile storitev in krile stroške ravnanja z izrabljenimi vozili.

⁽⁵⁾ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/64/ES z dne 26. oktobra 2005 o homologaciji motornih vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in predelave ter o spremembi Direktive Sveta 70/156/EGS (UL L 310, 25.11.2005, str. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj>).

⁽⁶⁾ Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

- (10) Direktivi 2000/53/ES in 2005/64/ES se uporabljata samo za osebna vozila (M_1) in lahka gospodarska vozila ($N1$), ki predstavljajo približno 85 % vseh vozil, registriranih v Uniji. Za preostala vozila, tj. dvo- in trikolesna vozila, tovorna vozila, avtobuse in priklopnike, ne velja nobena zakonodaja Unije glede njihove okoljsko primerne zasnove in ravnanja z njimi ob koncu življenjske dobe. Da bi se zagotovil celovit okvir krožnosti za vsa vozila, registrirana v Uniji, vključno z njihovo okolju prijazno obdelavo, ter preprečila razdrobljenost enotnega trga, bi se morale ta uredbe uporabljati ne le za vozila kategorij M_1 in N_1 , temveč delno tudi za določena vozila kategorije L, težka vozila in njihove priklopnike (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 in O). O obdelavi takih vozil ob koncu njihove življenjske dobe v Uniji ni celovitih informacij, zato ob začetku veljavnosti te uredbe zanje ni mogoče uporabiti enakega režima kot za vozila kategorij M_1 in N_1 . Vendar bi se morale za vozila kategorije L ter težka vozila in njihove priklopnike (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 in O) uporabljati zahteve glede zbiranja izrabljenih vozil, njihove obvezne dostave v pooblaščen obrate za obdelavo in odstranjevanja onesnaževal iz njih ter obvezne odstranitve nekaterih delov in sestavnih delov za ponovno uporabo in recikliranje pred drobljenjem ter pogoji za odlaganje neinertnih odpadkov iz drobljenja na odlagališčih. Za lažjo obdelavo teh izrabljenih vozil bi bilo treba od njihovih izdelovalcev zahtevati, da zagotovijo informacije o odstranitvi in zamenjavi delov, sestavnih delov in materialov iz takih vozil. Poleg tega bi se morale za te kategorije vozil uporabljati določbe, ki urejajo razširjeno odgovornost proizvajalca in v skladu s katerimi proizvajalec krije stroške njihovega zbiranja in odstranjevanja onesnaževal iz njih ob koncu njihove življenjske dobe.
- (11) Ker vse države članice ne zahtevajo registracije vozil kategorij L1e, L2e ali L6e, je treba državam članicam omogočiti, da te kategorije vozil izvzamejo iz zahtev, povezanih z registracijo.
- (12) Težave z izvozom rabljenih vozil ne zadevajo le osebnih vozil (M_1) in lahkih gospodarskih vozil (N_1), temveč, kot kažejo študije, tudi večja vozila. Zato bi bilo treba te določbe uporabljati tudi za težka vozila in njihove priklopnike (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 in O).
- (13) Vozila, zasnovana in izdelana ali prilagojena samo za potrebe oboroženih sil, ter vozila, zasnovana in izdelana za potrebe oboroženih sil, civilne zaščite, gasilskih enot, enot za ohranjanje javnega reda in miru in služb nujne medicinske pomoči, bi bilo treba izključiti iz področja uporabe te uredbe. Ta vozila služijo posebnim operativnim funkcijam in zanje veljajo posebne tehnične zahteve, njihova zasnova, izdelava in uporaba pa se znatno razlikujejo od zasnove, izdelave in uporabe vozil, namenjenih splošnemu cestnemu prevozu. Zato ne bi bilo primerno, če bi se za zasnovo takih vozil in ravnanje z njimi, ko so izrabljena, uporabljale splošne zahteve glede krožnosti, njihova izključitev s področja uporabe te uredbe pa je skladna s posebno naravo njihovih funkcij.
- (14) Da bi ohranili evropsko kulturno dediščino, bi bilo treba vozila zgodovinskega pomena izključiti iz področja uporabe te uredbe, zanje pa ne bi smele veljati obveznosti v zvezi s prenosom lastništva ali izvozom ali zahteve glede konca življenjske dobe. Podobno bi bilo treba iz področja uporabe te uredbe izključiti vozila, ki jih država članica priznava kot vozila s posebnim kulturnim pomenom. To lahko na primer zajema vozila, ki so v lasti zbiralcev ali muzejev, po meri izdelana vozila ali dirkalna vozila, pod pogojem, da pristojni organi priznajo ustrezen posebni kulturni interes. Vendar bi se morale zahteve iz te uredbe, kot so na primer zahteve glede zasnove krožnosti, uporabljati za navedena vozila, preden se štejejo za vozila zgodovinskega pomena ali vozila posebnega kulturnega pomena. Poleg tega ta vozila, ko jih države članice ne štejejo več za vozila zgodovinskega pomena ali vozila posebnega kulturnega pomena, ponovno spadajo na področje uporabe te uredbe, zato bi se morale zanje uporabljati zahteve, kot so obveznosti v zvezi s prenosom lastništva, izvozom ali koncem življenjske dobe.
- (15) Da bi se izognili prevelikemu upravnemu bremenu in da bo področje uporabe te uredbe zajemalo potrebe notranjega trga, bi bilo treba iz področja uporabe te uredbe izključiti druge vrste vozil, kot so vozila kategorije L, izdelana v majhnih serijah, ali nekatera kolesa, zasnovana za poganjanje s pedali kategorij L1e-A in L1e-B.

- (16) Vozila za posebne namene so zasnovana za opravljanje posebne funkcije in zahtevajo posebno prilagoditev karoserije, ki ni v celoti pod nadzorom izdelovalca. To otežuje izračun stopenj ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in možnosti predelave. Za vozila za posebne namene kategorij M_1 in N_1 , bi morali stroške zbiranja, odstranjevanja onesnaževal ter obveznega odstranjevanja delov in sestavnih delov ter obdelave kriti proizvajalci v okviru sistema razširjene odgovornosti proizvajalca. Za vozila za posebne namene kategorij M_2 , M_3 , N_2 , N_3 in O bi se moral uporabljati le omejen sklop pravil. Določbe o snoveh, ki vzbujajo skrb, v vozilih bi se morale uporabljati za vozila za posebne namene kategorij M_1 in N_1 , kot je določeno v Direktivi 2000/53/ES. Drugi deli vozila za posebne namene, homologirani v večstopenjski homologaciji, bi morali biti zajeti v enakem obsegu kot kategorija zadevnega vozila. Vozila za posebne namene vseh kategorij, razen M_1 in N_1 , ki jih proizvaja proizvajalec majhnih serij, ne bi smela biti zajeta v tej uredbi.
- (17) Bivalna vozila in bivalne prikolicе se razlikujejo od običajnih vozil ali prikolic, saj so namenjeni predvsem bivanju in ne prevozu. Te prikolicе so izdelane iz neavtomobilskih sestavnih delov, kot so les, pohištvo, vodni sistemi in gospodinjski električni sistemi, ki se ne obdelujejo v obratih za recikliranje vozil. Številne bivalne prikolicе so trajno nameščene na mestu kot počitniške hiše, ki se uporabljajo kot sezonska nastanitve in ostanejo v uporabi več desetletij. Bivalna vozila in bivalne prikolicе bi morali biti zaradi svojega posebnega namena, specifične surovinske sestave in stalne uporabe izključeni iz področja uporabe te uredbe. Bivalna vozila, ki pogosto niso registrirana, ne bi smela biti razvrščena kot izrabljena vozila, dokler se uporabljajo kot stanovanja. Bivalna vozila imajo v svojih osnovnih vozilih dele in sestavne dele, ki se uporabljajo tudi v drugih vozilih, in bi zanje zato morale veljati enake obveznosti, ko se ne uporabljajo več za stanovanjske namene.
- (18) Eden največjih praktičnih izzivov, povezanih z uporabo Direktive 2000/53/ES, se nanaša na ugotavljanje, ali je vozilo postalo izrabljeno vozilo ali ne, zlasti v primerih čezmejnih pošilk vozil. Kljub izdaji smernic o tem vprašanju je taka ocena še vedno problematična. Zato je treba določiti pravno zavezujoča in natančna merila, ki bodo omogočala opredelitev izrabljenih vozil. Navedena merila bi morali uporabljati vsi ustrezni pristojni organi, gospodarski subjekti in lastniki vozil, ki se ukvarjajo z izrabljenimi vozili. Vendar je treba določiti tudi izjeme, da države članice ohranijo možnost določanja primerov, v katerih posamezna vozila ne bi smela spadati na področje uporabe te uredbe zaradi njihovega statusa vozila posebnega kulturnega pomena, dokler ohranijo ta status. Poleg tega bi pristojni organi države članice morali imeti možnost, da na zahtevo lastnika vozila vozilo izključijo iz statusa izrabljenega vozila, kadar je vozilo v popravilu.
- (19) V oceni Direktive 2000/53/ES je bilo ugotovljeno, da določbe navedene direktive o zasnovi vozil, katerih namen je olajšati njihovo razstavljanje in uporabo recikliranih materialov, zelo omejeno vplivajo na zasnovo in izdelavo novih vozil, saj niso dovolj podrobne, specifične in merljive.

- (20) Za obravnavo zasnove vseh vozil, danih na trg Unije, in njihovega konca življenjske dobe je treba določiti harmonizirane zahteve glede krožnosti, ki se bodo preverjale v fazi homologacije. Pri zasnovi in izdelavi vozil bi se moralo nujno zagotoviti, da se njihovi deli in sestavni deli lahko ponovno uporabijo ter da se materiali, ki jih vsebujejo, lahko reciklirajo, da se tako prepreči, da se ti deli, sestavni deli in materiali ne bi ustrezno ovrednotili ob koncu življenjske dobe vozila. Zato bi morali izdelovalci vozil in njihovi dobavitelji v zgodnji fazi razvoja novih vozil vključiti strategije zasnove, ki izboljšujejo ponovno uporabnost in možnost recikliranja. V skladu s tem morajo biti novi tipi vozil še naprej izdelani tako, da je mogoče ponovno uporabiti ali reciklirati vsaj 85 % mase vozila ter ponovno uporabiti ali predelati vsaj 95 % njegove mase, kot je predvideno že v Direktivi 2005/64/ES. Za zagotovitev, da se izračun stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in možnosti predelave izvaja enotno in ga je mogoče spremljati, bi bilo treba določiti novo metodologijo za izračun in preverjanje stopenj ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in možnosti predelave vozila. Ta metodologija bi morala bolje odražati dejanski potencial novega vozila za recikliranje, ponovno uporabo in predelavo ob koncu življenjske dobe, pri čemer bi se moral upoštevati stalen tehnološki napredek. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev take metodologije ob upoštevanju mednarodnega standarda ISO 22628:2002. Dokler taka metodologija ni določena, bi se morale stopnje ponovne uporabnosti ter možnosti recikliranja in možnosti predelave še naprej izračunavati v skladu z mednarodnim standardom ISO 22628:2002, kot je določeno v Direktivi 2005/64/ES. Komisija bi morala skušati doseči, da bi bila zadevna metodologija UNECE (Ekonomska komisija Združenih narodov za Evropo) ustrezno posodobljena, da se prepreči neskladje z metodologijo Unije in zmanjša breme za izdelovalce.
- (21) Avtomobilska dobavna veriga zajema veliko dobaviteljev, vključno s številnimi malimi in srednjimi podjetji (MSP), ki delujejo v različnih regijah in imajo različne organizacijske strukture. Čeprav bi morali izdelovalci v celotni dobavni verigi zbirati informacije o materialih, uporabljenih v vozilih, ter vzpostaviti in izvajati postopke za preverjanje točnosti takih informacij, bi morali upoštevati zmogljivosti MSP. MSP imajo pogosto omejene upravne vire, manj tehničnih orodij in v nekaterih primerih nimajo vzpostavljenih sistemov za pridobivanje ali preverjanje podrobnih okoljskih podatkov ali podatkov o sestavi materialov. Te omejitve lahko vplivajo na razpoložljivost in popolnost informacij, ki jih lahko zagotovijo ta podjetja. Zato bi bilo treba pri ocenjevanju postopkov izdelovalcev za zbiranje in preverjanje informacij o dobaviteljih ustrezno upoštevati poseben položaj malih in srednjih podjetij v dobavni verigi.
- (22) Temeljni steber resnično trajnostnega in krožnega gospodarstva na področju avtomobilske industrije je, da je zagotovljena popravljivost vozil v njihovi celotni življenjski dobi. Vozila ne bi smela biti prezgodaj razvrščena kot izrabljena, če so še vedno popravljiva, saj bi to privedlo do nepotrebnih odpadkov, ekonomske neučinkovitosti in nepotrebnega bremena za lastnike vozil.
- (23) Vozila bi morala biti zasnovana in izdelana tako, da se omeji prisotnost snovi, ki vzbujajo skrb. Komisija je v svojem sporočilu z dne 14. oktobra 2020 z naslovom „Strategija na področju kemikalij za trajnostnost – Okolju brez strupov naproti“ navedla, da je treba snovi, ki vzbujajo skrb, čim manj uporabljati in po možnosti nadomeščati ter pri najnevarnejših med njimi postopoma opustiti uporabo, ki ni bistvenega pomena za družbo, zlasti v izdelkih za široko porabo. Zato bi bilo treba snovi, ki vzbujajo skrb, čim manj uporabljati kot sestavine materialov, uporabljenih v vozilih, ali sestavine katerih koli delov ali sestavnih delov vozil, da se zagotovi, da vozila in materiali, reciklirani iz vozil, v celotnem življenjskem ciklu nimajo škodljivih učinkov na okolje ali zdravje ljudi.

- (24) Direktiva 2000/53/ES že omejuje uporabo svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma v vozilih ter določa izjeme, v katerih je dovoljeno, da se take snovi lahko uporabljajo za določene namene. Ta uredba bi morala prevzeti ta obstoječa pravila. Da pa bi se zagotovila skladnost zakonodaje o kemikalijah, bi se morale omejitve v zvezi z dajanjem na trg in uporabo drugih snovi v vozilih obravnavati v okviru Uredbe (ES) št. 1907/2006 Evropskega parlamenta in Sveta⁽⁷⁾. Podobno bi bilo treba omejitve uporabe snovi, ki jih ureja Uredba (EU) 2019/1021 Evropskega parlamenta in Sveta⁽⁸⁾, spoštovati na podlagi določb navedene uredbe.
- (25) Da bi olajšali skladnost s to uredbo in zagotovili smernice o prisotnosti snovi, ki vzbujajo skrb, v vozilih ter njihovih delih in sestavnih delih, vključno s tistimi, ki ovirajo ponovno uporabo in recikliranje materialov ali škodljivo vplivajo na zdravje ali okolje, je primerno, da Komisija izvede oceno in popis teh snovi. V ta namen bi morala Komisija ob pomoči Evropske agencije za kemikalije, ustanovljene z Uredbo (ES) št. 1907/2006 (v nadaljnjem besedilu: Agencija), pripraviti poročilo o prisotnosti snovi, ki vzbujajo skrb, v vozilih. V poročilu bi bilo treba opredeliti, v kolikšni meri te snovi ovirajo ponovno uporabo in recikliranje ali škodljivo vplivajo na zdravje ali okolje, brez podvajanja ocen, ki se že zahtevajo na podlagi druge zakonodaje Unije. Komisija bi morala na podlagi svojih ugotovitev preučiti in sprejeti ustrezne nadaljnje ukrepe, po potrebi tudi tako, da sprejme delegirane akte za določitev zahtev po informacijah in omejitev za snovi, ki vzbujajo skrb in negativno vplivajo na ponovno uporabo in recikliranje materialov iz razlogov, ki niso primarno povezani s kemijsko varnostjo.
- (26) Direktiva 2000/53/ES določa izjeme od omejitev uporabe svinca in kadmija v baterijah, uporabljenih v vozilih, ki jih prevzema ta uredba. Vendar je uporaba snovi v baterijah celovito urejena z Uredbo (EU) 2023/1542 Evropskega parlamenta in Sveta⁽⁹⁾. Zato bi bilo treba take snovi obravnavati z navedeno uredbo, njihove omejitve in z njimi povezane izjeme pa bi bilo treba po potrebi prenesti vanjo z določbo o spremembi iz te uredbe.
- (27) Da bi se upošteval znanstveni in tehnični napredek, bi morala biti Komisija še naprej pooblaščen, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme delegirane akte v zvezi s spremembo izjem od omejitev uporabe svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma v vozilih na podlagi te uredbe. Pred spreminjanjem ali črtanjem takih izjem bi bilo treba opraviti oceno socialno-ekonomskih učinkov take spremembe, ki je v Direktivi 2000/53/ES ni, vključno z upoštevanjem razpoložljivosti alternativnih snovi ter vplivov na okolje in zdravje ljudi tekom celotnega življenjskega cikla vozil. Preden Komisija sprejme tak delegirani akt, bi se morala posvetovati z ustreznimi strokovnjaki in deležniki, da bi upoštevala socialno-ekonomske učinke ter vplive na okolje in zdravje ljudi. Da bi zagotovili učinkovito odločanje, usklajevanje in upravljanje tehničnih, znanstvenih in upravnih vidikov spremembe te uredbe v zvezi z omejitvami uporabe snovi v vozilih, bi morala Agencija pomagati Komisiji pri taki oceni.
- ⁽⁷⁾ Uredba (ES) št. 1907/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. decembra 2006 o registraciji, evalvaciji, avtorizaciji in omejevanju kemikalij (REACH) ter o ustanovitvi Evropske agencije za kemikalije in o spremembi Direktive 1999/45/ES ter o razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 793/93 in Uredbe Komisije (ES) št. 1488/94 ter Direktive Sveta 76/769/EGS in direktiv Komisije 91/155/EGS, 93/67/EGS, 93/105/ES in 2000/21/ES (UL L 396, 30.12.2006, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj>).
- ⁽⁸⁾ Uredba (EU) 2019/1021 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o obstojnih organskih onesnaževalih (UL L 169, 25.6.2019, str. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj>).
- ⁽⁹⁾ Uredba (EU) 2023/1542 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 12. julija 2023 o baterijah in odpadnih baterijah, spremembi Direktive 2008/98/ES in Uredbe (EU) 2019/1020 ter razveljavitvi Direktive 2006/66/ES (UL L 191, 28.7.2023, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj>).

- (28) Da bi se povečala krožnost v avtomobilskem sektorju, bi morala biti vozila postopoma zasnovana in izdelana tako, da bi namesto primarnih surovin vključevala reciklirane materiale, pri čemer bi morala biti še naprej zagotovljena varnost vozil. Uporaba recikliranih materialov omogoča z viri učinkovitejšo rabo materialov, razgleduje proizvodnjo in zmanjšuje negativne učinke na okolje, povezane z uporabo primarnih surovin. Večja krožnost vozil, izdelanih v tretjih državah, ki so dana na trg Unije, bo prispevala tudi k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov po svetu, vključno z Unijo. Prav tako povečuje strateško avtonomijo in konkurenčnost Unije, saj se z njo zmanjšuje odvisnost od surovin in energije, povezana z oskrbo s primarnimi surovinami, zlasti tako, da prispeva k ohranjanju dragocenih kritičnih surovin v Uniji, hkrati pa krepi trg sekundarnih surovin. Čeprav na svetovni ravni ni zahtev glede uporabe recikliranih materialov, so številni izdelovalci že vključili reciklirane materiale v svoja vozila. Določitev ciljev in enotnih določb o načinu izračuna vsebnosti recikliranih materialov bo zagotovila pravno varnost in prispevala k ustvarjanju lojalne konkurence med izdelovalci. Zahteve bi morale veljati za vse izdelovalce, ki nameravajo dati vozila na trg Unije, tudi prek spletnih tržnic, ne glede na to, kje imajo sedež. Ob priznavanju pomena globalnih vrednostnih verig v avtomobilskem sektorju bi morala ta uredba omogočati pridobivanje sekundarnih surovin zunaj Unije.
- (29) Glede na nizko stopnjo recikliranja plastike, zlasti iz izrabljenih vozil, in splošne negativne učinke drugih oblik obdelave odpadne plastike je primerno povečati uporabo reciklirane plastike v vozilih. V ta namen bi bilo treba pri novih vozilih vključiti obvezen cilj za plastiko, reciklirano iz popotrošniških odpadkov. V skladu s tem bi moral vsak tip vozila vsebovati plastiko, reciklirano iz popotrošniške odpadne plastike, pri čemer bi se njeni odstotki postopoma povečevali. Dvajset odstotkov te ciljne vsebnosti reciklirane plastike v tipih vozil bi bilo treba doseči z vključitvijo plastike, reciklirane iz izrabljenih vozil. Izbira plastike, zajete v področju uporabe ciljev, temelji na vrstah plastike, ki jih je mogoče reciklirati in so določene v posebni študiji Skupnega raziskovalnega središča z naslovom „*Towards recycled plastic content targets in new personal cars and light commercial vehicles – Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive*“ (Za cilje glede vsebnosti reciklirane plastike v novih osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih – tehnični predlogi in analiza učinkov v okviru pregleda direktive o izrabljenih vozilih) in oceni učinka te uredbe. V teh dokumentih duroplasti, razen poliuretanskih pen v sedežih in elastomerih, niso upoštevani pri izračunu ciljev, saj je duroplaste še posebej težko reciklirati. Številni običajni elastomeri, duroplasti in navzkrižno vezani materiali ustrezajo opredelitvi polimera iz opredelitve plastike iz Uredbe (ES) št. 1907/2006. Elastomeri, vključno s termoplastičnimi elastomeri, ki se lahko ponovno predelajo v termoplastiko, so vključeni v področje uporabe ciljev glede vsebnosti recikliranih materialov za plastiko iz te uredbe. Vendar se proučujejo cilji glede vsebnosti recikliranih materialov za elastomere v pnevmatikah, saj so pnevmatike prednostni proizvod na podlagi Uredbe (EU) 2024/1781 Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹⁰⁾ in zato niso zajeti v področje uporabe te uredbe. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te obveznosti bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev metodologije za izračun in preverjanje deležev plastike, reciklirane iz popotrošniških odpadkov, in iz popotrošniških odpadkov iz izrabljenih vozil. Da bi omogočili metode recikliranja, ki niso mehanske, vključno s kemičnim recikliranjem, in prispevali k doseganju ciljev glede vsebnosti recikliranih materialov, je treba določiti dodatna pravila za izračun in preverjanje vsebnosti reciklirane plastike ter poročanje o njej. V teh primerih je treba uvesti tako imenovano obračunavanje masne bilance v skladu z metodologijami obračunavanja masne bilance, ki se uporabljajo za recikliranje plastike, ob upoštevanju značilnosti namenskih tehnologij recikliranja plastike, kot so heterogeni zdrobljeni avtomobilski odpadki. Kadar je zaradi pomanjkanja razpoložljivosti ali previsokih cen določene reciklirane plastike doseganje minimalnih odstotkov preveč oteženo, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo za dopolnitev te uredbe z določitvijo začasnih odstopanj od ciljev glede vsebnosti reciklirane plastike.

⁽¹⁰⁾ Uredba (EU) 2024/1781 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2024 o vzpostavitvi okvira za določitev zahtev za okoljsko primerno zasnovo za trajnostne izdelke, spremembi Direktive (EU) 2020/1828 in Uredbe (EU) 2023/1542 ter razveljavitvi Direktive 2009/125/ES (UL L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj>).

- (30) Spodbujanje uporabe reciklirane plastike v vozilih temelji na predpostavki, da so bili sami reciklirani materiali proizvedeni na okoljsko trajnosten način, tako da se zmanjša ogljični odtis in spodbuja krožno gospodarstvo. V ta namen je treba vzpostaviti nekatere zaščitne ukrepe, da se zagotovi, da način pridobivanja recikliranih materialov ne izniči okoljskih koristi uporabe takih recikliranih materialov v vozilih. Zato je treba povezana okoljska vprašanja obravnavati nediskriminatorno tako v zvezi z doma proizvedeno kot uvoženo reciklirano plastiko. V ta namen bi morali za reciklirano plastiko, da bi jo bilo mogoče upoštevati pri doseganju ciljev glede vsebnosti recikliranih materialov iz Uredbe, veljati enakovredni pogoji v zvezi z zahtevami za varovanje zdravja ljudi ter varstvo podnebja in okolja, vključno z zahtevami glede ravnanja z emisijami in odpadki, ne glede na to, ali se postopek recikliranja izvaja v Evropski uniji ali zunaj nje.
- (31) Pogoji, ki veljajo za reciklirani material v tretjih državah, vključno z zahtevami glede revizije, bi se morali začeti uporabljati šele od 14. avgusta 2030, Komisija pa bi morala bolj celovito oceniti pričakovani učinek navedenih pogojev glede na razvoj razmer na trgu in trgovinskih odnosov ter do 14. avgusta 2028 o svoji oceni poročati Evropskemu parlamentu in Svetu.
- (32) Da bi dosegli cilje glede vključitve recikliranih materialov na podlagi te uredbe, bi morala Komisija do 14. avgusta 2032, objaviti pregled stanja tehnološkega razvoja in okoljske učinkovitosti plastike na biološki osnovi ter elastomerov, pridobljenih s predelavo pnevmatik, v vozilih, in po potrebi predložiti zakonodajni predlog za uvedbo zahtev glede trajnostnosti in ciljev.
- (33) Avtomobilski sektor je eden največjih uporabnikov jekla, vendar je trenutna uporaba recikliranega jekla v novih vozilih še vedno majhna. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije k podnebni nevtralnosti, bi bilo treba določiti minimalni delež za jeklo, reciklirano iz popotrošniškega odpadnega jekla in, kadar je ustrezno, iz odpadnega železa, v novih vozilih. Na komisijo bi bilo treba zato prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo minimalnega deleža jekla, recikliranega iz popotrošniških odpadkov in, kadar je ustrezno, iz odpadnega železa, vključno z družinami ploščatih in dolgih izdelkov iz ogljikovega jekla ter po možnosti izdelkov iz nerjavnega jekla, ki mora biti prisoten v tipih vozil in vgrajeno vanje. Komisija bi morala pred določitvijo prihodnjega cilja opraviti posebno študijo, ki bi zajemala vse ustrezne tehnične, okoljske in gospodarske dejavnike, povezane z izvedljivostjo takega cilja, vključno z vplivi na druge sektorje, ki uporabljajo jeklo, in svetovne emisije toplogrednih plinov. Pomembno je razlikovati med različnimi družinami izdelkov iz jekla v vozilu, saj se pri njihovi proizvodnji uporabljajo različne tehnologije, v zvezi s katerimi obstajajo različne omejitve pri uporabi odpadnega železa glede tega, v kolikšni meri je sprejemljiva vsebnost bakra in drugih nenamerno prisotnih nečistoč. Za dopolnitev nekaterih nebitvenih določb te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte v zvezi z določitvijo metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, pridobljenega iz popotrošniških odpadkov in, kadar je ustrezno, iz odpadnega železa, prisotnega v tipu vozila in vgrajenega vanj.
- (34) Avtomobilski sektor je z več kot 40 % celotnega povpraševanja v Uniji tudi eden največjih uporabnikov aluminija, njegova uporaba pa se še povečuje. Recikliran aluminij se trenutno v novih vozilih uporablja le v majhni meri. Da bi se prispevalo k zmanjšanju ogljičnega odtisa, povezanega s proizvodnjo novih vozil, in podprl prehod avtomobilske industrije na podnebno nevtralnost, zmanjšala poraba in stroški energije ter povečala odpornost z zmanjšanjem odvisnosti od dobave primarnih surovin, je primerno povečati uporabo recikliranega aluminija v vozilih. V ta namen bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte v zvezi z določitvijo minimalnega deleža aluminija in njegovih zlitin, recikliranih iz popotrošniških odpadkov v tipih vozil in po potrebi iz predpotrošniških odpadkov, ki je prisoten v tipih vozil in vgrajen vanje. Pred določitvijo prihodnjega cilja bi morala Komisija opraviti posebno študijo, ki bo zajemala vse ustrezne tehnične, okoljske in gospodarske dejavnike, povezane z izvedljivostjo takega cilja. Za dopolnitev nekaterih nebitvenih določb te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte v zvezi z določitvijo metodologije za izračun in preverjanje deleža aluminija in njegovih zlitin, pridobljenih iz popotrošniških odpadkov in, če je ustrezno, iz predpotrošniških odpadkov, ki je prisoten v tipih vozil in vgrajen vanje.

- (35) Obstaja potencial za povečanje uporabe recikliranih drugih materialov v vozilih, ki se po navadi uporabljajo v avtomobilski industriji in za katere so trgi sekundarnih surovin premalo razviti, odtis, povezan s proizvodnjo primarnih surovin, je velik ali pa so ravni recikliranja omejene, tehnologije razvrščanja in recikliranja pa se izboljšujejo. Zato je primerno, da Komisija oceni zaželenost, izvedljivost in učinke določitve ciljev glede vsebnosti recikliranega neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, niklja, kobalta in bora, ki se uporabljajo v trajnih magnetih, ter magnezija in njegovih zlitin.
- (36) Da bi se spodbudili manj razviti trgi sekundarnih surovin, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi z določitvijo najmanjšega deleža magnezija in njegovih zlitin, neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, niklja, kobalta ali bora, recikliranega iz popotrošniških odpadkov, ki mora biti prisoten v tipih vozil in vgrajen vanje. Za dopolnitev nekaterih nebitvenih določb te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte v zvezi z določitvijo metodologije za izračun in preverjanje deležev teh materialov, recikliranih iz popotrošniških in, kadar je ustrezno, predpotrošniških odpadkov v tipih vozil. Metodologija je potrebna za pojasnitev opredelitev popotrošniških in predpotrošniških odpadkov. To je pomembno za spodbujanje izboljšanja kakovosti in ohranjanja vrednosti za popotrošniške odpadne frakcije. Za spodbujanje razogljivenja z uporabo večje vsebnosti recikliranih materialov so potrebne jasne opredelitve, da bi se spodbudilo recikliranje popotrošniških odpadkov, hkrati pa čim bolj zmanjšala uporaba predpotrošniških odpadkov, ki imajo po navadi enak ogljični odtis kot primarna surovina.
- (37) V skladu z zahtevami Uredbe (EU) 2024/1252 ter ob upoštevanju, da je treba v tej uredbi določiti določbe o vsebnosti recikliranih materialov v vozilih in informacijah o odstranitvi delov in sestavnih delov, ki vsebujejo materiale trajnih magnetov v vozilih, bi se morale navedene določbe uporabljati kot sektorsko izvajanje določb iz Uredbe (EU) 2024/1252. To bo zagotovilo racionalizacijo in povezovanje različnih obveznosti v zvezi z informacijami o odstranjevanju takih delov in sestavnih delov na podlagi te uredbe z obveznostmi za druge dele in sestavne dele. Uporabljajo se obveznosti v zvezi z označevanjem iz člena 28 Uredbe (EU) 2024/1252.
- (38) Za zagotovitev, da se baterije reciklirajo v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2023/1542 ter da se lahko motorji na električni pogon, ki vsebujejo velike količine elementov redke zemlje, tudi zamenjajo in reciklirajo, je treba uvesti zahteve glede zasnove za nove tipe vozil, ki zagotavljajo, da lahko pooblaščen obrati za obdelavo ali izvajalci popravil in vzdrževanja v kateri koli fazi življenjskega cikla vozila hitro odstranijo te baterije in njihove baterijske sklope ter motorje na električni pogon. Komisija bi morala poleg tega spodbujati razvoj standardov za tehnike zasnove in sestavljanja, ki omogočajo lažje vzdrževanje, popravilo in spremembo namena baterij in baterijskih sklopov. Na splošno bi morala biti vozila zasnovana tako, da bi bilo mogoče odstraniti čim več delov in sestavnih delov, da bi tako čim bolj povečali možnosti za zamenjavo, ponovno uporabo, recikliranje, ponovno izdelavo ali obnovo njihovih delov in sestavnih delov ter čim bolj zmanjšali količino odpadkov. Koncept tehnične izvedljivosti bi bilo treba razlagati tako, da podpira in olajšuje te cilje, pri čemer pa je treba upoštevati, da so lahko v nekaterih primerih zaradi varnostnih ali funkcionalnih zahtev v zvezi z določenim delom upravičene alternativne rešitve, kot posledica katerih je možnost odstranitve dela ali sestavnega dela omejena. V takih primerih bi morali izdelovalci dokazati, da je taka izbira potrebna. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte v zvezi s spremembo te uredbe z revizijo seznama delov in sestavnih delov, ki morajo biti zasnovani za odstranitev in zamenjavo iz vozil. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje te zahteve glede zasnove bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila.

- (39) Sistem homologacije iz Uredbe (EU) 2018/858 od izdelovalcev zahteva, da izdelajo svoja vozila, sisteme, sestavne dele in samostojne tehnične enote v skladu s homologiranim tipom vozila. Za zagotovitev, da izdelovalci izpolnjujejo zahteve glede krožnosti, ki veljajo zanje v fazi homologacije in so določene v tej uredbi, ter da lahko homologacijski organi preverijo skladnost, morajo izdelovalci v opisno mapo vključiti informacije, potrebne za homologacijski postopek. Za povečanje preglednosti in zagotovitev, da so zahtevane informacije o homologaciji predstavljene na način, skladen z zahtevami iz druge zakonodaje, ki ureja zahteve za homologacijo vozil, bi morala Komisija spremeniti pravila iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2020/683 ⁽¹¹⁾, ki standardizirajo dokumente in informacije, ki jih je treba vključiti v opisno mapo, in tako določajo upravne zahteve za homologacijo.
- (40) Da bi se zagotovilo, da izdelovalci osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil uvedejo ukrepe za zagotavljanje izpolnjevanja zahtev glede krožnosti iz te uredbe, ter da bi jih spodbudili k izboljšanju krožnosti tipov vozil, bi morali ti pripraviti celovito strategijo krožnosti. Strategijo krožnosti bi bilo treba pripraviti na ravni izdelovalca in jo posodobiti vsakih pet let. Njen izvod bi bilo treba predložiti homologacijskim organom in Komisiji. Čeprav se strategija krožnosti posreduje homologacijskim organom, ne bi smela biti povezana s postopkom homologacije. Da bi zagotovili širši nadzor in pregled, bi morala Komisija javno objaviti strategije krožnosti, ki jih zagotavljajo izdelovalci, in njihove posodobljene različice, pri tem pa ustrezno upoštevati varovanje vseh zaupnih informacij. Komisija bi morala vsaj vsakih šest let pripraviti in objaviti poročilo o krožnosti avtomobilskega sektorja, ki bi med drugim temeljilo na strategijah krožnosti, ki jih zagotavljajo izdelovalci.
- (41) Da bi se povečala preglednost uporabe recikliranih materialov v avtomobilskem sektorju in zagotovile spodbude za povečanje vsebnosti recikliranih materialov, bi morali biti izdelovalci obvezani predložiti tehnično dokumentacijo, iz katere je razviden odstotek recikliranih materialov, prisotnih v novih tipih vozil, ki se predložijo v homologacijo. Ta zahteva bi se morala uporabljati za izbor materialov, pri katerih bi povečanje vsebnosti recikliranih materialov v vozilih prineslo posebej pomembne okoljske koristi. Obvezno izjavo bi bilo treba skupaj z drugimi dokumenti predložiti homologacijskemu organu v okviru vloge za homologacijo.
- (42) Dostop do posodobljenih informacij in pravočasna komunikacija med izdelovalci in izvajalci ravnanja z odpadki v celotni avtomobilski vrednostni verigi sta bistvena za čim večjo ponovno uporabo, ponovno izdelavo in obnovo delov in sestavnih delov vozila ter za zagotovitev visokokakovostnega recikliranja izrabljenih vozil. Zato bi morali izdelovalci izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja zagotoviti neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij, ki omogočajo varno odstranitev nekaterih delov, sestavnih delov in materialov v vozilu, tudi prek obstoječih orodij, ki se uporabljajo v avtomobilski industriji. Izdelovalci pa ne bi smeli biti obvezani, da take informacije zagotovijo izvajalcem popravil in vzdrževanja, kadar so bile te informacije že dane na voljo na podlagi druge zakonodaje Unije. Informacije bi morale izvajalce ravnanja z odpadki, izdajalce tehničnih informacij ter izvajalce popravil in vzdrževanja usmerjati po korakih, potrebnih za dostop do baterij za električna vozila in njihovih baterijskih sklopov ter motorjev na električni pogon, ter njihovo odstranjevanje, in bi morale vsebovati tudi informacije o orodjih oziroma tehnologijah, ki omogočajo njihovo varno praznjenje. Poleg tega bi morale te informacije vsebovati tudi jasna navodila o uporabi orodij oziroma tehnologij za ta dostop in odstranjevanje. Pomagati bi morale tudi pri prepoznavanju, lociranju in odstranjevanju delov, sestavnih delov in materialov, ki bi jih bilo treba pred drobljenjem očistiti in odstraniti iz vozila, ter delov in sestavnih delov, ki vsebujejo kritične surovine v trajnih magnetih iz Uredbe (EU) 2024/1252. Izdelovalci bi morali zagotoviti tudi informacije, ki bi službe za ukrepanje v sili usmerjale pri reševanju in ukrepanju v sili. Pomembno je, da se pravice intelektualne lastnine ustrezno spoštujejo, da zaradi dostopa do tehničnih informacij ne bi bile ogrožene lastniške tehnologije ali poslovne skrivnosti. To bi bilo treba storiti prek komunikacijskih platform, ki jih vzpostavijo izdelovalci, z izjemo razumnih upravnih stroškov pa bi morale biti informacije zagotovljene brezplačno. Homologacijski organi bi morali preverjati, ali so izdelovalci predložili zahtevane informacije. Glede na to, da je treba podpreti naknadno opremljanje vozil, da bi na ta način zmanjšali emisije, podaljšali življenjsko dobo vozil in spodbujali trajnostnost, bi morali izdelovalci zagotoviti tudi ustrezno sodelovanje z izvajalci naknadnega opremljanja.

⁽¹¹⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 z dne 15. aprila 2020 o izvajanju Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta glede upravnih zahtev za odobritev in tržni nadzor motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 163, 26.5.2020, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

- (43) Izvajalcem na poprodajnem trgu bi bilo treba omogočiti dostop do informacij o odstranitvi delov in sestavnih delov iz izrabljenih vozil, tudi zaradi prihodnje zamenjave teh delov in sestavnih delov, da se zaščiti izbira potrošnikov in omogoči učinkovita raba virov. Izvajalcem ravnanja z odpadki in izdajateljem tehničnih informacij je zato treba zagotoviti informacije, potrebne za varno in učinkovito odstranitev teh delov in sestavnih delov iz izrabljenih vozil. Poleg tega bi bilo treba te informacije zagotoviti izvajalcem, ki opravljajo dejavnost, ki zajema popravilo in vzdrževanje vozil, kadar se ne štejejo za izvajalce ravnanja z odpadki in samo v primerih, ko tako zagotavljanje informacij še ni zajeto v drugi zakonodaji Unije.
- (44) Medtem ko se digitalno šifriranje čedalje bolj uporablja za nadzor različnih delov in sestavnih delov v vozilih, je bilo v oceni Direktive 2000/53/ES ugotovljeno, da bi tako šifriranje lahko oviralo možnosti ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove nekaterih delov in sestavnih delov. Zato je bistveno, da se od izdelovalcev zahteva, naj zagotovijo informacije, ki profesionalnim izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja omogočajo reševanje težav, ki jih povzročajo ti digitalno šifrirani deli in sestavni deli v vozilu, kadar tako šifriranje preprečuje popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v drugem vozilu.
- (45) Izdelovalci in njihovi dobavitelji bi morali uporabljati šifrirne standarde sestavnih delov in materialov, ki so bili prvotno določeni z Odločbo Komisije 2003/138/ES ⁽¹²⁾, za označevanje in identifikacijo plastičnih in elastomernih delov, sestavnih delov in materialov vozil. Zagotoviti bi morali, da so vsi deli in sestavni deli vozil označeni v skladu z drugo veljavno zakonodajo Unije, zlasti v zvezi z označevanjem baterij in trajnih magnetov, vključenih v vozila, ki jih dajo na trg. Zaradi upoštevanja tehničnega in znanstvenega napredka bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge, ki določa, kako bi bilo treba označiti dele in sestavne dele vozil.
- (46) Da bi izdelovalci olajšali obdelavo izrabljenih vozil, bi morali z digitalnimi orodji zagotoviti točne, popolne in posodobljene informacije o varni odstranitvi in zamenjavi delov in sestavnih delov vozila. Digitalni krožnostni potni list vozila bi bilo zato treba pripraviti in dati na voljo kot nosilec podatkov za take informacije na način, skladen z drugimi digitalnimi informacijskimi orodji in platformami, ki že obstajajo ali se še razvijajo v avtomobilskem sektorju na področju okoljske učinkovitosti vozil, ter z ustreznimi določbami uredb (EU) 2023/1542, (EU) 2024/1781 ter (EU) 2024/1257 ⁽¹³⁾ Evropskega parlamenta in Sveta. Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za določitev tehničnih zahtev glede zasnove in delovanja potnega lista ter pravil o lokaciji nosilca podatkov ali drugega identifikatorja, ki omogoča dostop do potnega lista vozila. Komisija bi morala pri določanju pravil za digitalni krožnostni potni list vozila upoštevati, da je treba zagotoviti visoko raven varnosti in zasebnosti, tudi v zvezi z operativnimi podatki o vozilih, da se odvrnejo kibernetske grožnje.

⁽¹²⁾ Odločba Komisije 2003/138/ES z dne 27. februarja 2003 o določitvi šifrirnih standardov sestavnih delov in materialov za vozila v skladu z Direktivo 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta o izrabljenih vozilih (UL L 53, 28.2.2003, str. 58, 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 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. aprila 2024 o homologaciji motornih vozil, in motorjev ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, glede na njihove emisije in trajnost baterije (Euro 7), spremembi Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011, Uredbe Komisije (EU) 2017/1151, Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 (UL L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

- (47) Za zagotovitev, da za proizvajalce in druge gospodarske subjekte veljajo enaka pravila v vseh državah članicah, je treba določiti harmonizirana pravila za ravnanje z izrabljenimi vozili. To bi moralo omogočiti visoko raven varovanja okolja in zdravja ljudi po vsej Uniji. Poleg tega bi se tako nadalje uskladila kakovost storitev ravnanja z odpadki, ki jih zagotavljajo gospodarski subjekti, in olajšalo delovanje trga sekundarnih surovin.
- (48) Za zagotovitev varne in okolju prijazne obdelave izrabljenih vozil bi moral vsak obrat ali podjetje, ki namerava izvajati postopke obdelave odpadkov za ta vozila, pridobiti odobritev pristojnega organa. Odobritev bi morala biti podana le, če ima obrat ali podjetje zmogljivosti, potrebne za izvajanje postopkov obdelave izrabljenih vozil na način, ki je v skladu z veljavnim pravom Unije in nacionalnim pravom, vključno s posebnimi zahtevami za obdelavo, določenimi v tej uredbi. Poleg tega bi morali biti za izdajanje potrdil o uničenju v skladu s to uredbo pristojni samo pooblaščen obrati za obdelavo.
- (49) Kadar proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev sklenejo pogodbe s pooblaščenimi obrati za obdelavo z namenom izpolnjevanja svojih obveznosti v zvezi z odgovornostjo proizvajalca, bi morale biti te pogodbe skladne z načeli konkurenčnega prava in ne bi smele vključevati določb, katerih namen ali učinek je omejevanje ali izkrivljanje konkurence, zlasti v smislu členov 101 in 102 PDEU. Te pogodbe bi morale biti pošteno in pregledne ter ne bi smele vsebovati diskriminatornih pogojev. Za lažje izpolnjevanje teh zahtev bi morale imeti države članice možnost, da zagotovijo vzorčno pogodbo.
- (50) Direktiva 2000/53/ES določa osnovno obveznost proizvajalcev vozil, da krijejo del stroškov zbiranja izrabljenih vozil. Na podlagi te obveznosti ter v skladu z načelom „onesnaževalec plača“ in splošnimi minimalnimi zahtevami za sisteme razširjene odgovornosti proizvajalca iz Direktive 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹⁴⁾ je primerno na ravni Unije določiti zahteve glede odgovornosti izdelovalcev v zvezi z ravnanjem z izrabljenimi vozili. Za proizvajalce bi se morala uporabljati razširjena odgovornost proizvajalca za vozila, katerih dostopnost prvič omogočijo na trgu na ozemlju države članice, ko ta dosežejo fazo konca življenjske dobe. Razširjena odgovornost proizvajalca bi morala zajemati obveznosti zagotavljanja, da se vozila, katerih dostopnost omogočijo proizvajalci na trgu v državi članici, zbirajo in obdelujejo v skladu s to uredbo ter da izvajalci ravnanja z odpadki, ki obdelujejo taka vozila, izpolnjujejo cilje recikliranja, določene v tej uredbi.
- (51) Da bi se olajšalo spremljanje skladnosti proizvajalcev z njihovimi obveznostmi razširjene odgovornosti proizvajalca, bi morale države članice vzpostaviti register proizvajalcev ali uporabljati obstoječ register. Za olajšanje registracije bi se morale zahteve za registracijo uskladiti po vsej Uniji, zlasti kadar proizvajalci omogočijo dostopnost vozil v različnih državah članicah. Register bi se moral uporabljati tudi za namene poročanja pristojnim organom glede izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca. Značilnosti in postopkovni vidiki, povezani s tem registrom, bi morali biti skladni tudi z registrom proizvajalcev, vzpostavljenim z Uredbo (EU) 2023/1542, da se proizvajalcem vozil in proizvajalcem baterij omogoči uporaba istega registra. Da bi Komisija olajšala registracijo proizvajalcev v vseh državah članicah, bi morala vzpostaviti tudi enotno spletno mesto s povezavami do vseh nacionalnih registrov.

⁽¹⁴⁾ Direktiva 2008/98/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o odpadkih in razveljavitvi nekaterih direktiv (UL L 312, 22.11.2008, str. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj>).

- (52) Na podlagi člena 30 Uredbe (EU) 2022/2065 Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹⁵⁾ morajo ponudniki spletnih platform, ki potrošnikom omogočajo sklepanje pogodb na daljavo s trgovci, zagotoviti, da lahko trgovci te spletne platforme uporabljajo za promoviranje sporočil ali ponujanje proizvodov oziroma storitev potrošnikom v Uniji samo, če so pred njihovo uporabo teh platform za omenjene namene ponudniki teh platform pridobili nekatere informacije, kadar je v primeru zadevnega trgovca to ustrezno. V tem okviru vozila štejejo za proizvode. Register proizvajalcev, vzpostavljen na podlagi te uredbe, lahko šteje za javni register za namen skladnosti s členom 30(1), točka (d), Uredbe (EU) 2022/2065. Samocertificiranje trgovca, ki se zaveže, da bo ponujal samo proizvode ali storitve, ki so v skladu z veljavnimi pravili prava Unije na podlagi člena 30(1), točka (e), Uredbe (EU) 2022/2065, lahko zajema tudi zahteve glede razširjene odgovornosti proizvajalca iz te uredbe. Kadar informacije iz registra proizvajalcev niso javno dostopne, pa bi morale države članice za namene člena 30(2) Uredbe (EU) 2022/2065 zagotoviti, da bi imeli ponudniki spletnih platform do teh informacij brezplačen dostop, da bi lahko po najboljših močeh ocenili, ali so informacije zanesljive in popolne.
- (53) Kadar proizvajalec prvič omogoči dostopnost vozil na trgu na ozemlju države članice, v kateri nima registriranega sedeža, bi moral imenovati pooblaščenega zastopnika za razširjeno odgovornost proizvajalca. Če pooblaščen zastopnik v določeni državi članici zastopa več kot enega proizvajalca, bi moral ta pooblaščen zastopnik navesti ime in kontaktne podatke za vsakega od zastopanih proizvajalcev posebej.
- (54) Proizvajalci bi morali imeti možnost izbire, ali bodo svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca izvajali samostojno ali skupno prek organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, ki prevzamejo odgovornost v njihovem imenu. Kljub temu bi morale imeti države članice možnost zahtevati, naj proizvajalca zastopa organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev. V teh primerih država članica od proizvajalcev ne bi smela zahtevati, naj jih zastopa določena organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, saj bi morala obstajati prožnost glede tega, koliko organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev je lahko prisotnih v državi članici. To bi moralo veljati tudi za države članice z državnimi organizacijami za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, za katere lahko na podlagi nacionalnega prava velja bolj specifična ureditev. Čeprav pravni okviri držav članic dovoljujejo različne strukture upravljanja, bi morale organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev načeloma zagotoviti, da se pristojbine, pobrane od proizvajalcev, uporabijo izključno za izpolnjevanje obveznosti v zvezi z zbiranjem in obdelavo izrabljenih vozil za organizacijo in za financiranje obveznosti ravnanja z odpadki. Vse organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev bi morale zagotoviti zaupnost podatkov, ki jim jih posredujejo proizvajalci. Da bi zagotovili ustrezno upoštevanje interesov vseh gospodarskih subjektov in preprečili, da bi bili izvajalci ravnanja z odpadki v slabšem položaju pri odločitvah, sprejetih v okviru sistemov razširjene odgovornosti proizvajalca, bi na primer organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev morale vsaj enkrat letno izvesti strukturirano posvetovanje z zainteresiranimi deležniki in na svojem spletnem mestu objaviti zbirno poročilo o tem posvetovanju, v katerem bi navedle glavne prejete pripombe in pojasnile, kako so bile te pripombe obravnavane. Izvajalcem ravnanja z odpadki bi bilo treba dodeliti status opazovalca v upravnih organih organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, tj. v njihovih izvršnih odborih, da bi izboljšali splošno upravljanje in učinkovitost sistema, hkrati pa upoštevali, da je treba preprečiti nasprotja interesov. Poleg tega bi morale organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalca izvajalce ravnanja z odpadki izbrati po nediskriminatornem postopku, ki bi temeljil na preglednih merilih za dodelitev.

⁽¹⁵⁾ Uredba (EU) 2022/2065 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. oktobra 2022 o enotnem trgu digitalnih storitev in spremembi Direktive 2000/31/ES (Akt o digitalnih storitvah) (UL L 277, 27.10.2022, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

- (55) Proizvajalci bi morali financirati del stroškov zbiranja in obdelave izrabljenih vozil, potrebnih za izpolnjevanje zahtev iz te uredbe, zlasti obveznosti za zagotavljanje višje kakovosti sekundarnih surovin, pridobljenih iz vozil. Točno višino stroškov takih dejavnosti, ki bi jih morali kriti proizvajalci, bi bilo treba določiti ob upoštevanju prihodkov pooblaščenih obratov za obdelavo in drugih izvajalcev ravnanja z odpadki, ki so ustvarjeni s prodajo rabljenih nadomestnih delov ali sestavnih delov in sekundarnih surovin, pridobljenih iz izrabljenih vozil. V ta namen bi morali pristojni organi v sodelovanju s proizvajalci in izvajalci ravnanja z odpadki spremljati povprečne stroške postopkov zbiranja, recikliranja in obdelave ter višino finančnih prispevkov, ki jih plačajo proizvajalci, da bi zagotovili pravično porazdelitev stroškov med vsemi zainteresiranimi izvajalci.
- (56) Finančni prispevek proizvajalcev bi moral kriti tudi strošek za izobraževalne kampanje, katerih cilj je obveščati javnost in povečati zbiranje izrabljenih vozil, pa tudi za vzpostavitev sistema obveščanja za izdajanje in prenos potrdil o uničenju ter zbiranje in sporočanje podatkov pristojnim organom. Ker ta uredba uvaja spremembe v zvezi s finančno odgovornostjo proizvajalcev za zbiranje izrabljenih vozil, zajetih v Direktivi 2000/53/ES, bi bilo treba sprejeti ustrezne določbe, da bi se upošteval prehod z Direktive 2000/53/ES na to uredbo.
- (57) Proizvajalci, ki se odločijo, da bodo svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca izpolnili samostojno, bi morali zagotoviti tudi jamstvo za kritje stroškov ravnanja z izrabljenimi vozili. Taka jamstva bi se morala uporabiti zlasti, kadar zadevni proizvajalci postanejo plačilno nesposobni ali trajno prenehajo poslovati.
- (58) Kadar proizvajalec svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca izvaja skupno v organizaciji za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, bi se morali finančni prispevki, ki jih plača proizvajalec, prilagoditi na podlagi usklajenih meril. Taka merila bi morala ustvarjati gospodarske spodbude za izdelovalce, da povečajo krožnost pri zasnovi in proizvodnji novih vozil, pri čemer bi bilo treba upoštevati količino primarnih in recikliranih materialov v vozilu, obseg, v katerem vozilo vsebuje dele, sestavne dele in materiale, ki jih je težko odstraniti, razstaviti, ponovno uporabiti ali reciklirati, ter količino nevarnih snovi v vozilu. Da bi se preprečilo izkrivljanje enotnega trga, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte v zvezi z dopolnitvijo te uredbe z določitvijo podrobnih pravil o načinu uporabe meril za prilagajanje finančnih prispevkov, plačanih organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev.
- (59) Nekatere države članice so pri izvajanju Direktive 2000/53/ES že vzpostavile strukture razširjene odgovornosti proizvajalca in sisteme ravnanja z odpadki, ki so podlaga za ustrezne nacionalne odobritve in pogodbene dogovore. Te države članice bi morale imeti možnost, da še naprej uporabljajo te strukture in sisteme, če so skladni s to uredbo.
- (60) Vozila pogosto postanejo izrabljena vozila v državi članici, ki ni država članica, v kateri so bila dana na trg. Če je mogoče proizvajalca v smislu te uredbe identificirati v državi članici, v kateri vozilo postane izrabljeno vozilo, bi moral ta proizvajalec kriti s tem povezane stroške zbiranja in obdelave. Ker pa proizvajalca ni vedno mogoče identificirati v državi članici, v kateri vozilo po prečkanju meje postane izrabljeno vozilo, je treba uvesti tudi pravila o čezmejnem mehanizmu razporejanja stroškov, ki bi se moral uporabljati le v tem posebnem primeru in samo za vozila kategorij M_1 in N_1 . Ta pravila bi morala zagotoviti kritje stroškov zbiranja in obdelave, ki jih imajo izvajalci ravnanja z odpadki v državi članici, kjer vozilo postane izrabljeno vozilo. Obveznosti, ki izhajajo iz čezmejnega mehanizma razporejanja stroškov, vključno z imenovanjem pooblaščenih zastopnikov v vsaki državi članici, se ne bi smele uporabljati za uvoznike ali distributerje, da tem subjektom ne bi nalagali upravnega bremena. Vsak izdelovalec vozil kategorij M_1 in N_1 bi moral imenovati pooblaščenega zastopnika za čezmejni mehanizem v vsaki državi članici, o imenovanjih uradno obvestiti pristojne organe in vzpostaviti mehanizme za čezmejno sodelovanje z ustreznimi izvajalci ravnanja z odpadki. Izdelovalci bi morali imeti možnost, da organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, pooblastijo, da deluje kot njihov pooblaščen zastopnik za čezmejni mehanizem. Izdelovalci s sedežem zunaj Unije bi morali imeti možnost, da imenujejo enega samega zastopnika izdelovalca v Uniji iz člena 13(4) Uredbe (EU) 2018/858, da bi izpolnili obveznosti v zvezi s čezmejnimi mehanizmom in vzpostavili mehanizem čezmejnega sodelovanja. Uvedba omenjenega čezmejnega mehanizma prispeva k ustvarjanju enakih konkurenčnih pogojev med pooblaščenimi obrati za obdelavo po vsej Uniji.

- (61) Da bi se zagotovilo izpolnjevanje teh obveznosti in preprečilo izkrivljanje enotnega trga, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme akte v zvezi z določitvijo nadaljnjih podrobnih pravil o obveznostih proizvajalcev, držav članic in izvajalcev ravnanja z odpadki ter značilnostih čezmejnih mehanizmov.
- (62) Zbiranje vseh izrabljenih vozil je ključni pogoj za njihovo ustrezno obdelavo. Zato bi morala ta uredba naložiti določene obveznosti, povezane z zbiranjem, predvsem proizvajalcem in nato državam članicam. Proizvajalci bi morali zagotoviti, da zberejo vsa izrabljena vozila, katerih dostopnost so prvič omogočili na trgu na ozemlju države članice. V ta namen bi morali proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev vzpostaviti sisteme zbiranja ali pri tem sodelovati. Države članice pa bi morale sprejeti vse potrebne ukrepe, da bi se sistemi zbiranja vzpostavili in omogočili doseganje ciljev te uredbe. Sistemi zbiranja bi morali lastnikom vozil in drugim imetnikom vozil omogočati dostavo vozila do pooblaščenega obrata za obdelavo ali zbirnega mesta brez nepotrebnega napora ali stroškov. To v praksi pomeni, da bi morali taki sistemi ustrezno pokrivati celotno ozemlje vsake države članice ter zagotavljati ustrezno razpoložljivost pooblaščenih obratov za obdelavo ali zbirnih mest. Omogočati bi morali tudi zbiranje vseh blagovnih znamk izrabljenih vozil in odpadnih delov, ki nastanejo pri popravilu vozil.
- (63) Izrabljena vozila bi se morala obdelovati le v pooblaščenih obratih za obdelavo, zato imajo taki obrati ključno vlogo pri zbiranju izrabljenih vozil. Kljub temu ta uredba omogoča vzpostavitev zbirnih mest za olajšanje zbiranja in zagotovitev ustrezne razpoložljivosti obratov za zbiranje izrabljenih vozil. Vloga takih mest bi bila omejena na zbiranje izrabljenih vozil, njihovo skladiščenje v ustreznih pogojih in njihov prevoz v pooblaščen obrat za obdelavo. Za obratovanje takega mesta je potrebno posebno dovoljenje. Od zbirnih mest bi bilo treba zahtevati, da vsa zbrana izrabljena vozila dostavijo pooblaščenim obratom za obdelavo.
- (64) Za učinkovito zbiranje vseh izrabljenih vozil je treba javnost obvestiti o obstoju sistemov zbiranja. Lastniki vozil bi morali vedeti, da lahko načeloma brezplačno dostavijo izrabljeno vozilo, z baterijo za električna vozila ali brez nje, do zbirnega mesta ali pooblaščenega obrata za obdelavo, razen če manjkajo bistveni deli, kot so motor na električni pogon, motor ali več velikih delov karoserije, da bi omejili nezakonite dejavnosti razstavljanja. Če v električnem vozilu ni baterije, bi moral lastnik vozila dokazati, da je z baterijo ravnal strokovni izvajalec v skladu z Uredbo (EU) 2023/1542. Da bi preprečili nezakonito razstavljanje dragocenih delov in sestavnih delov iz izrabljenih vozil ter spodbudili zbiranje celotnih izrabljenih vozil, bi bila lahko brezplačna dostava izrabljenih vozil povezana s finančnimi spodbudami. Poleg tega bi morale izobraževalne kampanje proizvajalcev ali organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev predstaviti posledice neustreznega zbiranja in obdelave izrabljenih vozil za okolje in zdravje ljudi.
- (65) Pooblaščen obrat za obdelavo bi moral ob dostavi izrabljenega vozila zadnjemu lastniku vozila izdati potrdilo o uničenju. To je potrebno za zagotovitev ustreznega nadzora nad ravnanjem z izrabljenimi vozili. Minimalne zahteve za taka potrdila so trenutno določene v Odločbi Komisije 2002/151/ES⁽¹⁶⁾, katere vsebino bi bilo treba s potrebnimi prilagoditvami vključiti v to uredbo. Pooblaščen obrat za obdelavo bi morali zadnjim lastnikom izrabljenih vozil taka potrdila izdati v elektronski obliki in bi jih morali za namene razveljavitve registracije vozila prek postopka elektronskega obveščanja predložiti ustreznim organom države članice. Elektronski sistem obveščanja bi moral omogočati prenos potrdila o uničenju in omogočati, da se kopija elektronskega obvestila predloži zadnjemu lastniku vozila in gospodarskemu subjektu, ki deluje v imenu tega lastnika.

⁽¹⁶⁾ Odločba Komisije 2002/151/ES z dne 19. februarja 2002 o minimalnih zahtevah za potrdilo o uničenju, izdano v skladu s členom 5(3) Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2000/53/ES o izrabljenih vozilih (UL L 50, 21.2.2002, str. 94, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj)).

- (66) Ne glede na obveznosti iz Direktive 2000/53/ES, da je treba vsa izrabljena vozila za obdelavo prenesti v pooblaščen obrat za obdelavo, obstaja zelo velik delež vozil, katerih lokacija ni znana in ki so bila morda nezakonito obdelana ali izvožena kot izrabljena vozila ali katerih status ni ustrezno prijavljen organom držav članic za registracijo. Taka vozila se imenujejo „izginula vozila“. Države članice bi morale okrepiti sodelovanje, da bi zmanjšale število izginulih vozil. Priznavanje potrdil o uničenju, izdanih v drugi državi članici, in obveznost obveščanja organov držav članic, v katerih je vozilo registrirano, da je bilo izdano potrdilo o uničenju, bi morala omogočiti boljše sledenje lokaciji izrabljenih vozil.
- (67) Za zagotovitev učinkovitega zbiranja izrabljenih vozil bi bilo treba lastnikom vozil naložiti izrecne obveznosti. Svoje vozilo bi morali ob koncu njegove življenjske dobe dostaviti do zbirnega mesta ali pooblaščenega obrata za obdelavo. Kadar so vozila poškodovana in zavarovalnice sodelujejo pri njihovi razglasitvi za popolno tehnično ali ekonomsko škodo, bi morala zavarovalnica ali kateri koli drug avtomobilski strokovnjak, ki deluje v njenem imenu, oceniti tudi, ali je vozilo v skladu s to uredbo izrabljeno vozilo. V primeru zapuščenih vozil bi morali ustrezni organi določiti pravila za razglasitev vozila kot izrabljenega vozila in ravnati v skladu z določbami te uredbe. Zapuščena vozila bi lahko na primer vključevala vozila brez nadzora ali vozila, ki se na javnem zemljišču nahajajo nezakonito, vozila, ki so bila parkirana na zasebnem zemljišču brez soglasja lastnika zemljišča, ali vozila, ki niso bila prevzeta, potem ko so pristojni organi o tem obvestili lastnika vozila.
- (68) Za zagotovitev enotne in okolju prijazne obdelave izrabljenih vozil v Uniji je bistveno zagotoviti, da pooblaščen obrat za obdelavo sprejmejo in obdelajo vsa izrabljena vozila, dele, sestavne dele in materiale, vključno z odpadnimi deli, ki nastanejo pri popravilih vozil, v skladu s pogoji, določenimi v njihovih dovoljenjih, ter z zahtevami iz te uredbe, najboljšimi razpoložljivimi tehnologijami in Direktivo 2010/75/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁷⁾. Za namene izpolnjevanja zahtev glede odstranjevanja, zahtev glede kakovosti in ciljev glede snovne predelave lahko, vendar ne nujno, celotno obdelavo izrabljenega vozila izvede en sam izvajalec ravnanja z odpadki ali pa se izvede v enem samem obratu.
- (69) Glede na ključno vlogo pooblaščenih obratov za obdelavo v zvezi z ravnanjem z izrabljenimi vozili na način, ki ne vpliva negativno na okolje ali zdravje ljudi in prispeva k doseganju ciljev krožnega gospodarstva Unije, je treba določiti obveznosti, ki veljajo za take obrate ter zajemajo vse njihove dejavnosti, od sprejetja in skladiščenja izrabljenega vozila do njegove končne obdelave.
- (70) Pooblaščen obrat za obdelavo bi morali za zagotovitev sledljivosti svojih dejavnosti, tudi kar zadeva kakovost odpadkov ali drugih ustreznih vhodnih materialov, dokumentirati izvedene postopke obdelave in elektronsko hraniti evidenco o tem najmanj tri leta ter jo na zahtevo predložiti ustreznim nacionalnim organom.
- (71) Odstranjevanje onesnaževal iz izrabljenega vozila je prvi korak k preprečevanju škode za okolje in zdravje ljudi ter tveganja za varnost pri delu. Zato je bistveno, da se potrebni postopki odstranjevanja onesnaževal iz izrabljenega vozila opravijo v 30 dneh po njegovi dostavi v pooblaščen obrat za obdelavo, preden se izrabljeno vozilo nadalje obdela. V tej fazi bi bilo treba odpadna olja zbirati in skladiščiti ločeno od drugih tekočin ter jih nadalje obdelati v skladu z Direktivo 2008/98/ES. Hladilna sredstva bi bilo treba obdelati v skladu z Uredbo (EU) 2024/573 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁸⁾. Poleg tega bi bilo treba dele, sestavne dele in materiale, ki vsebujejo svinec, kadmij, živo srebro in šestvalentni krom, odstraniti iz izrabljenega vozila, da se preprečijo škodljivi učinki na ljudi ali okolje.

⁽¹⁷⁾ Direktiva 2010/75/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o industrijskih emisijah in emisijah iz živinoreje (celovito preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja) (UL L 334, 17.12.2010, str. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj>).

⁽¹⁸⁾ Uredba (EU) 2024/573 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. februarja 2024 o fluoriranih toplogrednih plinih, spremembi Direktive (EU) 2019/1937 in razveljavitvi Uredbe (EU) št. 517/2014 (UL L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj>).

- (72) Za zagotovitev pravilnega izvajanja Uredbe (EU) 2023/1542 je treba vse baterije, vgrajene v vozila, ločeno odstraniti iz izrabljenega vozila in skladiščiti na določenem območju za nadaljnjo obdelavo.
- (73) Da bi se čim bolj povečal potencial ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov ter ohranila visoka vrednost sekundarnih materialov, pridobljenih iz izrabljenih vozil, bi bilo treba nekatere dele in sestavne dele pred drobljenjem obvezno odstraniti iz izrabljenega vozila. Te dele in sestavne dele bi bilo treba odstraniti v postopku ročnega, polavtomatiziranega ali avtomatiziranega razstavljanja na način, ki jih ne uniči. Odstopanje od zahteve po obvezni odstranitvi delov in sestavnih delov na način, ki jih ne uniči, bi moralo biti mogoče, kadar pooblaščen obrat za obdelavo dokaže, da ročno razstavljanje, polavtomatizirano ali avtomatizirano razstavljanje na način, ki jih ne uniči, povzroča nesorazmerne gospodarske stroške, ki jih ni mogoče nadomestiti s pričakovanimi prihodki od ponovne uporabe, ponovne izdelave ali obnove teh delov in sestavnih delov. V tem primeru bi moralo biti mogoče te dele in sestavne dele odstraniti na način, ki jih uniči, in sicer za namene ločevanja ustreznih materialov pred drobljenjem. Deli in sestavni deli se lahko v celoti izvzamejo iz obvezne odstranitve, če so kot taki določeni v tej uredbi, če pooblaščen obrat za obdelavo dokaže, da tehnologije po drobljenju ločujejo materiale od zadevnih delov in sestavnih delov tako učinkovito kot ročni, polavtomatizirani ali avtomatizirani postopki ter da so izpolnjena merila in mejne vrednosti iz te uredbe. Da se upošteva tehnični in znanstveni napredek, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s spremembo Priloge I, ki določa merila o tem, kdaj je vozilo izrabljeno vozilo.
- (74) Ko pooblaščen obrat za obdelavo odstrani dele in sestavne dele iz izrabljenega vozila, bi morali na podlagi objektivnih meril, povezanih s tehničnimi značilnostmi delov in sestavnih delov, in zahtev glede varnosti vozila skrbno oceniti in ugotoviti, ali so navedeni deli in sestavni deli primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo.
- (75) Uredba (EU) 2023/1542 določa pravila o trajnostnosti, delovanju, varnosti, zbiranju, recikliranju in drugi življenjski dobi baterij ter o informacijah o odstranitvi baterij za gospodarske subjekte. V tej uredbi bi se moral upoštevati potencial za drugo življenjsko dobo baterij z izključitvijo baterije za električna vozila iz bistvenih delov ali sestavnih delov, da se omogoči brezplačna dostava vozila v obdelavo brez baterije za električna vozila, pod pogojem, da zadnji lastnik vozila predloži dokumentacijo, ki dokazuje, da je z baterijo ravnal strokovni izvajalec v skladu z Uredbo (EU) 2023/1542.
- (76) Ob priznavanju potenciala ponovne izdelave in obnove v avtomobilskem sektorju ter njunega prispevka h krožnemu gospodarstvu je treba gospodarskim subjektom, vključenim v ta sektor, zagotoviti pravno jasnost. Zato bi bilo treba pojasniti, da se deli in sestavni deli, odstranjeni iz izrabljenega vozila ali s postopki popravil in vzdrževanja, ki so primerni za takojšnjo ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo pri profesionalnih izvajalcih, ne bi smeli šteti za odpadke. Da bi se spoštovala hierarhija ravnanja z odpadki in spodbujala krožna uporaba rezervnih delov, se prenos teh delov in sestavnih delov, razen baterij, med gospodarskimi subjekti ne bi smel omejevati. Dele in sestavne dele, odstranjene iz izrabljenih vozil, bi bilo treba ustrezno preveriti, očistiti in po potrebi preskusiti v pooblaščenem obratu za obdelavo, da bi jih lahko takoj ponovno uporabili brez vsake druge predobdelave ali, v drugih primerih, da bi bili primerni za nadaljnjo ponovno izdelavo ali obnovo. Dele in sestavne dele, ki niso primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, bi morali šteti za odpadke, za njihov izvoz pa bi morala veljati Uredba (EU) 2024/1157 Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹⁹⁾. Ustrezni nacionalni organi bi morali imeti možnost, da od pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je odstranil zadevni del ali sestavni del, zahtevajo dokumentacijo, v kateri ta pooblaščen obrat za obdelavo na podlagi namenske ocene potrjuje tehnično ustreznost zadevnih delov in sestavnih delov za ponovno izdelavo, obnovo ali ponovno uporabo.

⁽¹⁹⁾ Uredba (EU) 2024/1157 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. aprila 2024 o pošiljkah odpadkov, spremembi uredb (EU) št. 1257/2013 in (EU) 2020/1056 in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1013/2006 (UL L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj>).

- (77) Komisija je v svoji oceni Direktive 2000/53/ES ugotovila, da rabljene nadomestne dele in sestavne dele javnosti ponujajo neznani ponudniki in da pogosto izvirajo iz nezakonitih dejavnosti. Zato bi bilo treba določiti nove zahteve v zvezi s trgovanjem z rabljenimi, ponovno izdelanimi ali obnovljenimi deli in sestavnimi deli. Taki deli in sestavni deli bi morali biti predvsem označeni z oznako, na kateri bi bili navedeni ime sestavnega dela oziroma dela in kontaktni podatki pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je odstranil sestavni del oziroma del, ter bi morali biti ustrezno zaščiteni pred poškodbami med prevozom, natovarjanjem in raztovarjanjem. Pooblaščen obrat za obdelavo, ki je odstranil sestavni del ali del, bi moral imeti na voljo kopijo računa ali pogodbe v zvezi s prenosom teh delov, če to dokumentacijo zahteva pristojni organ.
- (78) Kadar je končni uporabnik potrošnik, bi bila prodaja rabljenih, ponovno izdelanih ali obnovljenih delov in sestavnih delov med podjetji in potrošniki zajeta z Direktivo (EU) 2019/771 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁰⁾. Navedena direktiva zahteva, da je prodano blago skladno s prodajno pogodbo ter določa odgovornost prodajalca in pravna sredstva za potrošnike v primeru neskladnosti, kot je brezplačno popravilo ali zamenjava blaga. Ker so odstranjeni deli in sestavni deli, primerni za ponovno uporabo, ali obnovljeni deli in sestavni deli v smislu Direktive (EU) 2019/771 rabljeno blago, se lahko prodajalec in potrošnik dogovorita o krajšem, vendar najmanj enoletnem obdobju odgovornosti ali zastaralnem roku, če je zadevna država članica to možnost predvidela. Zadevni gospodarski subjekti so spodbujeni, da potrošnikom in svojim strankam v transakcijah med podjetji zagotovijo tržne garancije za ponovno uporabljene, ponovno izdelane ter obnovljene dele in sestavne dele.
- (79) Zaradi varnosti v cestnem prometu in varstva okolja se nekateri sestavni deli in deli, ki so bili odstranjeni iz izrabljenih vozil, ne bi smeli ponovno uporabiti, ponovno izdelati ali obnoviti. Taki deli in sestavni deli se ne bi smeli uporabljati niti za izdelavo novih vozil niti za vozila, ki so že bila dana na trg, razen kadar izvedena tehnična ocena dokazuje njihovo skladnost z veljavnimi zahtevami za vozila. Te dele bi smel vgraditi le kvalificirani izvajalec popravil in vzdrževanja.
- (80) Da bi se v Uniji podprla razvoj in pravilno delovanje trga za ponovno uporabne, obnovljene in ponovno izdelane dele in sestavne dele ter za naknadno opremljanje vozil, bi bilo treba države članice spodbujati k uvedbi spodbud na nacionalni ravni za ponovno uporabo, obnovo in ponovno izdelavo delov in sestavnih delov, ne glede na to, ali so odstranjeni med uporabo vozila ali ob koncu njegove življenjske dobe, pa tudi za naknadno opremljanje vozil. Te spodbude bi morale države članice upoštevati v programih preprečevanja odpadkov, ki jih morajo vzpostaviti na podlagi člena 29 Direktive 2008/98/ES. Komisija bi morala olajšati izmenjavo informacij med državami članicami z izmenjavo dobrih praks v zvezi s spodbudami, sprejetimi na nacionalni ravni, z namenom spremljanja njihove učinkovitosti.
- (81) Komisija je v svoji oceni Direktive 2000/53/ES ugotovila, da je opredelitev recikliranja v navedeni direktivi preširoka in ni skladna z Direktivo 2008/98/ES, saj „zasipanje“ šteje za postopek recikliranja. Zato bi morala ta uredba uskladiti opredelitev recikliranja z Direktivo 2008/98/ES in izključiti zasipanje iz svojega področja uporabe.
- (82) Recikliranje vse plastike iz izrabljenih vozil bi bilo treba nenehno izboljševati, pri čemer je pomembno zagotoviti zadostno ponudbo recikliranih materialov, da bi se zadostilo povpraševanju po reciklirani plastiki v vozilih. Zato je treba določiti specifični cilj recikliranja 30 % plastike iz izrabljenih vozil. Ta cilj bi dopolnjeval cilj za ponovno uporabo in recikliranje izrabljenih vozil v deležu 85 % ter cilj za ponovno uporabo in predelavo izrabljenih vozil v deležu 95 % glede na povprečno maso na vozilo na leto. Da bi izvajalci ravnanja z odpadki lažje izvajali navedene zahteve, je potrebno prehodno obdobje treh let. Medtem bi se morala še naprej uporabljati sedanji cilj za ponovno uporabo in recikliranje v deležu 85 % ter cilj za ponovno uporabo in predelavo v deležu 95 % izrabljenih vozil, kot sta določena v Direktivi 2000/53/ES in ki temeljita na opredelitvi recikliranja iz navedene direktive. Masa reciklirane plastike in skupna masa plastike za navedeni cilj recikliranja ne bi smela vključevati elastomerov, duroplastov, razen poliuretanskih pen, ki se uporabljajo za oblažninjenje, in plastike, ki vsebuje katero koli snov iz člena 7 Uredbe (EU) 2019/1021 ali je z njo onesnažena, kadar so presežene mejne vrednosti iz Priloge IV k navedeni uredbi.

⁽²⁰⁾ Direktiva (EU) 2019/771 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. maja 2019 o nekaterih vidikih pogodb za prodajo blaga, spremembi Uredbe (EU) 2017/2394 in Direktive 2009/22/ES ter razveljavitvi Direktive 1999/44/ES (UL L 136, 22.5.2019, str. 28, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj>).

- (83) Pomembno je povečati predelavo visokokakovostnih sekundarnih materialov z izboljšanjem postopkov drobljenja izrabljenih vozil. Zato bi morala biti obdelava izrabljenih vozil, njihovih delov, sestavnih delov in materialov v drobilniku v kombinaciji z drugimi odpadki, npr. odpadno embalažo ter odpadno električno in elektronsko opremo, dovoljena samo, če so izpolnjena nekatera merila in zahteve glede kakovosti za izhodne frakcije.
- (84) Za dodatno izboljšanje kakovosti obdelave izrabljenih vozil bi moralo biti mogoče odlagati samo odpadne frakcije, ki izhajajo iz zdrobljenih izrabljenih vozil, kadar frakcije, ki vsebujejo neinertne odpadke, ne presegajo mejnih vrednosti, določenih v tej uredbi.
- (85) Izrabljena vozila so razvrščena kot nevarni odpadki in jih ni mogoče izvoziti v države, ki niso članice OECD. Vendar bi moralo biti možno, da se izrabljena vozila, iz katerih so odstranjena onesnaževala, obdelajo zunaj Unije, če so odpremljena v skladu z Uredbo (EU) 2024/1157.
- (86) Kadar je izrabljeno vozilo odpremljeno iz Unije v tretjo državo, bi moral izvoznik predložiti dokumentacijo, ki jo odobri pristojni organ namembne države in ki dokazuje, da so pogoji obdelave na splošno v skladu z zahtevami iz te uredbe ter zahtevami glede varovanja okolja in zdravja ljudi, določenimi v drugi zakonodaji Unije, v skladu z Uredbo (EU) 2024/1157.
- (87) Da bi se zagotovila okoljsko trajnostna obdelava izrabljenih vozil, je pomembno zagotoviti jasnost glede statusa vozila tekom njegove celotne življenjske dobe, zlasti kadar je treba razlikovati med rabljenimi in izrabljenimi vozili. Od lastnika vozila, ki namerava prenesti lastništvo nad rabljenim vozilom znotraj Unije, bi bilo treba v nekaterih okoliščinah zahtevati, da predloži dokumentacijo, da vozilo ni izrabljeno vozilo. Ta dokumentacija bi morala dokazovati, da je vozilo tehnično brezhibno, ali vsebovati oceno v skladu s to uredbo, ki vsebuje merila za ugotavljanje, ali je vozilo izrabljeno vozilo. To oceno bi bilo treba izvesti kaskadno, od zavezujočih do okvirnih meril. Takoj ko bi bilo izpolnjeno eno zavezujoče merilo, bi se moralo vozilo šteti za izrabljeno vozilo. Če ne bi bilo izpolnjeno nobeno od zavezujočih meril, bi bilo treba preveriti okvirna merila. Če bi bilo izpolnjeno eno od teh okvirnih meril, bi bila potrebna nadaljnja tehnična ocena, da bi se ugotovilo, katera popravila bi bila potrebna za pridobitev potrdila o tehničnem pregledu. Na podlagi te tehnične ocene bi moral imeti lastnik vozila možnost, da se odloči, ali naj vozilo zavrže. Če lastnik vozila v petih letih po tej tehnični oceni ne bi pridobil potrdila o tehničnem pregledu, bi se moralo vozilo šteti za izrabljeno vozilo. Za obdobje teh petih let bi morala ta tehnična ocena šteti za dokumentacijo, da vozilo ni izrabljeno vozilo. Oceno glede izrabljenosti vozila bi moral opraviti neodvisni izvedenec avtomobilske stroke, vendar bi se morale države članice same odločiti o načinu imenovanja teh neodvisnih avtomobilskih strokovnjakov. Neodvisni avtomobilski strokovnjaki bi morali biti strokovnjaki s specializiranim znanjem na področju avtomobilske tehnologije, popravil in vzdrževanja ali ocenjevanja vrednosti vozil, imenovani za zagotavljanje nepristranskega strokovnega znanja in izkušenj brez nasprotja interesov v odnosu do udeleženih strani. Da bi se izognili pretiranemu bremenu za fizične osebe, ki niso gospodarski subjekti, in da bi se usmerili predvsem na večino primerov potencialnih izrabljenih vozil, bi se morala zahteva glede dokumentacije za te lastnike vozil uporabljati le v določenih okoliščinah. Ti primeri bi morali zadevati prodajo vozil, ki jih je zavarovalnica razglasila za popolno ekonomsko škodo, ali kadar se je prodaja v celoti izvedla prek spletne platforme brez fizične predaje vozila med prodajalcem in kupcem oziroma osebo, ki deluje v njunem imenu.

- (88) Kadar zavarovalnica ali avtomobilski strokovnjak, ki deluje v njenem imenu, oceni škodo na vozilu, udeleženi v nesreči, bi bilo treba zagotoviti, da se bo pri tej oceni zlasti preverilo, ali se vozilo v skladu z merili iz te uredbe uvršča med izrabljena vozila. Da bi ukrepali proti nezakonitim dejavnostim in zagotovili ustrezno identifikacijo izrabljenih vozil, bi morali biti pristojni organi držav članic pooblašteni, da v primeru dvoma glede statusa rabljenega vozila od njegovega lastnika zahtevajo dokumentacijo, ki potrjuje, da vozilo ni izrabljeno vozilo. Ta dokumentacija bi morala biti bodisi ocena glede izrabljenosti vozila, izvedena v skladu s to uredbo, ali veljavno potrdilo o tehničnem pregledu. Pristojni organi lahko uporabijo to posebno pravico ne glede na to, ali je bilo vozilo udeleženo v nesreči ali ne. To pooblastilo pristojnih organov se uporablja tudi za vozila za posebne namene, za katera sicer ne bi smela veljati pravila o statusu vozil. Države članice bi morale imeti možnost, da v nacionalni zakonodaji vozila kategorij L1e, L2e in L6e izvzamejo iz pravil o statusu vozila. Na Komisijo bi bilo treba prenesti pooblastilo, da na podlagi člena 290 PDEU sprejme akte za spremembo meril iz te uredbe za ugotavljanje, ali je vozilo izrabljeno vozilo, tako da črta merila, v skladu s katerimi se vozilo šteje za izrabljeno vozilo, kadar je to črtanje zadostno utemeljeno zaradi tehnološkega napredka na področju sledljivosti, popravljivosti in varnosti.
- (89) Da notranji trg ne bi bil ogrožen in glede na to, da je izvoz rabljenih vozil povezan s pomembnimi izzivi za okolje in javno zdravje, kot je dokumentirano v Programu OZN za okolje, je primerno določiti posebne zahteve v zvezi z izvozom rabljenih vozil. Te zahteve bi morale temeljiti na objektivnih merilih, v skladu s katerimi rabljeno vozilo ni izrabljeno vozilo in mora biti tehnično brezhibno na podlagi Direktive 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²¹⁾. S tem naj bi se zagotovilo, da se lahko v tretjo državo izvozijo samo rabljena vozila, primerna za vožnjo po cestah Unije. Da bi carinski organi lahko preverili, ali so navedene zahteve ob izvozu izpolnjene, bi bilo treba od vsake osebe, ki izvažajo rabljeno vozilo, zahtevati, da navedenim organom predloži identifikacijsko številko vozila (VIN) ter izjavo, ki potrjuje, da rabljeno vozilo ni izrabljeno vozilo in da se šteje za tehnično brezhibno.
- (90) Pomembno je vzpostaviti mehanizem, s katerim bo mogoče učinkovito preverjati skladnost rabljenih vozil z izvoznimi zahtevami, ne da bi se pri tem ovirala trgovina med Unijo in tretjimi državami. Zato bi morala Komisija vzpostaviti elektronski sistem, ki bi organom v državah članicah omogočal izmenjavo in preverjanje informacij v realnem času o VIN in statusu tehnične brezhibnosti rabljenih vozil, namenjenih za izvoz. Komisija je glede na obstoječe značilnosti in funkcije, povezane z izmenjavo informacij o vozilih, registriranih v Uniji, med organi za registracijo vozil, razvila MOVE-HUB, platformo za izmenjavo sporočil za medomrežno povezavo nacionalnih elektronskih registrov držav članic. Države članice bi morale imeti možnost, da za povezavo z elektronskim sistemom MOVE-HUB uporabijo evropski informacijski sistem za prometna in vozniška dovoljenja (EUCARIS). Platforma trenutno olajšuje medsebojno povezovanje vsega naslednjega: Evropskih registrov podjetij cestnega prevoza (ERRU), registrov vozniških dovoljenj (RESPER), registrov poklicnega usposabljanja voznikov (ProDriveNet), obveščanje o neizpolnjevanju obveznosti pri cestnih inšpekcijskih pregledih vozil (RSI) in registrov tahografskih vozniških kartic (TACHOnet). Zato bi se morale funkcionalnosti platforme MOVE-Hub dodatno razširiti, da se omogoči izmenjava in preverjanje informacij o VIN in statusu tehnične brezhibnosti rabljenih vozil, namenjenih za izvoz. Da bi se carinskim organom omogočilo elektronsko in samodejno preverjanje, ali rabljeno vozilo, namenjeno za izvoz, izpolnjuje izvozne zahteve, bi moral biti elektronski sistem, ki ga upravlja platforma MOVE-HUB, medomrežno povezan z okoljem enotnega okenca EU za carino v skladu z Uredbo (EU) 2022/2399 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²²⁾. Navedena uredba določa celovit okvir avtomatiziranih kontrol, ki se uporabljajo za posebno unijsko necarinsko formalnost. Zato bi bilo treba v tej uredbi določiti glavne elemente, ki jih je treba nadzorovati, medtem ko bi bili tehnični ukrepi izvajanja tega nadzora določeni v Uredbi (EU) 2022/2399.

⁽²¹⁾ Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

⁽²²⁾ Uredba (EU) 2022/2399 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. novembra 2022 o vzpostavitvi okolja enotnega okenca Evropske unije za carino in spremembi Uredbe (EU) št. 952/2013 (UL L 317, 9.12.2022, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj>).

- (91) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje izvoznih zahtev bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila za razvoj potrebnih elektronskih sistemov in njihovo delovanje z nacionalnimi sistemi.
- (92) Pristojni organi držav članic bi morali sodelovati med seboj, da bi zagotovili učinkovito izvajanje zahtev, ki urejajo izvoz rabljenih vozil, in medsebojno pomoč. Ta pomoč bi morala vključevati izmenjavo informacij za preverjanje statusa vozil pred njihovim izvozom, vključno s potrditvijo informacij o registraciji v državi članici, v kateri so bila predhodno registrirana. Sodelovanje bi moralo med drugim vključevati zagotavljanje dostopa do ustreznih dokumentov in informacij, vključno z ugotovitvami inšpekcijskih pregledov, ob upoštevanju veljavnega prava o varstvu podatkov, ki velja za zaproseni organ. Poleg tega bi morali pristojni organi držav članic v prizadevanju za celovito sodelovanje sodelovati z organi iz tretjih držav.
- (93) Pomembno je, da lahko carinski organi izvajajo kontrole rabljenih vozil, namenjenih za izvoz, v skladu z Uredbo (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²³⁾. Znatno delež rabljenih vozil, ki zapuščajo Unijo, je namenjen v države, v katerih so določene ali bi lahko bile določene uvozne zahteve, kot so zahteve v zvezi s starostjo vozila ali njegovimi emisijami. Pomembno je, da lahko carinski organi elektronsko in samodejno prek okolja enotnega okenca EU za carino preverijo, ali rabljeno vozilo, namenjeno za izvoz, izpolnjuje navedene zahteve, kadar zadevne tretje države Komisijo uradno obvestijo o informacijah o teh zahtevah. Da bi olajšala skladnost, bi morala Komisija na namenskem spletnem portalu objaviti in posodabljati priglašene posebne pogoje, povezane z varstvom okolja ali varnostjo v cestnem prometu, ki jih nalagajo tretje države. Za zaščito okolja in varnosti v cestnem prometu v tretjih državah bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 PDEU sprejme delegirane akte v zvezi z določitvijo teh zahtev.
- (94) Da bi se preprečila tveganje izvoza vozil brez zahtevanih dokumentov z informacijami o VIN in tehnični brezhibnosti vozila ter to, da se neskladnost z izvoznimi zahtevami ugotovi šele po odhodu vozila iz Unije, uporaba postopkov vpisa v evidence deklaranta in samoocene iz Uredbe (EU) št. 952/2013 ne bi smela biti dovoljena. Navedeni postopki bi carinskim organom preprečili izvajanje kontrol v realnem času prek okolja enotnega okenca EU za carino, kar bi povečalo tveganje kršitve pravil Unije o izvozu rabljenih vozil.
- (95) Komisija je v svoji oceni Direktive 2000/53/ES izrazila mnenje, da je pomanjkanje zahtev glede obveznih inšpekcijskih pregledov pomanjkljivost te direktive. Zato bi bilo treba v tej uredbi državam članicam naložiti nekatere obveznosti v zvezi z odkrivanjem nezakonitih dejavnosti na področju zbiranja, obdelave in izvoza izrabljenih vozil ter njihovih delov in sestavnih delov, prav tako pa določiti minimalne zahteve glede pogostosti inšpekcijskih pregledov, njihovega obsega in značilnosti obratov, v katerih se taki inšpekcijski pregledi izvajajo. Tako bi bili zagotovljeni konkurenčnost pooblaščenih obratov za obdelavo v primerjavi z nezakonitimi izvajalci ter nadaljnja skladnost s pogoji v dovoljenjih in zahtevami glede zbiranja in obdelave izrabljenih vozil.

⁽²³⁾ Uredba (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. oktobra 2013 o carinskem zakoniku Unije (UL L 269, 10.10.2013, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj>).

- (96) Za zagotovitev učinkovitega izvrševanja te uredbe je nujno, da države članice vzpostavijo strategije inšpekcijskih pregledov za odkrivanje nezakonitih dejavnosti zbiranja, obdelave in izvoza izrabljenih vozil ter njihovih delov in sestavnih delov. Te strategije bi morale določati ukrepe iz te uredbe, da bi se zaščitila skladnost in prispevalo k preprečevanju nezakonitih praks v sektorju. Države članice bi morale inšpekcijske preglede izvajati vsako koledarsko leto. Taki inšpekcijski pregledi bi morali zajemati tako zakonito delujoče subjekte kot domnevne nezakonite dejavnosti. Najmanjše število inšpekcijskih pregledov, ki jih je treba letno opraviti v vsaki državi članici, bi moralo ustrezati najmanj 10 % pooblaščenih obratov za obdelavo in zbirnih mest, ki delujejo v zadevni državi članici. Poudariti je treba, da bi morali inšpekcijski pregledi, ki se izvajajo na podlagi te uredbe, dopolnjevati inšpekcijske preglede pošilk izrabljenih vozil, ki jih celovito ureja Uredba (EU) 2024/1157.
- (97) Države članice bi morale vzpostaviti mehanizme sodelovanja na nacionalni in mednarodni ravni, da bi se omogočilo učinkovito izvajanje inšpekcijskih pregledov ter tako olajšala preprečevanje in odkrivanje nezakonite obdelave in izvoza izrabljenih vozil ter rešilo vprašanje izginulih vozil. Taki mehanizmi bi morali omogočati izmenjavo podatkov iz registrov vozil, ki so potrebni za sledenje vozilom in preverjanje, ali so ob koncu življenjske dobe ustrezno obdelana. Da bi se spodbujalo sodelovanja na teh področjih po vsej Uniji, bi morale Komisija in države članice dejavno uporabljati ustrezne obstoječe agencije, kot je Agencija Evropske unije za sodelovanje na področju preprečevanja, odkrivanja in preiskovanja kaznivih dejanj (Europol), vzpostavljena z Uredbo (EU) 2016/794 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁴⁾, ter mreže za izvrševanje, namenjene obravnavanju okoljske kriminalitete po vsej Uniji.
- (98) Države članice bi morale sprejeti vse potrebne izvršilne ukrepe za boj proti nezakoniti obdelavi izrabljenih vozil, da se prepreči škoda za okolje ali zdravje ljudi, ki jo povzročajo take dejavnosti. Zato bi bilo treba kaznovati vsak obrat ali podjetje, ki obdeluje izrabljena vozila brez veljavnega dovoljenja ali ki krši pogoje ali zahteve iz dovoljenja. Države članice bi morale razmisliti tudi o drugih ukrepih, kot je odvzem dovoljenja ali začasna prepoved dejavnosti izvajalca, da se zagotovi dejanska skladnost s to uredbo.
- (99) Države članice bi morale določiti pravila o kaznih, ki se bodo uporabljale za kršitve te uredbe, in zagotoviti njihovo izvrševanje. Kazni bi se morale določiti zlasti za kršitve določb o izvozu rabljenih vozil, dostavi izrabljenih vozil pooblaščenim obratom za obdelavo ali zbirnim mestom ter trgovanju z rabljenimi, ponovno izdelanimi ali obnovljenimi deli in sestavnimi deli. Predvidene kazni bi morale biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.
- (100) Določitev obveznosti poročanja je potrebna za zagotovitev ustreznega izvajanja, spremljanja in ocenjevanja zakonodaje Unije ter za zagotavljanje posodobljenih informacij o preglednosti za trge. Točni in veljavni podatki so nujni, da Komisija oceni, ali ukrepi iz te uredbe delujejo pravilno, in po potrebi predlaga nadaljnje prilagoditve, namenjene zagotavljanju okolju prijazne obdelave izrabljenih vozil ali racionalizaciji izvajanja te uredbe. Da bi se omejilo breme, povezano s poročanjem, bi bilo treba poročati le o podatkih, ki so nujni za izvajanje te uredbe, poročanje pa bi bilo treba olajšati z digitalnimi orodji. Na podlagi teh elementov bi bilo treba določiti, katere podatke morajo gospodarski subjekti sporočiti ustreznim organom, države članice pa Komisiji. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje zahtev glede poročanja bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Izvedbeni akti, ki bi morali nadomestiti Odločbo Komisije 2005/293/ES ⁽²⁵⁾, bi morali določati tudi metodologijo za izračun in preverjanje, ali so bili doseženi cilji glede ponovne uporabe, recikliranja in predelave.
- ⁽²⁴⁾ Uredba (EU) 2016/794 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za sodelovanje na področju preprečevanja, odkrivanja in preiskovanja kaznivih dejanj (Europol) ter nadomestitvi in razveljavitvi sklepov Sveta 2009/371/PNZ, 2009/934/PNZ, 2009/935/PNZ, 2009/936/PNZ in 2009/968/PNZ (UL L 135, 24.5.2016, str. 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj>).
- ⁽²⁵⁾ Odločba Komisije 2005/293/ES z dne 1. aprila 2005 o določitvi podrobnih pravil za spremljanje ciljev za ponovno uporabo/predelavo in ponovno uporabo/recikliranje iz Direktive 2000/53/ES Evropskega parlamenta in Sveta o izrabljenih vozilih (UL L 94, 13.4.2005, str. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj>).

- (101) Pristojni organi držav članic imajo pomembno vlogo pri preverjanju izpolnjevanja obveznosti iz te uredbe v zvezi z zbiranjem izrabljenih vozil in ravnanjem z njimi, vključno z boljšim sledenjem lokacije vozil s strani teh organov in bojem proti nezakonitemu ravnanju z izrabljenimi vozili. Države članice bi zato morale zahtevati, da izvajalci ravnanja z odpadki in drugi ustrezni gospodarski subjekti pristojnim organom zagotovijo podatke, ki jim omogočajo boljše spremljanje izvajanja določb o zbiranju izrabljenih vozil in ravnanju z njimi.
- (102) Da bi zagotovili enotne pogoje za izvajanje te uredbe, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta izvedbena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁶⁾.
- (103) Pri sprejemanju delegiranih aktov na podlagi te uredbe je zlasti pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se taka posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje ⁽²⁷⁾. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (104) Prilogo II k Uredbi (EU) 2019/1020 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁸⁾, v kateri je navedena harmonizacijska zakonodaja Unije brez določb o kaznih, bi bilo treba spremeniti, da se direktivi 2000/53/ES in 2005/64/ES črtata z navedenega seznama, saj mora sedanja uredba vsebovati določbe o kaznih.
- (105) Zagotoviti je treba, da se določbe in zahteve iz te uredbe, povezane s homologacijo, preverijo med postopkom EU-homologacije. Uredbo (EU) 2018/858 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.
- (106) Izginula vozila so bila priznana kot eden glavnih izzivov pri izvajanju Direktive 2000/53/ES. Neobstoj učinkovitega sistema, ki bi omogočal izmenjavo informacij med državami članicami o statusu registracije vozil v realnem času, ovira sledljivost in je bil opredeljen kot razlog za veliko število „izginulih vozil“ v Uniji. V ta namen je Komisija predlagala revizijo Direktive Sveta 1999/37/ES ⁽²⁹⁾ o dokumentih za registracijo vozil. Ta revizija bi morala od držav članic zahtevati, da za vozila, registrirana na njihovem ozemlju, elektronsko beležijo podatke, ki omogočajo ustrezno dokumentiranje razlogov za razveljavitev registracije vozila, zlasti če je vozilo obravnavano kot izrabljeno vozilo v pooblaščenem obratu za obdelavo, ponovno registrirano v drugi državi članici, izvoženo v tretjo državo zunaj Unije ali ukradeno. Poleg tega bi morali lastniki vozil za preprečitev nezakonitega razstavljanja ali izvoza vozil, za katere je bila registracija začasno odjavljena, vse spremembe lastništva nemudoma sporočiti nacionalnemu organu za registracijo vozil. Te spremembe dopolnjujejo in nadgrajujejo obstoječe zahteve, da morajo države članice elektronsko beležiti podatke o vseh vozilih, registriranih na njihovem ozemlju.

⁽²⁶⁾ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

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

⁽²⁸⁾ Uredba (EU) 2019/1020 Evropskega parlamenta in sveta z dne 20. junija 2019 o nadzoru trga in skladnosti proizvodov ter spremembi Direktive 2004/42/EC in uredb (ES) št. 765/2008 in (EU) št. 305/2011 (UL L 169, 25.6.2019, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj>).

⁽²⁹⁾ Direktiva Sveta 1999/37/ES z dne 29. aprila 1999 o dokumentih za registracijo vozil (UL L 138, 1.6.1999, str. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).

- (107) Glede na potrebo po zagotavljanju visoke ravni varstva okolja in upoštevanju znanstvenega napredka bi morala Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o uporabi te uredbe ter njenem vplivu na delovanje enotnega trga in okolje. V poročilo bi morala med drugim vključiti ovrednotenje določb o zasnovi novih vozil, vključno s cilji glede ponovne uporabe, možnosti recikliranja in možnosti predelave, ravnanja z izrabljenimi vozili, vključno s cilji recikliranja, in o kaznih ter oceno potrebe in izvedljivosti nadaljnje razširitve področja uporabe določb, ki veljajo za vozila kategorije L, težka vozila, vozila, ki so homologirana v večstopenski homologaciji, ter za bivalna vozila, ter vključitve bivalnih prikolic v področje uporabe te uredbe. Ta ocena se ne bi smela osredotočati le na vidike v zvezi z obdelavo izrabljenih vozil, temveč tudi na ustreznost in dodano vrednost določitve zahtev glede zasnov, ter bi morala oceniti obseg, v katerem je bilo rešeno vprašanje izginulih vozil, vključno z ocenami števila izginulih vozil in učinka ukrepov v zvezi z izvozom rabljenih vozil, ter potrebe po vključitvi nadaljnjih ukrepov, ki obravnavajo vprašanje sledljivosti vozil. V zvezi s tem bi bilo v okviru te ocene treba pregledati učinkovitost, interoperabilnost in zanesljivost nacionalnih sistemov registracije vozil ter njihove čezmejne izmenjave informacij pri zagotavljanju natančne identifikacije, statusa in sledljivosti vozil v njihovem celotnem življenjskem ciklu. Komisija bi morala pregledati tudi stanje tehnološkega razvoja in okoljsko učinkovitost plastike na biološki osnovi v vozilih in elastomerov, pridobljenih s predelavo pnevmatik, v novih vozilih, ter bi lahko po potrebi predstavila zakonodajni predlog, s katerim bi se določili ustrezni cilji. Pri elastomerih, pridobljenih s predelavo pnevmatik, bi bilo treba najprej oceniti, v kolikšni meri jih je mogoče vključiti v obstoječe cilje glede vsebnosti reciklirane plastike.
- (108) Poročilo Komisije bi moralo vključevati tudi oceno ukrepov v zvezi z zagotavljanjem informacij o snoveh, ki vzbujajo skrb, v vozilih in o tem, ali je treba izboljšati sledljivost takih snovi. Vsebovati bi moralo tudi oceno, ali je treba uvesti ukrepe za obravnavanje snovi, ki lahko vplivajo na obdelavo vozil v fazi konca življenjske dobe, da bi se zagotovila večja usklajenost z Uredbo (EU) 2024/1781.
- (109) Komisija bi morala na podlagi izjav izdelovalcev oceniti tudi, ali so izdelovalci na dobri poti, da izpolnijo cilje glede reciklirane plastike. Pri oceni bi morala zlasti oceniti razpoložljivost ustreznih tehnologij recikliranja plastike, zadostno razpoložljivost reciklirane plastike, raven kakovosti reciklirane plastike v primerjavi z zahtevano ravno varnosti ter tehnične in gospodarske težave pri doseganju cilja. Oceniti bi moral biti po potrebi priložen zakonodajni predlog Komisije za spremembo ustreznih določb te uredbe.
- (110) Zagotoviti je treba dovolj časa, da lahko gospodarski subjekti izpolnijo obveznosti na podlagi te uredbe in da države članice vzpostavijo upravno infrastrukturo, potrebno za uporabo te uredbe. Uporabo te uredbe bi bilo zato treba odložiti.
- (111) Razveljavitev Direktive 2000/53/ES bi bilo treba odložiti, da lahko države članice sprejmejo potrebne upravne ukrepe v zvezi z vzpostavitvijo sistemov zbiranja ter hkrati ohranijo kontinuiteto za gospodarske subjekte in izvajalce ravnanja z odpadki.
- (112) Ta uredba ne spreminja pravil o omejitvah uporabe svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma v vozilih iz Direktive 2000/53/ES ali o izjemah od teh omejitev. Vendar pa določa jasnejša pravila o tem, kako je treba med postopkom homologacije preverjati skladnost s temi omejitvami in drugimi zahtevami glede krožnosti. Da bi imeli izdelovalci dovolj časa za uskladitev z navedenimi pravili, bi bilo treba njihovo uporabo odložiti. Zato bi morale določbe Direktive 2000/53/ES o omejitvah uporabe svinca, živega srebra, kadmija in šestvalentnega kroma ostati v veljavi, dokler se pravila v tej uredbi ne začnejo uporabljati, da se zagotovi kontinuiteta in poskrbi, da vozila, dana na trg Unije, ne vsebujejo takih snovi, razen v primerih iz navedene direktive.

- (113) Ta uredba določa tudi jasnejše določbe o razširjeni odgovornosti proizvajalca, kot so tiste iz Direktive 2000/53/ES. Ker vzpostavitev takih sistemov in potrebnih nacionalnih določb o izdaji odobritve proizvajalcem in organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zahteva nekaj časa, bi bilo treba uporabo navedenih določb odložiti. Ustrezne določbe Direktive 2000/53/ES bi morale ostati v veljavi, dokler se ne začnejo uporabljati določbe iz te uredbe, da se zagotovi kontinuiteta v zvezi s financiranjem stroškov zbiranja izrabljenih vozil s strani proizvajalcev.
- (114) Ta uredba vsebuje nove zahteve glede obdelave izrabljenih vozil, zlasti glede odstranitve delov in sestavnih delov za namene spodbujanja njihove ponovne uporabe, ponovne izdelave ali obnove ter izboljšanja kakovosti postopkov recikliranja. Izvajalci ravnanja z odpadki potrebujejo čas za prilagoditev takim novim zahtevam, zato bi bilo treba njihovo uporabo odložiti. Ustrezne določbe Direktive 2000/53/ES bi morale ostati v veljavi, dokler se ne začnejo uporabljati zahteve iz te uredbe, da se zagotovi kontinuiteta v zvezi z obdelavo izrabljenih vozil.
- (115) Da se zagotovi kontinuiteta, bi morale obveznosti iz Direktive 2000/53/ES o poročanju in s tem povezane obveznosti za prenos podatkov Komisiji ostati v veljavi, dokler Komisija na podlagi te uredbe ne sprejme novih pravil za izračun in oblik poročanja.
- (116) Uporabo vseh določb v zvezi z vozili kategorij L in vozili kategorij M₁, M₃, N₂, N₃ in O bi bilo treba odložiti, da se prevoznikom zagotovi dovolj časa za uskladitev z novimi zahtevami. To je zlasti pomembno v zvezi z dovoljenji za pooblaščen obrate za obdelavo, ki lahko izvajajo odstranjevanje onesnaževal in nadaljnjo obdelavo takih vozil.
- (117) Zaradi jasnosti, racionalnosti in poenostavitve bi bilo treba razveljavitev Direktive 2005/64/ES odložiti, saj so pravila o homologaciji motornih vozil glede na njihovo ponovno uporabnost, možnost recikliranja in možnost predelave vključena v to uredbo. To daje izdelovalcem dovolj časa za zagotovitev, da tipi vozil, ki jih snujejo in izdelujejo, izpolnjujejo zahteve glede krožnosti, homologacijskim organom pa za izvajanje novih pravil.
- (118) Ker ciljev te uredbe, in sicer prispevati k delovanju enotnega trga, preprečiti in zmanjšati škodljive učinke ravnanja z izrabljenimi vozili ter zagotoviti visoko raven varstva okolja in varovanja zdravja ljudi, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi potrebe po harmonizaciji lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.

- (119) Združeno kraljestvo je 1. februarja 2020 izstopilo iz Evropske unije. Sporazum o izstopu ⁽³⁰⁾ je bil sklenjen med Evropsko unijo in Evropsko skupnostjo za atomsko energijo na eni strani ter Združenim kraljestvom na drugi. Odobren je bil s Sklepom Sveta (EU) 2020/135 ⁽³¹⁾ in je začel veljati 1. februarja 2020. Sporazum o izstopu določa prehodno obdobje, ki se je končalo 31. decembra 2020. Ob koncu prehodnega obdobja se je pravo Unije prenehalo uporabljati za Združeno kraljestvo, hkrati pa se je začel uporabljati Protokol o Irski/Severni Irski (v nadaljnjem besedilu: Windsorski okvir) ⁽³²⁾, ki je sestavni del Sporazuma o izstopu. V skladu s členom 5(4) Windsorskega okvira in točko 9 Priloge 2 k Windsorskemu okviru se za Združeno kraljestvo in v njem v zvezi s Severno Irsko uporabljajo Direktiva 2005/64/ES ter pravni akti Unije, s katerimi se navedena direktiva izvaja, spreminja ali nadomešča. Ta uredba nadomešča Direktivo 2005/64/ES in bi se zato uporabljala za Združeno kraljestvo in v njem v zvezi s Severno Irsko. Glede na področje uporabe Windsorskega okvira je zato primerno določiti, da se nekatere določbe te uredbe ne bi smele uporabljati za Združeno kraljestvo in v njem v zvezi s Severno Irsko –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet urejanja

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

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja:
 - (a) za vozila in izrabljena vozila kategorij M₁ in N₁ iz člena 4(1), točka (a)(i) in točka (b)(i), Uredbe (EU) 2018/858;
 - (b) od 1. septembra 2029 za vozila za posebne namene in izrabljena vozila za posebne namene, kakor so opredeljena v členu 3, točka 31, Uredbe (EU) 2018/858, kategorij M1 in N1;
 - (c) od 1. septembra 2031 za vozila in izrabljena vozila kategorij M2, M3, N2, N3 in O iz člena 4(1) Uredbe (EU) 2018/858;
 - (d) od 1. septembra 2031 za vozila za posebne namene in izrabljena vozila za posebne namene, kakor so opredeljena v členu 3, točka 31, Uredbe (EU) 2018/858, kategorij M2, M3, N2, N3 in O;
 - (e) od 1. septembra 2031 za vozila in izrabljena vozila kategorije L iz člena 4(2) Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³³⁾.

⁽³⁰⁾ Sporazum o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irsko iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo (UL L 29, 31.1.2020, str. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

⁽³¹⁾ Sklep Sveta (EU) 2020/135 z dne 30. januarja 2020 o sklenitvi Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irsko iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo (UL L 29, 31.1.2020, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj>).

⁽³²⁾ Skupna izjava št. 1/2023 Unije in Združenega kraljestva v skupnem odboru, ustanovljenem s Sporazumom o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irsko iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo, z dne 24. marca 2023 (UL L 102, 17.4.2023, str. 87).

⁽³³⁾ Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. januarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 60, 2.3.2013, str. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

2. Ne glede na odstavek 1 se ta uredba ne uporablja za:

- (a) vozila, izdelana v majhnih serijah, kakor so opredeljena v členu 3, točka 30, Uredbe (EU) 2018/858;
- (b) vozila kategorije L, izdelana v majhnih serijah, iz člena 42 Uredbe (EU) št. 168/2013;
- (c) vozila, zasnovana in izdelana ali prilagojena samo za potrebe oboroženih sil, iz člena 2(2), točka (d), Uredbe (EU) 2018/858;
- (d) vozila, zasnovana in izdelana za potrebe oboroženih sil, civilne zaščite, gasilskih enot, enot za ohranjanje javnega reda in miru in služb nujne medicinske pomoči, iz člena 2(2), točka (e), Uredbe (EU) št. 168/2013;
- (e) vozila zgodovinskega pomena, kakor so opredeljena v členu 3, točka 7, Direktive 2014/45/EU, vključno z njihovimi prepoznavnimi deli in sestavnimi deli, potrebnimi za njihovo vzdrževanje in za ohranitev njihovega statusa zgodovinskega vozila v obdobju, v katerem se ta vozila štejejo za vozila zgodovinskega pomena;
- (f) vozila posebnega kulturnega pomena za obdobje, v katerem pristojni organi v skladu s postopkom iz Priloge II k tej uredbi ta vozila uradno priznajo kot taka;
- (g) bivalne priklole iz točke 5.6 Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858;
- (h) vozila za posebne namene, kakor so opredeljena v členu 3, točka 31, Uredbe (EU) 2018/858, kategorij M2, M3, N2, N3 ali O, ki jih izdelata proizvajalec majhnih serij;
- (i) kolesa, zasnovana za poganjanje s pedali, iz kategorije L1_e-A iz kriterija 9 Priloge I k Uredbi (EU) št. 168/2013 ali kategorije L1_e-B iz točke 1.1.2 Priloge XIX k Delegirani uredbi Komisije (EU) št. 3/2014 ⁽³⁴⁾;

3. Ne glede na odstavek 1, točka (c), se naslednje določbe ne uporabljajo za vozila in izrabljena vozila kategorij M₂, M₃, N₂, N₃ in O:

- (a) člen 4 o ponovni uporabnosti, možnosti recikliranja in možnosti predelave vozil;
- (b) člen 5 o zahtevah glede snovi v vozilih;
- (c) člen 6 o najmanjši vsebnosti recikliranih materialov v vozilih;
- (d) člen 8 o splošnih obveznostih;
- (e) člen 9 o strategiji krožnosti;

⁽³⁴⁾ Delegirana uredba Komisije (EU) št. 3/2014 z dne 24. oktobra 2013 o dopolnitvi Uredbe (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta v zvezi z zahtevami glede funkcionalne varnosti vozil za homologacijo dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 7, 10.1.2014, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

- (f) člen 10 o izjavi o vsebnosti recikliranih materialov v vozilih;
 - (g) člen 12 o označevanju delov, sestavnih delov in materialov v vozilih;
 - (h) člen 13 o digitalnem krožnostnem potnem listu vozila;
 - (i) člen 21 o prilagajanju pristojbin;
 - (j) člen 22 o mehanizmu razporejanja stroškov za vozila, ki postanejo izrabljena vozila v drugi državi članici;
 - (k) člen 33 o ciljih glede ponovne uporabe, recikliranja in predelave;
 - (l) člen 35(2) o pošiljkah izrabljenih vozil.
4. Ne glede na odstavek 1, točka (e), se naslednje določbe ne uporabljajo za vozila kategorije L ali izrabljena vozila:
- (a) člen 4 o ponovni uporabnosti, možnosti recikliranja in možnosti predelave vozil;
 - (b) člen 5 o zahtevah glede snovi v vozilih;
 - (c) člen 6 o najmanjši vsebnosti recikliranih materialov v vozilih;
 - (d) člen 9 o strategiji krožnosti;
 - (e) člen 10 o izjavi o vsebnosti recikliranih materialov v vozilih;
 - (f) člen 13 o digitalnem krožnostnem potnem listu vozila;
 - (g) člen 21 o prilagajanju pristojbin;
 - (h) člen 22 o mehanizmu razporejanja stroškov za vozila, ki postanejo izrabljena vozila v drugi državi članici;
 - (i) člen 33 o ciljih glede ponovne uporabe, recikliranja in predelave;
 - (j) člen 35(2) o pošiljkah izrabljenih vozil;
 - (k) člen 38 o pristojnem organu za izvoz rabljenih vozil v tretje države;
 - (l) člen 39 o nadzoru izvoza rabljenih vozil in zahtevah v zvezi z njim;
 - (m) člen 40 o avtomatiziranem preverjanju informacij o statusu vozila;
 - (n) člen 41 o obvladovanju tveganja in carinskih kontrolah;
 - (o) člen 42 o začasni prepovedi;

- (p) člen 43 o sprostitvi v izvoz;
- (q) člen 44 o zavrnitvi sprostitve v izvoz;
- (r) člen 45 o sodelovanju med organi in izmenjavi informacij;
- (s) člen 46 o elektronskih sistemih.

5. Ne glede na odstavek 1, točki (b) in (d), se naslednje določbe ne uporabljajo za vozila za posebne namene ali izrabljena vozila za posebne namene:

- (a) člen 4 o ponovni uporabnosti, možnosti recikliranja in možnosti predelave vozil;
- (b) člen 6 o najmanjši vsebnosti recikliranih materialov v vozilih;
- (c) člen 7 o zasnovi, ki omogoča odstranitev in zamenjavo nekaterih delov in sestavnih delov v vozilih;
- (d) člen 8 o splošnih obveznostih;
- (e) člen 9 o strategiji krožnosti;
- (f) člen 10 o izjavi o vsebnosti recikliranih materialov v vozilih;
- (g) člen 11 o informacijah o odstranitvi in zamenjavi delov, sestavnih delov in materialov v vozilih;
- (h) člen 12 o označevanju delov, sestavnih delov in materialov v vozilih;
- (i) člen 13 o digitalnem krožnostnem potnem listu vozila;
- (j) člen 14 o pristojnem organu za ravnanje z izrabljenimi vozili;
- (k) člen 15 o pooblaščenih obratih za obdelavo;
- (l) člen 17 o organizacijah za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev;
- (m) člen 18 o odobritvi izpolnjevanja razširjene odgovornosti proizvajalca;
- (n) člen 19 o registraciji;
- (o) člen 21 o prilagajanju pristojbin;
- (p) člen 22 o mehanizmu razporejanja stroškov za vozila, ki postanejo izrabljena vozila v drugi državi članici;
- (q) člen 33 o ciljih glede ponovne uporabe, recikliranja in predelave;
- (r) člen 35(2) o pošiljkah izrabljenih vozil;
- (s) člen 36 o prenosu lastništva rabljenih vozil v Uniji;
- (t) člen 37(1) o statusu vozila;

- (u) člen 38 o pristojnem organu za izvoz rabljenih vozil v tretje države;
 - (v) člen 39 o nadzoru izvoza rabljenih vozil in zahtevah v zvezi z njim;
 - (w) člen 40 o avtomatiziranem preverjanju informacij o statusu vozila;
 - (x) člen 41 o obvladovanju tveganja in carinskih kontrolah;
 - (y) člen 42 o začasni prepovedi;
 - (z) člen 43 o sprostitvi v izvoz;
 - (aa) člen 44 o zavrnitvi sprostitve v izvoz;
 - (ab) člen 45 o sodelovanju med organi in izmenjavi informacij;
 - (ac) člen 46 o elektronskih sistemih.
6. Ne glede na odstavek 1 velja naslednje:
- (a) členi 4 do 13 se ne uporabljajo za dele vozila, ki je bilo homologirani v večstopenjski homologaciji, kategorije M₂, M₃, N₁, N₂, N₃ ali O, ki niso osnovno vozilo; druge določbe te uredbe se uporabljajo, kadar se uporabljajo za kategorijo zadevnega vozila;
 - (b) člen 5 se ne uporablja za vozila za posebne namene kategorij M₂, M₃, N₂, N₃ ali O;
 - (c) člena 7 in 11 se uporabljata za vozila kategorije L samo v zvezi z vnosi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 in 11 dela C Priloge VIII;
 - (d) člen 7 se uporablja za vozila kategorij M₂, M₃, N₂, N₃ in O samo v zvezi z vnosi 1, 3, 4 in 5 dela C Priloge VIII;
 - (e) člen 8 se uporablja za vozila kategorije L samo v zvezi z obveznostmi, ki se uporabljajo za taka vozila;
 - (f) člen 16, točka (b), se ne uporablja za vozila kategorije L in vozila kategorij M2, M3, N2, N3 ali O ter vozila za posebne namene kategorij M1, M2, M3, N1, N2, N3 ali O;
 - (g) države članice lahko vozila kategorij L1e, L2e in L6e izvzamejo iz obveznosti na podlagi člena 23(6) in členov 25, 36 in 37;
 - (h) za vozila kategorije L in vozila kategorij M2, M3, N2, N3 in O ter za vozila za posebne namene kategorij M2, M3, N2, N3 in O se člen 29 uporablja samo v zvezi z vnosi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 in 11 dela C Priloge VIII;
 - (i) za vozila kategorije Lin za vozila kategorij M2, M3, N2, N3 in O se členi 47 do 50 uporabljajo samo v zvezi s poročanjem in izvrševanjem obveznosti, ki se uporabljajo za take kategorije vozil.

Člen 3

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve:

- (1) „vozilo“ pomeni vsako vozilo, kakor je opredeljeno v členu 3, točka 15, Uredbe (EU) 2018/858 ali navedeno v členu 4(2) Uredbe (EU) št. 168/2013;
- (2) „izrabljeno vozilo“ pomeni vozilo, ki je odpadek, kakor je opredeljen v členu 3, točka 1, Direktive 2008/98/ES, ali ki je odpadek v skladu s Prilogo I k tej uredbi;
- (3) „tip vozila“ pomeni vsak tip vozila, kakor je opredeljen v členu 3, točka 32, Uredbe (EU) 2018/858, ali tip vozila, kakor je opredeljen v členu 3, točka 73, Uredbe (EU) št. 168/2013;
- (4) „ponovna uporaba“ pomeni vsak postopek, s katerim se deli ali sestavni deli izrabljenih vozil ponovno uporabljajo za namen, za katerega so bili zasnovani;
- (5) „ponovna uporabnost“ pomeni možnost ponovne uporabe delov ali sestavnih delov, pridobljenih iz izrabljenega vozila;
- (6) „možnost recikliranja“ pomeni možnost recikliranja delov, sestavnih delov ali materialov, pridobljenih iz izrabljenega vozila;
- (7) „možnost predelave“ pomeni možnost predelave delov, sestavnih delov ali materialov, pridobljenih iz izrabljenega vozila;
- (8) „dobavitelj“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ki dobavlja dele, sestavne dele ali materiale izdelovalcu, ta pa jih uporablja za izdelavo vozil;
- (9) „plastika“ pomeni polimer v smislu člena 3, točka 5, Uredbe (ES) št. 1907/2006, ki so mu lahko dodani dodatki ali druge snovi ter ki lahko deluje tudi kot glavna strukturna komponenta končnih proizvodov, razen naravnih polimerov, ki niso kemično modificirani;
- (10) „kritične surovine“ pomeni kritične surovine v smislu člena 4(1) Uredbe (EU) 2024/1252;
- (11) „predpotrošniški odpadki“ pomeni material, preusmerjen iz toka odpadkov med postopkom izdelave, razen ponovne uporabe materialov, kot so ponovna obdelava, ponovno mletje ali odpadki, ki so nastali med postopkom in jih je mogoče v istem postopku ponovno predelati;
- (12) „popotrošniški odpadki“ pomeni odpadke, ki nastanejo iz izdelkov, potem ko so bili dani na trg ali dobavljeni za distribucijo, porabo ali uporabo v tretji državi v okviru gospodarske dejavnosti, bodisi proti plačilu bodisi brezplačno;
- (13) „odstranitev“ pomeni ročno, mehansko, kemično, toplotno ali metalurško obdelavo, pri kateri je ciljne dele, sestavne dele ali materiale iz izrabljenih vozil mogoče posamično opredeliti kot ločen izhodni tok ali del izhodnega toka;

- (14) „motor na električni pogon“ pomeni električni motor, ki pretvarja električno vhodno moč v mehansko izhodno moč, da zagotovi pogon vozila;
- (15) „baterija za električna vozila“ pomeni baterijo za električna vozila, kakor je opredeljena v členu 3(1), točka 14, Uredbe (EU) 2023/1542;
- (16) „pooblaščen obrat za obdelavo“ pomeni vsak obrat ali podjetje, ki ima v skladu z Direktivo 2008/98/ES in to uredbo dovoljenje za dejavnosti zbiranja, skladiščenja in obdelave izrabljenih vozil, vključno z njihovimi deli in sestavnimi deli;
- (17) „drobljenje“ pomeni postopek s katerim se izrabljena vozila trgajo ali lomijo na kose;
- (18) „obdelava“ pomeni vsako dejavnost, ki poteka po tem, ko je bilo izrabljeno vozilo dostavljeno obratu za odstranjevanje onesnaževal, razstavljanje, stiskanje, rezanje, drobljenje, predelavo ali pripravo pred odstranjevanjem odpadkov iz drobilnika, in vsak drug postopek za predelavo ali odstranitev izrabljenega vozila ter njegovih delov, sestavnih delov in materialov;
- (19) „izvajalec popravil in vzdrževanja“ pomeni fizično ali pravno osebo, katere poklicna dejavnost neposredno ali posredno vključuje popravilo in vzdrževanje vozil ter vključuje serviserje, izdelovalce ali distributerje servisne opreme, orodij ali nadomestnih delov kot tudi izdajatelje tehničnih informacij, avtomobilske klube, izvajalce pomoči pri okvarah vozil na cesti, izvajalce kontrolnih pregledov in preskušanja, ponudnike usposabljanj za izvajalce vgradnje ter izdelovalce in serviserje opreme za vozila na alternativna goriva;
- (20) „omogočanje dostopnosti na trgu“ pomeni dobavo vozila za distribucijo ali uporabo na trgu v okviru gospodarske dejavnosti, bodisi odplačno ali neodplačno;
- (21) „dajanje na trg“ pomeni prvo omogočanje dostopnosti vozila na trgu v Uniji;
- (22) „izvajalec ravnanja z odpadki“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ki se poklicno ukvarja z zbiranjem ali obdelavo izrabljenih vozil, vključno z njihovimi deli in sestavnimi deli;
- (23) „proizvajalec“ pomeni vsakega izdelovalca, uvoznika ali distributerja, ki ne glede na uporabljen prodajno tehniko, vključno s pogodbami, sklenjenimi na daljavo, kakor so opredeljene v členu 2, točka 7, Direktive 2011/83/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁵⁾, vozilo prvič poklicno da na voljo za distribucijo ali uporabo na ozemlju države članice;
- (24) „organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev“ pomeni pravni subjekt, ki v imenu več proizvajalcev finančno ali finančno in operativno organizira izpolnjevanje obveznosti v zvezi z razširjeno odgovornostjo proizvajalca;
- (25) „pooblaščen zastopnik za razširjeno odgovornost proizvajalca“ pomeni fizično ali pravno osebo s sedežem v državi članici, v kateri proizvajalec prvič omogoča dostopnost vozil na trgu in ki ni država članica ali tretja država, v kateri ima proizvajalec sedež, ter ga proizvajalec imenuje v skladu s členom 8a(5), tretji pododstavek, Direktive 2008/98/ES za izpolnjevanje obveznosti navedenega proizvajalca iz poglavja IV te uredbe;

⁽³⁵⁾ Direktiva 2011/83/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2011 o pravicah potrošnikov, spremembi Direktive Sveta 93/13/EGS in Direktive 1999/44/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive Sveta 85/577/EGS in Direktive 97/7/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 304, 22.11.2011, str. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj>).

- (26) „pooblaščen zastopnik za čezmejni mehanizem“ pomeni fizično ali pravno osebo s sedežem v državi članici, ki jo imenuje izdelovalec v skladu s členom 22;
- (27) „sekundarne surovine“ pomeni surovine, ki lahko nadomestijo primarne surovine in so bile pridobljene s postopki recikliranja;
- (28) „lastnik vozila“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ki ima lastninsko pravico na vozilu, ali imetnika potrdila o registraciji vozila ali, če ni mogoče identificirati niti imetnika lastninske pravice niti imetnika potrdila o registraciji vozila, imetnika vozila;
- (29) „tehnologija po drobljenju“ pomeni tehnike in tehnologije, ki se uporabljajo za ponovno pridobivanje materialov iz izrabljenih vozil po drobljenju, da se omogoči nadaljnja predelava v skladu z delom G, točka 2, Priloge VIII;
- (30) „ponovna izdelava“ pomeni strokovne ukrepe, s katerimi se izdelava nov del ali sestavni del iz delov in sestavnih delov, odstranjenih iz vozil ali izrabljenih vozil, da se vrne v stanje, enakovredno stanju novega, in s katerimi se izvede vsaj ena sprememba, ki vpliva na varnost, življenjsko dobo, zmožljivost, namen ali tip dela ali sestavnega dela, v postopku, ki je v skladu s posebnimi tehničnimi specifikacijami, vključno z inženirskimi standardi ter standardi kakovosti in preskušanja;
- (31) „obnova“ pomeni ukrepe, ki se izvajajo za pripravo, čiščenje, preskušanje, vzdrževanje in po potrebi popravilo dela ali sestavnega dela, ki se odstrani iz vozil ali izrabljenih vozil, da se ponovno vzpostavi njegova zmožljivost ali funkcionalnost v okviru predvidene uporabe in obsega zmožljivosti, prvotno predvidenih v fazi zasnove v času dajanja dela ali sestavnega dela na trg;
- (32) „neinertni odpadki“ pomeni odpadke, ki ne izpolnjujejo pogojev iz opredelitve pojma „inertni odpadki“ iz člena 2, točka (e), Direktive Sveta 1999/31/ES ⁽³⁶⁾;
- (33) „rabljeno vozilo“ pomeni vozilo, ki je bilo registrirano v državi članici ali tretji državi in ni izrabljeno vozilo;
- (34) „rabljeno vozilo za izvoz“ pomeni rabljeno vozilo, ki je dano v carinski postopek iz člena 269 Uredbe (EU) št. 952/2013;
- (35) „gospodarski subjekt“ pomeni proizvajalca, zbiralca, zavarovalnico vozil, dobavitelja, izvajalca popravil in vzdrževanja, izvajalca ravnanja z odpadki, vključno z razstavljavcem izvajalcem recikliranja, in vse druge subjekte, vključene v zasnovno vozilo, trgovino z rabljenimi vozili, razstavljanje, ponovno uporabo ali ravnanje z izrabljenimi vozili, ponovno izdelavo ali obnovo delov in sestavnih delov ter materialov iz vozil;
- (36) „tehnično brezhibno vozilo“ pomeni vozilo, ki je tehnično brezhibno v skladu z Direktivo 2014/45/EU;
- (37) „izvajalec naknadnega opremljanja“ pomeni vsako pravno osebo, ki izdeluje komplet za predelavo vozil v električna vozila ali izvaja predelavo vozil z motorjem z notranjim zgorevanjem v baterijska električna vozila ali vozila s pogonom na gorivne celice.
- (38) „zbirno mesto“ pomeni gospodarski subjekt, ki ni pooblaščen obrat za obdelavo ter ki začasno skladišči izrabljena vozila in jih pripravi za prenos v pooblaščen obrate za obdelavo;

⁽³⁶⁾ Direktiva Sveta 1999/31/ES z dne 26. aprila 1999 o odlagališčih odpadkov (UL L 182, 16.7.1999, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj>).

- (39) „odpadek“, „odpadna olja“, „imetnik odpadkov“, „ravljanje z odpadki“, „zbiranje“, „preprečevanje“, „predelava“, „recikliranje“, „zasipanje“, „odstranjevanje“ in „sistem razširjene odgovornosti proizvajalca“ pomenijo odpadek, odpadna olja, imetnika odpadkov, ravnanje z odpadki, zbiranje, preprečevanje, predelavo, recikliranje, zasipanje, odstranjevanje in sistem razširjene odgovornosti proizvajalca, kakor so opredeljeni v členu 3, točka 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 oziroma 21, Direktive 2008/98/ES;
- (40) razen za vozila kategorije L: „homologacija“, „večstopenjska homologacija“, „sestavni del“, „deli“, „nadomestni deli“, „osnovno vozilo“, „vozilo, izdelano v majhni seriji“, „vozilo za posebne namene“, „organ za tržni nadzor“, „organ za odobritev“, „izdelovalec“, „uvoznik“ in „distributer“ pomenijo homologacijo, večstopenjsko homologacijo, sestavni del, dele, nadomestne dele, osnovno vozilo, vozilo, izdelano v majhni seriji, vozilo za posebne namene, organ za tržni nadzor, organ za odobritev, proizvajalca, uvoznika in distributerja, kakor so opredeljeni v členu 3, točka 1, 8, 19, 21, 23, 24, 30, 31, 35, 36, 40, 42 oziroma 43, Uredbe (EU) 2018/858;
- (41) za vozila kategorije L: „homologacija“, „osnovno vozilo“, „sestavni del“, „deli“, „rezervni deli“, „izdelovalec“, „uvoznik“, „distributer“, „organ za odobritev“ in „organ za tržni nadzor“, pomenijo homologacijo, osnovno vozilo, sestavni del, dele, rezervne dele, proizvajalca, uvoznika, distributerja, organ za odobritev in organ za tržni nadzor, kakor so opredeljeni v členu 3, točka 1, 11, 16, 18, 21, 47, 49, 50, 56 oziroma 57, Uredbe (EU) št. 168/2013, „vozilo, izdelano v majhnih serijah“ pa pomeni „vozilo, izdelano v majhnih serijah“, iz člena 42 navedene uredbe;
- (42) „registracija“, „potrdilo o registraciji“, „imetnik potrdila o registraciji“, „začasna prepoved“ in „razveljavitev registracije“ pomenijo registracijo, potrdilo o registraciji, imetnika potrdila o registraciji, začasno prepoved in razveljavitev registracije, kakor so opredeljeni v členu 2, točka (b), (c), (d), (e) oziroma (f), Direktive 1999/37/ES;
- (43) „vozilo zgodovinskega pomena“, „tehnični pregled“ in „potrdilo o tehničnem pregledu“ pomenijo vozilo zgodovinskega pomena, tehnični pregled in potrdilo o tehničnem pregledu, kakor so opredeljeni v členu 3, točka 7, 9 oziroma 12, Direktive 2014/45/EU;
- (44) „snov, ki vzbuja skrb“ in „nosilec podatkov“ pomenita skrb vzbujajočo snov in nosilec podatkov, kakor sta opredeljena v členu 2, točka 27 oziroma 29, Uredbe (EU) 2024/1781;
- (45) „carinski organi“ pomeni carinske organe, kakor so opredeljeni v členu 5, točka 1, Uredbe (EU) št. 952/2013;
- (46) „spletna platforma“ pomeni spletno platformo, kakor je opredeljena v členu 3, točka (i), Uredbe (EU) 2022/2065;
- (47) „proizvajalec majhnih serij“ pomeni proizvajalca majhnih serij, kakor je opredeljen v členu 3, točka 48, Uredbe (EU) 2024/1257;
- (48) „baterija za lahka vozila“ pomeni baterijo za lahka vozila, kakor je opredeljena v členu 3, točka 11, Uredbe (EU) 2023/1542;
- (49) „odpadna embalaža“ pomeni odpadno embalažo, kakor je opredeljena v členu 3, točka 25, Uredbe (EU) 2025/40 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁷⁾;

⁽³⁷⁾ Uredba (EU) 2025/40 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. decembra 2024 o embalaži in odpadni embalaži, spremembi Uredbe (EU) 2019/1020 in Direktive (EU) 2019/904 ter razveljavitvi Direktive 94/62/ES (UL L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj>).

- (50) „odpadna električna in elektronska oprema“ pomeni odpadno električno in elektronsko opremo, kakor je opredeljena v členu 3(1), točka (e), Direktive 2012/19/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁸⁾;
- (51) „plastika na biološki osnovi“ pomeni plastiko na biološki osnovi, kakor je opredeljena v členu 3, točka 53, Uredbe (EU) 2025/40;
- (52) „predelava“ pomeni predelavo, kakor je opredeljena v členu 3, točka 13, Uredbe (EU) 2024/573.

POGLAVJE II ZAHTEV GLEDE KROŽNOSTI

Člen 4

Ponovna uporabnost, možnost recikliranja in možnost predelave vozil

1. Vsako vozilo, ki pripada tipu vozila, homologiranemu od 1. septembra 2032 na podlagi Uredbe (EU) 2018/858, se izdelava tako, da se:
 - (a) ponovno uporabi ali reciklira vsaj 85 % njegove mase;
 - (b) ponovno uporabi ali predela vsaj 95 % njegove mase.
2. Izdelovalci za vsak tip vozila iz odstavka 1 sprejmejo naslednje ukrepe:
 - (a) zbirajo ustrezne podatke v celotni dobavni verigi, zlasti o vrsti in masi vseh materialov, uporabljenih pri izdelavi vozila, da se zagotovi stalna skladnost s to uredbo;
 - (b) hranijo vse druge ustrezne podatke o vozilu, potrebne za postopek izračuna iz točke (e);
 - (c) uvedejo postopke za preverjanje pravilnosti in popolnosti informacij, prejetih od dobaviteljev;
 - (d) upravljajo in dokumentirajo razčlenitev materialov;
 - (e) izračunajo stopnje ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in možnosti predelave za namene odstavka 1 tega člena v skladu z metodologijo, ki jo določi Komisija na podlagi odstavka 3 tega člena, ali pred sprejetjem in začetkom uporabe take metodologije v skladu z mednarodnim standardom ISO 22628:2002 v kombinaciji z elementi iz dela A Priloge III k tej uredbi;
 - (f) označijo dele in sestavne dele vozil, izdelanih iz polimerov in elastomerov v skladu s členom 12(1);
 - (g) zagotovijo, da se deli in sestavni deli iz dela E Priloge VIII ne uporabijo ponovno pri izdelavi novih vozil.
3. Komisija do 28. februarja 2029 sprejme izvedbeni akt o določitvi nove metodologije za izračun in preverjanje stopenj ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in možnosti predelave vozila, pri čemer upošteva elemente iz Priloge III k tej uredbi in mednarodni standard ISO 22628:2002. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 52(2).

⁽³⁸⁾ Direktiva 2012/19/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2012 o odpadni električni in elektronski opremi (OEEO) (UL L 197, 24.7.2012, str. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj>).

Člen 5

Zahteve glede snovi v vozilih

1. Prisotnost snovi, ki vzbujajo skrb, v vozilih ter njihovih delih in sestavnih delih se zmanjša na najnižjo možno mero.
2. Komisija do 14. februarja 2028 pripravi poročilo o prisotnosti snovi, ki vzbujajo skrb, v vozilih, da se ugotovi, v kolikšni meri negativno vplivajo na ponovno uporabo in recikliranje materialov ali škodujejo okolju ali zdravju. Komisiji pri vidikih kemijske varnosti pomaga Agencija. V poročilo niso zajete snovi, ki vzbujajo skrb, v delih in sestavnih delih vozila, katerih identifikacija ali ocena se zahteva že z drugo zakonodajo Unije. Komisija poročilo z ugotovitvami predloži Evropskemu parlamentu in Svetu ter preuči ustrezne nadaljnje ukrepe. Če država članica meni, da snov negativno vpliva na ponovno uporabo in recikliranje materialov v vozilu, v katerem je prisotna, te informacije do 14. februarja 2029 predloži Komisiji, kar zadeva vidike kemijske varnosti, pa tudi Agenciji, ter se sklicuje na morebitne relevantne ocene tveganja ali druge relevantne podatke, kadar so na voljo.
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 51 za dopolnitev te uredbe z določitvijo zahtev glede informacij in omejitev glede prisotnosti snovi, ki vzbujajo skrb ter negativno vplivajo na ponovno uporabo in recikliranje materialov v vozilih ter v njihovih delih in sestavnih delih, iz razlogov, ki niso prvenstveno povezani s kemijsko varnostjo.
4. Vsako vozilo, homologirano od 1. septembra 2032 na podlagi Uredbe (EU) 2018/858, ali nov del oziroma sestavni del, dan na trg za tako vozilo, ne sme vsebovati svinca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma.
5. Z odstopanjem od odstavka 4 tega člena lahko tipi vozil ali deli in sestavni deli, dani na trg za taka vozila, vsebujejo svinec, živo srebro, kadmij ali šestvalentni krom pod pogoji in do najvišjih vrednosti koncentracij, določenih v Prilogi IV k tej uredbi. Odstavki 2, 3 in 4 tega člena ter ta odstavek se ne uporabljajo za baterije, vgrajene v vozila, za katere se uporablja Uredba (EU) 2023/1542.
6. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 51 za spremembo Priloge IV, da bi jo prilagodila znanstvenemu in tehničnemu napredku, in sicer z:
 - (a) določitvijo največjih vrednosti koncentracij, do katerih je dovoljena prisotnost svinca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma v določenih delih, sestavnih delih in homogenih materialih vozil;
 - (b) izvzetjem nekaterih delov, sestavnih delov in homogenih materialov vozil iz prepovedi prisotnosti svinca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma iz odstavka 4, kadar so izpolnjeni naslednji pogoji:
 - (i) uporaba navedenih snovi je neizogibna;
 - (ii) dokazano je, da socialno-ekonomske koristi prevladajo nad tveganjem za okolje ali zdravje ljudi, ki izhaja iz uporabe navedenih snovi;
 - (iii) na voljo ni ustreznih nadomestnih snovi ali tehnologij;

- (c) črtanjem delov, sestavnih delov in homogenih materialov vozil iz Priloge IV, če je mogoče preprečiti uporabo svınca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma;
- (d) določanjem delov, sestavnih delov in homogenih materialov vozil, ki jih je treba odstraniti pred nadaljnjo obdelavo, ter zahtevanjem, da so označeni ali prepoznavni na drug ustrezen način.

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 51 za spremembo Priloge IV, zlasti s črtanjem nekaterih izjem za homogene materiale in sestavne dele s seznama, kadar je posebna izjema obravnavana v drugi zakonodaji Unije.

Komisija pri sprejemanju delegiranega akta na podlagi tega odstavka upošteva socialno-ekonomski učinek uvedbe, spremembe ali črtanja izjeme od omejitve uporabe svınca, živega srebra, kadmija ali šestvalentnega kroma v tipih vozil, vključno z razpoložljivostjo alternativ ter vplivi na okolje in zdravje ljudi v celotnem življenjskem ciklu vozil.

7. Agencija na zahtevo Komisije v 12 mesecih pripravi, med drugim na podlagi posvetovanja z deležniki, poročilo o tehnični in ekonomski izvedljivosti alternativ za obstoječe izjeme od Priloge IV ter na podlagi take ocene poda utemeljen predlog za posebno spremembo teh izjem.

8. Takoj ko Agencija prejme zahtevo Komisije, na svojem spletnem mestu objavi obvestilo, da bo pripravila poročilo o morebitni spremembi izjeme od Priloge IV, ter vse države članice in zainteresirane strani pozove, naj predložijo pripombe v 12 tednih od datuma objave obvestila. Agencija na svojem spletnem mestu objavi vse pripombe, ki jih je prejela od držav članic in zainteresiranih strani.

9. Odbor za socialno-ekonomsko analizo, ki deluje v okviru Agencije in je bil ustanovljen na podlagi člena 76(1), točka (d), Uredbe (ES) št. 1907/2006, najpozneje 12 mesecev po tem, ko je bilo poročilo iz odstavka 7 predloženo Komisiji, sprejme mnenje o poročilu in o predlaganih posebnih spremembah. Agencija navedeno mnenje brez odlašanja predloži Komisiji.

Člen 6

Najmanjša vsebnost recikliranih materialov v vozilih

1. Plastika v vsakem novem tipu vozila, homologiranem od 1. septembra 2032 na podlagi Uredbe (EU) 2018/858, mora vsebovati vsaj 15 % plastike, reciklirane glede na maso iz popotrošniške odpadne plastike.

Plastika v vsakem novem tipu vozila, homologiranem od 1. septembra 2036 na podlagi Uredbe (EU) 2018/858, mora vsebovati vsaj 25 % plastike, reciklirane glede na maso iz popotrošniške odpadne plastike.

2. Vsaj 20 % cilja iz odstavka 1 se doseže tako, da se v zadevni tip vozila vključi plastika, reciklirana iz izrabljenih vozil ali delov in sestavnih delov, odstranjenih iz vozil v fazi uporabe.

3. Masa plastike v vsakem zadevnem novem tipu vozila in masa reciklirane plastike iz odstavkov 1 in 2 ne vključujeta elastomerov iz pnevmatik in duroplastov, razen poliuretanskih pen, ki se uporabljajo za oblažljenje.

4. Za namene obveznosti iz odstavkov 1, 2 in 3 se reciklirani materiali predelajo iz popotrošniških odpadkov, ki so bili reciklirani:

(a) v napravi v Uniji ali

(b) od 14. avgusta 2030 v napravi v tretji državi, če naprava izpolnjuje zahteve iz Priloge XIII.

Komisija do 30. septembra 2028 celoviteje oceni pričakovani učinek na svetovno trgovino ter industrijo recikliranja in avtomobilsko industrijo Unije ter o svoji oceni poroča Evropskemu parlamentu in Svetu.

5. Komisija do 31. avgusta 2028 sprejme izvedbeni akt v skladu s členom 52(2), da za namene odstavkov 1 do 4 tega člena določi metodologijo za izračun in preverjanje deleža plastike, prisotnega v tipih vozil in vgrajenega vanje, ki je recikliran iz popotrošniških odpadkov in izrabljenih vozil.

Metodologija obračunavanja masne bilance se uporablja za reciklirano plastiko, pridobljeno z metodami recikliranja, ki niso mehansko recikliranje, v skladu z metodologijami obračunavanja masne bilance, ki se uporabljajo za recikliranje plastike v skladu z opredelitvijo recikliranja iz Direktive 2008/98/ES.

Metodologija za preverjanje vključuje obveznost izdelovalcev, da zagotovijo, da je vsaka naprava v tretji državi, ki proizvaja reciklirani material, ki ga uporabljajo, skladna s Prilogo XIII in da neodvisni tretji subjekt na podlagi Priloge XIV vsaj vsakih pet let opravi revizijo vsake take naprave v tretji državi. Pri teh revizijah se preveri, ali so pogoji iz odstavkov 1 do 4 tega člena izpolnjeni.

Revizijska zahteva iz tretjega pododstavka tega odstavka ter zahteve in merila iz Priloge XIII za material, recikliran v tretjih državah, se uporabljajo od 14. avgusta 2030.

6. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 51, da odstavka 1 in 2 tega člena dopolni z določitvijo začasnih odstopanj od ciljev glede vsebnosti reciklirane plastike ali časovnega okvira v primeru, da je zaradi nerazpoložljivosti ali previsokih cen določene reciklirane plastike izjemno težko izpolnjevati minimalne odstotke vsebnosti recikliranega materiala.

7. Komisija do 30. septembra 2027 oceni izvedljivost določitve zahteve glede najmanjšega deleža recikliranega jekla, pri čemer upošteva zlasti naslednje:

(a) sedanjost in napovedano razpoložljivost odpadnega železa, vključno z družino ploščatih in dolgih izdelkov iz jekla ter, kadar je ustrezno, iz nerjavnega jekla;

(b) sedanji delež odpadnega železa v različnih jeklenih polizdelkih in vmesnih izdelkih, povezanih z družinami izdelkov iz jekla, ki se uporabljajo v vozilih, ter pričakovane spremembe, povezane s preходом avtomobilske industrije;

(c) morebitno uporabo odpadnega železa s strani izdelovalcev v vozilih, ki bodo homologirana v prihodnosti, in zadevni morebitni prispevek k višjim stopnjam uporabe odpadnega železa ob upoštevanju različnih omejitev glede sestave, ki veljajo za posamezne družine izdelkov iz jekla;

(d) relativno povpraševanje avtomobilskega sektorja v primerjavi s povpraševanjem po odpadnem železu v drugih sektorjih ob upoštevanju, v kolikšni meri je vsebnost bakra in drugih nenamerno prisotnih nečistoč sprejemljiva;

- (e) ekonomsko vzdržnost, tehnični in znanstveni napredek, vključno s spremembami v razpoložljivosti tehnologij recikliranja glede na stopnje recikliranja jekla, pa tudi potrebo po obravnavanju tržnih pomanjkljivosti, ki preprečujejo uporabo odpadnega jekla iz popotrošniških odpadkov namesto iz predpotrošniških odpadkov;
- (f) prispevek najmanjšega deleža vsebnosti recikliranega jekla v vozilih k odprti strateški avtonomiji Unije ter njenim podnebnim, okoljskim in industrijskim ciljem, zlasti kar zadeva vzpostavitev dopolnilnih vodilnih trgov za razogljičeno proizvodnjo jekla;
- (g) potrebo po preprečevanju nesorazmernih negativnih učinkov na cenovno dostopnost vozil ter
- (h) vpliv na skupne stroške in konkurenčnost avtomobilskega sektorja in celotne vrednostne verige jekla v avtomobilskem sektorju.

Komisija do 30. septembra 2028 sprejme delegirani akt v skladu s členom 51, za dopolnitev te uredbe z določitvijo najmanjšega deleža jekla, ki je reciklirano iz popotrošniškega odpadnega jekla in, kadar je ustrezno, iz odpadnega železa, ki mora biti prisoten in vgrajen v tipih vozil, homologiranih v skladu s to uredbo in Uredbo (EU) 2018/858. V navedenem delegiranem aktu se določi tudi datum začetka uporabe obveznosti najmanjšega deleža vsebnosti recikliranih materialov najpozneje 14. avgusta 2033. Področje uporabe delegiranega akta ne vključuje jekla, ki se uporablja v pnevmatikah za utrditev.

Komisija do 30. septembra 2028 sprejme delegirani akt v skladu s členom 51 za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža jekla, ki je reciklirano iz popotrošniškega odpadnega jekla v tipih vozil ter po potrebi iz odpadnega železa, ki je prisoten v tipih vozil in vgrajen vanje.

8. Komisija do 30. septembra 2027 oceni izvedljivost določitve zahteve glede najmanjšega deleža aluminija in njegovih zlitin, recikliranih iz popotrošniških odpadkov, prisotnega in vgrajenega v tipe vozil, pri čemer upošteva zlasti naslednje:

- (a) sedanjo in napovedano razpoložljivost aluminija in njegovih zlitin, recikliranih iz predpotrošniških in popotrošniških odpadkov;
- (b) sedanje deleže vsebnosti recikliranih materialov iz popotrošniških odpadkov, v aluminiju in njegovih zlitinah v vozilih, danih na trg;
- (c) ekonomsko vzdržnost, tehnični in znanstveni napredek, vključno s spremembami v razpoložljivosti tehnologij recikliranja v zvezi z vrsto recikliranih materialov in njihovimi stopnjami recikliranja;
- (d) prispevek najmanjšega deleža vsebnosti recikliranega aluminija v vozilih k odprti strateški avtonomiji Unije ter njenim podnebnim, okoljskim in industrijskim ciljem, zlasti kar zadeva vzpostavitev vodilnih trgov za razogljičeno proizvodnjo aluminija in njegovih zlitin;
- (e) potrebo po preprečevanju nesorazmernih negativnih učinkov na cenovno dostopnost vozil ter
- (f) vpliv na skupne stroške in konkurenčnost avtomobilskega sektorja.

Komisija do 30. septembra 2028 sprejme delegirani akt v skladu s členom 51, za dopolnitev te uredbe z določitvijo najmanjšega deleža recikliranega aluminija in njegovih zlitin, ki mora biti prisoten in vgrajen v tipih vozil, homologiranih v skladu s to uredbo in Uredbo (EU) 2018/858. V navedenem delegiranem aktu se določi tudi datum začetka uporabe obveznosti glede najmanjšega deleža vsebnosti recikliranih materialov najpozneje 14. avgusta 2033.

Komisija do 30. septembra 2028 sprejme delegirani akt v skladu s členom 51 za določitev metodologije za izračun in preverjanje deleža aluminija in njegovih zlitin, recikliranih iz popotrošniških jeklenih odpadkov v tipih vozil ter po potrebi iz predpotrošniških odpadkov, prisotnega in vgrajenega v tipe vozil.

9. Komisija do 31. avgusta 2029 oceni izvedljivost določitve zahteve glede najmanjšega deleža:

- (a) magnezija in njegovih zlitin, recikliranih iz predpotrošniških in popotrošniških odpadkov, prisotnega in vgrajenega v tipe vozil, ter
- (b) neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, niklja, kobalta ali bora, recikliranega iz popotrošniških odpadkov in, kadar je ustrezno, iz predpotrošniških odpadkov, prisotnega in vgrajenega v trajne magnete.

V oceni izvedljivosti se upoštevajo naslednji dejavniki:

- (a) sedanja in predvidena razpoložljivost materialov iz prvega pododstavka, točki (a) in (b), recikliranih iz predpotrošniških in popotrošniških odpadkov;
- (b) sedanji deleži vsebnosti recikliranih materialov iz popotrošniških odpadkov v materialih iz prvega pododstavka, točki (a) in (b), v vozilih, danih na trg;
- (c) ekonomska vzdržnost, tehnični in znanstveni napredek, vključno s spremembami v razpoložljivosti tehnologij recikliranja v zvezi z vrsto recikliranih materialov in njihovimi stopnjami recikliranja;
- (d) prispevek najmanjšega deleža vsebnosti recikliranih materialov iz prvega pododstavka, točki (a) in (b), v vozilih k strateški avtonomiji Unije ter njenim podnebnim in okoljskim ciljem;
- (e) morebitni učinki na delovanje vozil zaradi vključitve recikliranih materialov iz prvega pododstavka, točki (a) in (b), v dele in sestavne dele vozila;
- (f) potreba po preprečevanju nesorazmernih negativnih učinkov na cenovno dostopnost vozil, ki vsebujejo materiale iz prvega pododstavka, točki (a) in (b);
- (g) vpliv na skupne stroške in konkurenčnost avtomobilskega sektorja.

Po zaključku ocene iz prvega pododstavka se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranega akta v skladu s členom 51 za dopolnitev te uredbe z določitvijo najmanjšega deleža:

- (a) magnezija in njegovih zlitin, recikliranih iz popotrošniških odpadkov in, kadar je ustrezno, iz predpotrošniških odpadkov, prisotnega in vgrajenega v tipe vozil, ter
- (b) neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, niklja, kobalta ali bora, recikliranega iz popotrošniških odpadkov in, kadar je ustrezno, iz predpotrošniških odpadkov, prisotnega in vgrajenega v trajne magnete.

V delegiranem aktu iz tretjega pododstavka se določi tudi datum začetka uporabe obveznosti najmanjšega deleža vsebnosti recikliranih materialov.

Komisija do 30. septembra 2029 sprejme delegirani akt v skladu s členom 51, s katerim določi metodologijo za izračun in preverjanje deleža recikliranih materialov iz tretjega pododstavka, prisotnega in vgrajenega v tipih vozil.

Člen 7

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

1. Vsako vozilo, ki pripada novemu tipu vozila, homologiranemu od 1. septembra 2032 na podlagi Uredbe (EU) 2018/858 in Uredbe (EU) št. 168/2013, je zasnovano tako, da pooblaščenim obratom za obdelavo ne onemogoča odstranitve delov in sestavnih delov iz dela C Priloge VIII iz zadevnega vozila med fazo ravnanja z odpadki z namenom zamenjave, ponovne uporabe, recikliranja, ponovne izdelave ali obnove, kadar je to tehnično izvedljivo.
2. Vsako vozilo, ki pripada novemu tipu vozila, homologiranemu od 1. septembra 2032 na podlagi Uredbe (EU) 2018/858, je zasnovano tako, da lahko pooblaščen obrat za obdelavo ali izvajalci popravil in vzdrževanja med fazo uporabe in fazo ravnanja z odpadki preprosto odstranijo in zamenjajo baterije in baterijske sklope za električna vozila in motorje na električni pogon v vozilih, ne da bi jih pri tem uničili.
3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 51 za spremembo odstavka 2 z vključitvijo dodatnih delov in sestavnih delov v del C Priloge VIII, pri čemer se upošteva tehnični in znanstveni napredek.
4. Komisija lahko sprejme izvedbene akte, s katerimi določi pogoje za zasnovo za odstranitev in zamenjavo delov in sestavnih delov iz odstavka 2, kadar je to potrebno za zagotovitev usklajenega izvajanja obveznosti iz navedenega odstavka. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 52(2).
5. Izdelovalci s posodobitvami programske opreme ne onemogočajo odstranitve in zamenjave delov in sestavnih delov vozila, razen če je v pravu Unije določeno drugače.

POGLAVJE III

OBVEZNOSTI IZDELOVALCEV

Člen 8

Splošne obveznosti

1. Izdelovalci dokažejo, da so novi tipi vozil, ki so jih proizvedli in so dani na trg, homologirani v skladu z zahtevami iz Uredbe (EU) 2018/858, Uredbe (EU) št. 168/2013 in te uredbe.
2. Za namene homologacije tipov vozil, za katere se uporabljajo zahteve iz člena 4, 5, 6 ali 7, izdelovalec predloži dokumentacijo, ki dokazuje skladnost z navedenimi zahtevami, pri čemer:
 - (a) jo vključi v opisno mapo iz člena 24 Uredbe (EU) 2018/858 oziroma iz člena 27 Uredbe (EU) št. 168/2013 ter
 - (b) jo predloži homologacijskemu organu v skladu s členom 23 Uredbe (EU) 2018/858 oziroma členom 26 Uredbe (EU) št. 168/2013.

3. Za namene homologacije vozil, za katera se uporabljajo zahteve iz člena 10 te uredbe, izdelovalec pripravi informacije iz člena 10(1) te uredbe in jih v skladu s členom 24(1), točka (a), Uredbe (EU) 2018/858 predloži homologacijskemu organu skupaj z vlogo za homologacijo iz člena 23 navedene uredbe.

4. Za namene homologacije vozil, za katera se uporabljajo zahteve iz člena 11 te uredbe, izdelovalec homologacijskemu organu v skladu s členom 24(1), točka (a), Uredbe (EU) 2018/858 oziroma členom 27(1) Uredbe (EU) št. 168/2013 predloži izjavo, ki potrjuje skladnost z zahtevo iz člena 11(1) te uredbe, skupaj z vlogo za homologacijo.

Člen 9

Strategija krožnosti

1. Vsak izdelovalec od 1. septembra 2029 pripravi strategijo krožnosti na ravni izdelovalcev.
2. V strategiji krožnosti so opisani ukrepi, ki jih bo izdelovalec sprejel za nadaljnje izvajanje svojih obveznosti, da zagotovi izpolnjevanje zahtev glede krožnosti iz poglavja II.
3. Strategija krožnosti vsebuje elemente iz dela A Priloge V.
4. Vsak izdelovalec izvod strategije krožnosti v 30 dneh po njeni pripravi predloži homologacijskim organom držav članic in Komisiji.
5. Vsak izdelovalec spremlja ukrepe iz strategije krožnosti in nadalje ukrepa v zvezi z njimi ter vsakih pet let posodobi strategijo v skladu z delom B Priloge V, pri čemer navede pomembne nove spremembe strategije krožnosti. Izdelovalec posodobljeno strategijo krožnosti predloži Komisiji.
6. Komisija da strategije krožnosti in vse njihove posodobitve na voljo javnosti, pri čemer ne deli zaupnih informacij.
7. Komisija do 31. avgusta 2033 in nato vsaj vsakih šest let pripravi in objavi poročilo o krožnosti avtomobilskega sektorja. Poročilo temelji zlasti na strategijah krožnosti in njihovih posodobitvah.

Člen 10

Izjava o vsebnosti recikliranih materialov v vozilih

1. Izdelovalci za vsak nov tip vozila, homologiran na podlagi Uredbe (EU) 2018/858, od prvega dne v mesecu po 12 mesecih od sprejetja zadevne metodologije za izračun in preverjanje deleža materialov, recikliranih iz popotrošniških odpadkov, iz člena 6 te uredbe v vozilih, navedejo ustrezni delež vsebnosti recikliranega materiala:

(a) neodima, disprozija, prazeodima, terbija, samarija, niklja, kobalta in bora v trajnih magnetih v motorjih na električni pogon;

(b) aluminija in njegovih zlitin;

(c) magnezija in njegovih zlitin;

(d) jekla in njegovih zlitin;

(e) plastike.

Izjava se nanaša na vsebnost teh recikliranih materialov, prisotnih v tipu vozila, in za vsak delež materiala ter za plastične sestavne dele, težje od 100 gramov, navaja, ali je material recikliran iz predpotrošniških ali popotrošniških odpadkov.

2. Homologacijski organi preverijo, ali so izdelovalci predložili zahtevano dokumentacijo in ali vsebuje informacije iz odstavka 1.

3. Z odstopanjem od odstavka 1 se zahteva po navedbi deleža vsebnosti recikliranih materiala ne uporablja, kadar se je za navedeni material začel uporabljati cilj na podlagi člena 6.

Člen 11

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

1. Izdelovalci izvajalcem ravnanja z odpadki, izdajateljem tehničnih informacij ter izvajalcem popravil in vzdrževanja od 1. septembra 2029 za homologirane nove tipe vozil zagotovijo neomejen, standardiziran in nediskriminatoren dostop do informacij iz Priloge VI, ki omogočajo dostop do naslednjih elementov ter njihovo varno odstranitev in zamenjavo, razen če so te informacije na voljo na podlagi druge zakonodaje Unije:

(a) baterije in baterijski sklopi za električna vozila, vgrajeni v vozilo;

(b) deli, sestavni deli in materiali, ki vsebujejo tekočine iz dela B Priloge VIII in ki so vključeni v vozila;

(c) deli in sestavni deli iz dela C Priloge VIII, ki so vključeni v vozila;

(d) deli in sestavni deli, ki v času homologacije vozila vsebujejo kritične surovine iz člena 28(1), točka (b), Uredbe (EU) 2024/1252;

(e) digitalno šifrirani sestavni deli in deli v vozilu, kadar tako šifriranje preprečuje njihovo popravilo, vzdrževanje ali zamenjavo v drugem vozilu.

Točka (e) prvega pododstavka se ne uporablja za informacije, ki se zagotovijo izdajateljem tehničnih informacij.

2. Izdelovalci službam za ukrepanje v sili zagotovijo informacije o navodilih za reševanje in ukrepanje v nujnih primerih.

3. Izdelovalci zagotovijo sodelovanje s pooblaščenimi obrati za obdelavo, izdajatelji tehničnih informacij, izvajalci naknadnega opremljanja ter izvajalci popravil in vzdrževanja z vzpostavitev potrebnih komunikacijskih platform za zagotavljanje in posodabljanje informacij iz odstavka 1 in Priloge VI.

Izdelovalci informacije iz prvega pododstavka zagotovijo brezplačno. Izdelovalci lahko od izvajalcev ravnanja z odpadki, izdajateljev tehničnih informacij ter izvajalcev popravil in vzdrževanja pobirajo razumne in sorazmerne pristojbine v obsegu, potrebnem za kritje dejanskih upravnih stroškov, nastalih zaradi zagotavljanja dostopa do zahtevanih informacij na komunikacijskih platformah.

4. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 51 za spremembo Priloge VI z revizijo seznama delov, sestavnih delov in materialov vozil ter obsega informacij, ki jih morajo zagotoviti izdelovalci. Komisija upošteva tehnični in regulativni razvoj, trenutno informacijsko tehnologijo in predvideni razvoj tehnologije vozil.

Člen 12

Označevanje delov, sestavnih delov in materialov v vozilih

1. Izdelovalci in njihovi dobavitelji uporabljajo nomenklaturu šifrirnih standardov sestavnih delov in materialov iz točk 1, 2 in 3 Priloge VII za označevanje in identifikacijo delov, sestavnih delov in materialov v vozilih.

2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 51, da spremeni Prilogo VII ter jo prilagodi tehničnemu in znanstvenemu napredku.

Člen 13

Digitalni krožnostni potni list vozila

1. Od 1. septembra 2032 ima vsako vozilo, dano na trg, digitalni krožnostni potni list vozila, ki je usklajen, interoperabilen in po možnosti integriran z drugimi okoljskimi potnimi listi, povezanimi z vozili, ki so vzpostavljeni na podlagi prava Unije, zlasti potnimi listi iz člena 77 Uredbe (EU) 2023/1542, člena 3, točka 68, Uredbe (EU) 2024/1257 in drugimi ustreznimi potnimi listi, vzpostavljenimi na podlagi Uredbe (EU) 2024/1781.

2. Digitalni krožnostni potni list vozila, ki se da na trg, je brezplačno dostopen in v digitalni obliki vsebuje:

(a) informacije iz člena 11;

(b) informacije o delih vozila, ki vsebujejo svinec, živo srebro, kadmij ali šestvalentni krom, kot je navedeno v odstopanju iz člena 5(5);

(c) izjavo o deležu reciklirane plastike in recikliranih materialov iz člena 10(1);

(d) uradni katalog rezervnih delov za zadevni tip vozila.

3. Kadar so informacije, ki se zahtevajo na podlagi tega člena, že dostopne prek potnega lista iz odstavka 1, ki ni digitalni krožnostni potni list vozila, se informacije, ki se zahtevajo na podlagi odstavka 2, ne podvajajo v digitalnem krožnostnem potnem listu vozila, če je zagotovljena interoperabilnost.

4. Izdelovalec, ki da vozilo na trg, zagotovi, da so informacije iz odstavka 2 točne, popolne in posodobljene.

5. Vse informacije, vključene v digitalni krožnostni potni list vozila, so v skladu s pravili, ki jih Komisija določi na podlagi odstavka 6, pri čemer so:

- (a) osnovane na odprtih standardih;
- (b) pripravljene v interoperabilni obliki;
- (c) prenosljive prek odprtega interoperabilnega omrežja za izmenjavo podatkov brez vezanosti na ponudnika;
- (d) strojno berljive in strukturirane ter je po njih mogoče iskati.

6. Komisija do 14. avgusta 2030 sprejme izvedbene akte, s katerimi določi pravila o:

- (a) načinu in osnovnih zahtevah tehnične rešitve, ki se uporablja za dostop do digitalnega krožnostnega potnega lista vozila na način, ki ne izključuje nobene tehnološke rešitve;
- (b) zahtevah glede tehnične zasnove in delovanja digitalnega krožnostnega potnega lista vozila, vključno s pravili glede:
 - (i) usklajenosti in interoperabilnosti digitalnega krožnostnega potnega lista vozila z drugimi potnimi listi, ki jih zahteva zakonodaja Unije;
 - (ii) shranjevanja in obdelave informacij, vključenih v digitalni krožnostni potni list vozila;
 - (iii) razpoložljivosti digitalnega krožnostnega potnega lista vozila, ko izdelovalec, odgovoren za izpolnjevanje obveznosti iz odstavka 4, preneha obstajati ali opravljati svojo dejavnost v Uniji;
- (c) uvajanju, spreminjanju in posodabljanju informacij iz digitalnega krožnostnega potnega lista vozila s strani tretjih oseb, ki niso izdelovalec;
- (d) pogojih za dostop do digitalnega krožnostnega potnega lista vozila, vključno s pravico do dostopa ter ustreznimi pravili za varstvo podatkov in zaščito pravic intelektualne lastnine;
- (e) lokaciji nosilca podatkov ali drugega identifikatorja, ki omogoča dostop do digitalnega krožnostnega potnega lista vozila.

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

Izvedbeni akti iz prvega pododstavka se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 52(2).

POGLAVJE IV
RAVNANJE Z IZRABLJENIMI VOZILI

ODDELEK 1
Splošne določbe

Člen 14

Pristojni organ za ravnanje z izrabljenimi vozili

1. Države članice imenujejo enega ali več pristojnih organov, odgovornih za izvajanje obveznosti iz tega poglavja, zlasti za spremljanje in preverjanje, ali gospodarski subjekti, proizvajalci in organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev izpolnjujejo svoje obveznosti iz členov 15 do 37 in Priloge I.
2. Vsaka država članica lahko med pristojnimi organi iz odstavka 1 določi eno kontaktno točko za komuniciranje s Komisijo.
3. Države članice določijo podrobnosti o organizaciji in delovanju pristojnih organov, vključno z upravnimi in postopkovnimi pravili za:
 - (a) registracijo proizvajalcev v skladu s členom 19;
 - (b) izdajo odobritve proizvajalcem in organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev v skladu s členom 18;
 - (c) nadzor nad izvajanjem obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca v skladu s členoma 16 in 20;
 - (d) zbiranje podatkov o vozilih in izrabljenih vozilih v skladu s členom 19(12) in členom 50(6);
 - (e) zagotavljanje informacij v skladu s členom 50.
4. Države članice do 30. junija 2027 uradno obvestijo Komisijo o imenih in naslovih pristojnih organov, imenovanih na podlagi odstavka 1. Države članice Komisijo brez nepotrebnega odlašanja obvestijo o kakršnih koli spremembah imen ali naslovov navedenih pristojnih organov.

Člen 15

Pooblašчени obrati za obdelavo

1. Brez poseganja v Direktivo 2010/75/EU vsak obrat ali podjetje, ki namerava izvajati postopke obdelave izrabljenih vozil, pridobi dovoljenje pristojnega organa v skladu s členom 23 Direktive 2008/98/ES in izpolnjuje pogoje iz navedenega dovoljenja.
2. Pristojni organ pred izdajo dovoljenja iz odstavka 1 tega člena preveri, ali ima obrat ali podjetje zmožljivosti, potrebne za izpolnjevanje obveznosti iz člena 26.

3. V dovoljenjih iz odstavka 1 tega člena je navedeno, da so obrati za obdelavo pristojni za izdajo potrdila o uničenju iz člena 25.

Z odstopanjem od prvega pododstavka tega odstavka lahko države članice v svojih nacionalnih pravnih okvirih določijo, da so pooblaščen obrati za obdelavo pristojni za izdajo potrdila o uničenju iz člena 25.

4. Proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, pooblaščne na podlagi člena 17(1), lahko sklenejo pogodbe s pooblaščenimi obrati za obdelavo za namene izpolnjevanja svojih obveznosti glede odgovornosti proizvajalca. Take pogodbe morajo biti poštene in pregledne ter ne smejo vsebovati diskriminatornih pogojev.

Država članica lahko zagotovi vzorec pogodbe, da olajša skladnost s tem členom.

5. Države članice zagotovijo, da so pogoji in postopki za izdajo dovoljenja v celoti usklajeni, kadar je v navedene postopke za izdajo dovoljenj vključenih več pristojnih organov ali več obratov ali podjetij, ki nameravajo izvajati postopke obdelave izrabljenih vozil, da se zagotovi učinkovit celostni pristop vseh pristojnih organov.

6. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejetje izvedbenega akta za določitev podrobnih zahtev, ki se uporabljajo za pogodbe iz odstavka 4 tega člena, da se zagotovijo pravični, pregledni in nediskriminatorni pogoji. Ta izvedbeni akt se sprejme v skladu s postopkom pregleda iz člena 52(2).

ODDELEK 2

Razširjena odgovornost proizvajalca

Člen 16

Razširjena odgovornost proizvajalca

1. Od 1. septembra 2029 imajo proizvajalci razširjeno odgovornost proizvajalca za vozila in nadomestne dele, katerih dostopnost na trgu prvič omogočijo na ozemlju države članice, tudi kadar je bila dostopnost na trgu prej omogočena v državi članici, ki ni država članica, na ozemlju katere je bila omogočena dostopnost vozila. Sistem razširjene odgovornosti proizvajalca je v skladu s členoma 8 in 8a Direktive 2008/98/ES ter z zahtevami iz tega poglavja.

2. Razširjena odgovornost proizvajalca vključuje obveznost proizvajalcev, da zagotovijo naslednje:

(a) vozila, katerih dostopnost na trgu so prvič omogočili na ozemlju države članice in ki postanejo izrabljena vozila, so:

(i) zbrana v skladu s členom 23;

(ii) obdelana v skladu s členom 26;

(b) izvajalci ravnanja z odpadki, ki obdelujejo izrabljena vozila iz točke (a), izpolnjujejo cilje iz člena 33.

3. Države članice lahko v najbolj oddaljenih regijah iz člena 349 PDEU prilagodijo obveznosti proizvajalcev iz odstavkov 1 in 2 tega člena, da bi krile stroške ravnanja z izrabljenimi vozili in ob upoštevanju značilnosti teh regij.

4. Poleg informacij iz člena 8a(3), točka (e), Direktive 2008/98/ES proizvajalci v primeru samostojnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, pooblaščen v primeru skupnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca, na svojih spletnih mestih vsaj enkrat na leto ter ob upoštevanju poslovne in industrijske zaupnosti objavijo informacije o zbiranju izrabljenih vozil in doseganju ciljev glede ponovne uporabe in recikliranja, ponovne uporabe in predelave ter recikliranja plastike z njihove strani v primeru samostojnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca ali s strani proizvajalcev, ki so pooblastili organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev v primeru skupnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca.

Člen 17

Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev

1. Proizvajalci se lahko odločijo, da bodo svoje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca izpolnjevali samostojno, ali pa za izpolnjevanje teh obveznosti v njihovem imenu pooblastijo organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, ki ima dovoljenje v skladu s členom 18.

Države članice lahko sprejmejo ukrepe, s katerimi od proizvajalcev zahtevajo, da pooblastijo organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev za izpolnjevanje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca v njihovem imenu.

2. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zagotovijo zaupnost podatkov, s katerimi razpolagajo, kar zadeva informacije v lasti proizvajalca ali informacije, ki jih je mogoče neposredno pripisati posameznim proizvajalcem ali njihovim pooblaščenim zastopnikom za razširjeno odgovornost proizvajalca.

3. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, poleg informacij iz člena 16(4) javno objavijo tudi informacije o izbirnem postopku, uporabljenem v skladu z odstavkom 5 tega člena.

4. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zagotovijo redni dialog med deležniki na podlagi člena 8a(6), Direktive 2008/98/ES. Izvajalci ravnanja z odpadki, ki delujejo na področju zbiranja in obdelave izrabljenih vozil, imenujejo opazovalce v izvršilne odbore organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev.

5. Proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev za izvajalce ravnanja z odpadki na podlagi preglednih meril za izbor izvedejo nediskriminatoren izbirni postopek, ki ne pomeni nesorazmernega bremena za mala in srednja podjetja.

Člen 18

Odobritev izpolnjevanja razširjene odgovornosti proizvajalca

1. Proizvajalec v primeru samostojnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca in organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, pooblaščen v primeru skupnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca, zaprosijo pristojni organ za odobritev.

2. Odobritev se izda le, kadar se dokaže, da so izpolnjene zahteve iz člena 8a(3), točke (a) do (d), Direktive 2008/98/ES in da ukrepi, ki jih je sprejel proizvajalec ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zadostujejo za izpolnitev obveznosti iz tega poglavja v zvezi s številom vozil, za katera proizvajalec ali proizvajalci, v imenu katerih deluje organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, prvič omogočijo dostopnost na trgu na ozemlju države članice.

Proizvajalci v primeru samostojnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca in organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, v primeru skupnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca, so lahko registrirani samo, če so od pristojnega organa pridobili odobritev v skladu s tem členom. To ne posega v možnost, da se postopek registracije na podlagi člena 19 in postopek izdaje odobritvena podlagi tega člena združita v enoten postopek.

3. Države članice v svoje ukrepe za določitev upravnih in postopkovnih pravil iz člena 14(3), točka (b), vključijo podrobnosti o postopku izdaje odobritve, ki se lahko razlikujejo glede na to, ali se nanaša na samostojno ali skupno izpolnjevanje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca, in načine za preverjanje skladnosti proizvajalcev in organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, vključno z informacijami, ki jih morajo proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zagotoviti v ta namen.

4. Proizvajalec ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev brez nepotrebne odlašanja obvestita pristojni organ o vseh spremembah informacij v odobritvi, o vseh spremembah, ki se nanašajo na pogoje odobritve, ali o dokončnem prenehanju dejavnosti.

5. Mehanizem samonadzora iz člena 8a(3), točka (d), Direktive 2008/98/ES se izvaja redno in vsaj vsaka tri leta ter na zahtevo pristojnega organa, da se preveri, ali so izpolnjene določbe iz navedene točke in ali so še vedno izpolnjeni pogoji za odobritev iz odstavka 2 tega člena. Proizvajalec ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, pristojnemu organu na zahtevo predloži poročilo o samonadzoru in po potrebi osnutek načrta korektivnih ukrepov. Brez poseganja v pristojnosti iz odstavka 6 tega člena lahko pristojni organ da pripombe na poročilo o samonadzoru in osnutek načrta korektivnih ukrepov ter vse take pripombe sporoči proizvajalcu ali organizaciji za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev. Proizvajalec ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev na podlagi navedenih pripomb pripravi in izvede načrt popravilnih ukrepov.

6. Pristojni organ se lahko odloči za preklic odobritve, če proizvajalec ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev ne izpolnjuje več zahtev glede organizacije zbiranja in obdelave izrabljenih vozil, ne poroča pristojnemu organu, ne obvesti uradno pristojnega organa o kakršnih koli spremembah, ki se nanašajo na pogoje odobritve, ali preneha izvajati dejavnosti.

Člen 19

Registracija

1. Vsaka država članica do 31. avgusta 2029 vzpostavi register proizvajalcev ali uporabi že obstoječi register proizvajalcev za spremljanje skladnosti proizvajalcev z zahtevami iz tega poglavja.

Register vključuje povezave do spletnih mest drugih nacionalnih registrov proizvajalcev, da se v vseh državah članicah olajša registracija proizvajalcev ali pooblaščenih zastopnikov za razširjeno odgovornost proizvajalca, ter do nacionalnih spletnih mest z informacijami o postopku registracije, če so na voljo.

Komisija do 31. avgusta 2029 vzpostavi spletno mesto s povezavami do vseh nacionalnih registrov proizvajalcev, da olajša registracijo v vseh državah članicah.

Države članice obvestijo Komisijo o povezavah do svojih nacionalnih registrov proizvajalcev v 30 dneh od vzpostavitve teh registrov.

2. Proizvajalci se registrirajo v nacionalnem registru iz odstavka 1. V ta namen vložijo vlogo za registracijo v vsaki državi članici, v kateri prvič omogočijo dostopnost vozila na trgu.

Proizvajalci vložijo vlogo za registracijo v sistemu za elektronsko obdelavo podatkov iz odstavka 8, točka (a).

Proizvajalci omogočijo dostopnost vozil na trgu države članice le, če so sami ali, v primeru pooblastila, njihovi pooblaščenici zastopniki za razširjeno odgovornost proizvajalca registrirani v navedeni državi članici.

3. Vloga za registracijo vsebuje informacije iz Priloge IX. Države članice lahko po potrebi zahtevajo dodatne informacije ali dokumente za učinkovito uporabo registra proizvajalcev.

4. Z odstopanjem od odstavka 3 tega člena se informacije iz točke 1(d) Priloge IX navedejo bodisi v vlogi za registracijo iz odstavka 3 tega člena bodisi v vlogi za pridobitev odobritve iz člena 18.

5. Kadar proizvajalec pooblasti organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev v skladu s členom 17(1), navedena organizacija smiselno izpolnjuje obveznosti iz tega člena, razen če država članica, v kateri je prvič omogočena dostopnost vozila na trgu, določi drugače.

6. Obveznosti iz tega člena lahko v imenu proizvajalca izpolni pooblaščen zastopnik za razširjeno odgovornost proizvajalca.

Če pooblaščen zastopnik v določeni državi članici zastopa več kot enega proizvajalca, ta pooblaščen zastopnik navede ime in kontaktne podatke za vsakega od zastopanih proizvajalcev posebej.

7. Države članice se lahko odločijo, da postopek registracije iz tega člena in postopek izdaje odobritve iz člena 18 predstavljata enoten postopek, če vloga za pridobitev odobritve izpolnjuje zahteve iz odstavkov 3 do 6 tega člena.

8. Pristojni organ:

(a) na svojem spletnem mestu objavi informacije o postopku prijave prek sistema za elektronsko obdelavo podatkov;

(b) odobri registracije in zagotovi registracijsko številko v največ 12 tednih od trenutka, ko so predložene vse informacije, zahtevane na podlagi odstavkov 2 in 3.

9. Pristojni organ lahko:

(a) določi več načinov v zvezi z zahtevami in postopkom registracije brez dodajanja vsebinskih zahtev poleg tistih, ki so že določene na podlagi odstavkov 2 in 3;

(b) proizvajalcem zaračuna sorazmerne pristojbine na podlagi stroškov za obdelavo vlog iz odstavka 2 tega člena in člena 18(1).

10. Pristojni organ lahko zavrne registracijo proizvajalca ali prekliče registracijo proizvajalca, kadar informacije iz odstavka 3 tega člena in z njimi povezana dokumentarna dokazila niso predloženi ali niso zadostni ali kadar proizvajalec ne izpolnjuje več zahtev iz točke 1(d) Priloge IX.

Pristojni organ prekliče proizvajalčevo registracijo, če je proizvajalec prenehal obstajati.

11. Proizvajalec ali, kadar je ustrezno, njegov pooblaščen zastopnik za razširjeno odgovornost proizvajalca ali organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, pooblaščen v imenu proizvajalcev, ki jih zastopa, nemudoma uradno obvesti pristojni organ o vseh spremembah informacij, ki jih vsebuje registracija, in o vsakem trajnem prenehanju dostopnosti vozil iz registracije na trgu na ozemlju države članice.

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

Kadar informacije iz registra proizvajalcev niso javno dostopne, države članice zagotovijo, da imajo ponudniki spletnih platform, ki potrošnikom omogočajo, da s proizvajalci sklepajo pogodbe na daljavo, brezplačen dostop do teh informacij.

Člen 20

Finančna odgovornost proizvajalcev

1. Finančni prispevki proizvajalca krijejo naslednje stroške, povezane z vozili, katerih dostopnost na trgu prvič omogoča na ozemlju države članice:

- (a) stroške zbiranja izrabljenih vozil, potrebne za izpolnitev zahtev iz členov 23 do 25 in njihov nadaljnji prevoz na učinkovit način, in stroške obdelave izrabljenih vozil, potrebne za izpolnitev zahtev iz členov 26 do 30, 33 in 35, ob upoštevanju vseh prihodkov izvajalcev ravnanja z odpadki, povezanih s prodajo rabljenih nadomestnih delov in rabljenih nadomestnih sestavnih delov, izrabljenih vozil, iz katerih so odstranjena onesnaževala, ali sekundarnih surovin, pridobljenih iz teh delov, sestavnih delov in materialov; ti stroški temeljijo na izračunu povprečnih stroškov;
- (b) stroške izvajanja kampanj ozaveščanja, namenjenih obveščanju javnosti in povečanju zbiranja izrabljenih vozil;
- (c) stroške vzpostavitve sistema obveščanja iz člena 25;
- (d) upravne stroške zbiranja in dajanja podatkov na voljo in poročanja pristojnim organom.

Za vozila, ki spadajo na področje uporabe Direktive 2000/53/ES in katerih dostopnost na trgu so omogočili pred 13. avgustom 2026, z odstopanjem od prvega pododstavka, točka (a), in odstavka 2 tega člena, v državah članicah, v katerih proizvajalcem v skladu s členom 5(4), drugi pododstavek, Direktive 2000/53/ES ni bilo treba kriti vseh stroškov, temveč le znaten del stroškov, finančni prispevki, ki jih mora zagotoviti proizvajalec teh vozil, ustrezajo ravni, ki predstavlja znaten del stroškov iz navedene direktive.

2. Finančni prispevki, ki jih plačajo proizvajalci, ki dostopnost vozila na trgu prvič omogočajo na ozemlju države članice, krijejo sorazmerno z njihovim tržnim deležem tudi stroške iz odstavka 1, točka (a), povezane z vozili, za katera proizvajalca v državi članici, v kateri je vozilo postalo izrabljeno vozilo, ni mogoče identificirati ali je prenehal obstajati.

3. Finančni prispevki proizvajalcev, ki omogočajo dostopnost vozil za posebne namene na trgu, krijejo samo stroške iz odstavka 1, točka (a), ki se nanašajo na zbiranje in odstranjevanje onesnaževal iz takih vozil.

4. Proizvajalci v primeru samostojnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca zagotovijo jamstvo za vozila, katerih dostopnost na trgu prvič omogočijo na ozemlju države članice. Navedeno jamstvo zagotavlja financiranje postopkov iz odstavka 1 v zvezi z navedenimi vozili, tudi v primeru trajnega prenehanja dejavnosti ali insolventnosti.

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

Jamstvo je lahko v obliki sodelovanja proizvajalca v ustreznih shemah za financiranje ravnanja z izrabljenimi vozili, finančnega jamstva ali enakovrednega zavarovanja.

5. Kadar je novo vozilo homologirano z večstopenjsko homologacijo, se šteje, da je proizvajalec osnovnega vozila proizvajalec dodelanega vozila, in lahko od izdelovalcev delov, ki niso osnovno vozilo in so bili homologirani z večstopenjsko homologacijo, zbere sorazmerne prispevke. Ti sorazmerni prispevki krijejo samo stroške, povezane z odstranjevanjem onesnaževal v skladu s členom 28 ter z odstranitvijo delov in sestavnih delov v skladu s členom 29.

Mikropodjetja, kakor so opredeljena v členu 2(3) Priloge k Priporočilu Komisije 2003/361/ES⁽³⁹⁾, so izvzeta iz teh prispevkov.

6. Pristojni organ v tesnem sodelovanju s proizvajalci, organizacijami za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev in izvajalci ravnanja z odpadki spremlja:

- (a) povprečne stroške postopkov zbiranja, recikliranja in obdelave ter prihodke izvajalcev ravnanja z odpadki;
- (b) raven finančnih prispevkov, ki jih morajo proizvajalci plačati organizacijam za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, pooblaščenim v primeru skupnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca, da se stroški pravično porazdelijo med vse zainteresirane subjekte.

Člen 21

Prilagoditev pristojbin

1. Organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev v primeru skupnega izpolnjevanja obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca zagotovijo, da se finančni prispevki, ki jim jih plačajo proizvajalci, prilagajajo ob upoštevanju vsaj naslednjega:

- (a) mase vozila brez baterij za električna vozila;
- (b) stopnje možnosti recikliranja in ponovne uporabnosti tipa vozila, ki mu vozilo pripada, na podlagi informacij, predloženih homologacijskemu organu v skladu s členom 4;
- (c) časa, potrebnega za razstavljanje vozila v pooblaščenem obratu za obdelavo, zlasti za dele in sestavne dele, ki jih je treba na podlagi člena 29 odstraniti pred drobljenjem;
- (d) deleža materialov in snovi, ki preprečujejo visokokakovostni postopek recikliranja;

⁽³⁹⁾ Priporočilo Komisije 2003/361/ES z dne 6. maja 2003 o opredelitvi mikro, malih in srednjih podjetij (UL L 124, 20.5.2003, str. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

(e) odstotka vsebnosti recikliranih materialov iz členov 6 in 10, uporabljenih v vozilu;

(f) prisotnosti in količine snovi iz člena 5(4).

2. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 51 za dopolnitev te uredbe z določitvijo podrobnih pravil o načinu uporabe meril iz odstavka 1 tega člena.

Člen 22

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

1. Ne glede na člen 16 in člen 20(2), kadar vozilo kategorije M₁ ali N₁ postane izrabljeno vozilo v državi članici, ki ni država članica, na ozemlju katere je bilo dano na trg, in kadar na ozemlju države članice, kjer je vozilo postalo izrabljeno vozilo, ni mogoče ugotoviti, kdo je proizvajalec, izdelovalec navedenega vozila zagotovi, da so kriti stroški postopkov ravnanja z odpadki iz člena 20(1), točki (a) in (d), ki jih imajo izvajalci ravnanja z odpadki v drugih državah članicah.

2. Da bi izpolnil obveznosti iz odstavka 1, izdelovalec:

(a) s pisnim pooblastilom imenuje pooblaščenega zastopnika za čezmejni mehanizem v vsaki državi članici in o tem imenovanju obvesti ustrezne organe, ter

(b) vzpostavi mehanizme čezmejnega sodelovanja z izvajalci ravnanja z odpadki, ki izvajajo postopke ravnanja z odpadki iz člena 20(1), točki (a) in (d).

Pooblaščen zastopnik izdelovalca iz točke (a) prvega pododstavka tega odstavka opravlja naloge v skladu s pooblastilom, ki ga izda izdelovalec. Izdelovalec lahko imenuje organizacijo za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, da deluje kot njegov pooblaščen zastopnik.

Kadar ima izdelovalec sedež zunaj Unije, lahko obveznosti izdelovalca iz točk (a) in (b) prvega odstavka tega odstavka izpolni zastopnik izdelovalca v Uniji, imenovan v skladu s členom 13(4) Uredbe (EU) 2018/858.

3. Izdelovalci svojim proizvajalcem dokažejo skladnost z zahtevami, določenimi v odstavku 2.

4. Proizvajalci omogočijo dostopnost vozil na trgu države članice le tistih izdelovalcev, ki so dokazali skladnost z zahtevami iz odstavka 2.

5. Država članica, v kateri je vozilo postalo izrabljeno vozilo, spremlja kako izdelovalci ali njihovi pooblaščen predstavniki izpolnjujejo obveznosti iz odstavkov 1 in 2 tega člena. Spremljanje temelji na informacijah, ki jih izdelovalci in njihovi pooblaščen zastopniki preverijo in sporočijo pristojnim organom v zvezi z izvajanjem odstavkov 1 in 2 tega člena, zlasti na izračunu in razporeditvi stroškov za ravnanje z izrabljenimi vozili iz odstavka 1 tega člena, ob ustreznem upoštevanju poslovne zaupnosti in drugih pomislekov glede konkurenčnosti.

6. Kadar je to potrebno za zagotovitev skladnosti s tem členom in ob upoštevanju informacij, ki jih posredujejo države članice na podlagi dejavnosti sodelovanja in spremljanja iz odstavkov 2 in 5 tega člena, se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 51 te uredbe. Cilj takih aktov je zlasti preprečiti izkrivljanje enotnega trga in zagotoviti enake konkurenčne pogoje za gospodarske subjekte s sedežem v Uniji ali zunaj nje. Z delegiranimi akti se lahko določijo podrobna pravila o obveznostih izdelovalcev, zlasti tistih s sedežem zunaj Unije, pooblaščenih zastopnikov proizvajalcev, izdelovalcev, držav članic in izvajalcev ravnanja z odpadki ter značilnosti mehanizmov iz tega člena.

ODDELEK 3

Zbiranje izrabljenih vozil

Člen 23

Zbiranje izrabljenih vozil

1. Proizvajalci zagotovijo, da se zberejo vsa vozila, katerih dostopnost na trgu so prvič omogočili na ozemlju države članice, ko ta vozila postanejo izrabljena vozila.

2. Za namene odstavka 1 proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so pooblašcene v skladu s členom 17(1), vzpostavijo ali sodelujejo pri vzpostavitvi sistemov zbiranja, vključno z zbirnimi mesti.

Države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so pooblašcene v skladu s členom 17(1), vzpostavijo sisteme zbiranja za vsa izrabljena vozila.

3. Proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so pooblašcene v skladu s členom 17(1), zagotovijo, da sistemi zbiranja iz odstavka 2 tega člena:

- (a) zajemajo celotno ozemlje države članice;
- (b) imajo ustrezno razpoložljivost pooblaščenih obratov za obdelavo ali zbirnih mest, pri čemer se upoštevajo velikost in gostota prebivalstva ter pričakovana količina izrabljenih vozil in zagotovi, da obrati niso omejeni na območja, kjer sta zbiranje in nadaljnje ravnanje najbolj donosna;
- (c) zagotavljajo zbiranje odpadnih delov, ki nastanejo pri popravilih vozil;
- (d) omogočajo zbiranje izrabljenih vozil, ne glede na njihov izvor;
- (e) omogočajo brezplačno dostavo vseh izrabljenih vozil zbirnim mestom ali pooblaščenim obratom za obdelavo, kot je določeno v členu 24(2).

4. Proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so pooblašcene v skladu s členom 17(1), na svojih spletnih mestih objavijo in redno posodablajo seznam zbirnih mest in pooblaščenih obratov za obdelavo ter izvajajo izobraževalne kampanje za spodbujanje sistemov zbiranja izrabljenih vozil in obveščanje o okoljskih posledicah neustreznega zbiranja izrabljenih vozil in ravnanja z njimi. Države članice lahko zahtevajo, da se izobraževalne kampanje usklajujejo znotraj države članice v sodelovanju s proizvajalci ali organizacijami za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so pooblašcene v skladu s členom 17(1), ter pristojnimi organi.

5. Države članice lahko dovolijo, da zbirna mesta, ki niso pooblaščen obrati za obdelavo, zbirajo izrabljena vozila.

Zbirna mesta pridobijo dovoljenje pristojnega organa v skladu s členom 23 Direktive 2008/98/ES in izpolnjujejo pogoje iz navedenega dovoljenja. Pristojni organ pred izdajo dovoljenja preveri, da ima tak obrat ali podjetje zmogljivosti, potrebne za izpolnjevanje naslednjih obveznosti:

- (a) zbiranje izrabljenih vozil in njihovo začasno skladiščenje v skladu z delom A Priloge VIII;
- (b) pripravo na prenos zbranih izrabljenih vozil v pooblaščen obrat za obdelavo tako, da prepreči nenamerno uhajanje tekočin in nepooblaščen dostop do zbirnega mesta;
- (c) zagotavljanje, da se vsa zbrana izrabljena vozila prenesejo v pooblaščen obrat za obdelavo v dveh mesecih od njihovega prejema.

6. Zbirna mesta lastniku vozila izdajo dokument v elektronski obliki, ki potrjuje prejem izrabljenega vozila, in ga prek postopka elektronskega obveščanja, vzpostavljenega v skladu s členom 25(2), predložijo ustreznim organom države članice, vključno s pristojnimi organi, imenovanimi na podlagi člena 14.

Člen 24

Dostava izrabljenih vozil

1. Lastnik vozila, ki postane izrabljeno vozilo, in vsak gospodarski subjekt, ki deluje v imenu lastnika vozila, to vozilo brez nepotrebnega odlašanja dostavi v pooblaščen obrat za obdelavo ali na zbirno mesto. Ta obveznost ne velja za bivalna vozila, kot so navedena v delu A, točka 5.1, Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858, ki so postala izrabljena vozila, če se uporabljajo za prebivanje.

Vsa izrabljena vozila, katerih lastnik ni znan, se dostavijo v obdelavo pooblaščenim obratom za obdelavo.

2. Dostava izrabljenega vozila pooblaščenemu obratu za obdelavo ali na zbirno mesto je za zadnjega lastnika vozila brezplačna, razen če izrabljeno vozilo nima bistvenih delov ali sestavnih delov ali vsebuje odpadke, ki so bili dodani izrabljenemu vozilu.

3. Za namene tega člena so bistveni deli predvsem:

- (a) motorji na električni pogon;
- (b) baterije za električna vozila;
- (c) motorji;
- (d) več velikih delov karoserije.

4. Dostava izrabljenega vozila je tudi v primeru, da v njem ni baterije za električna vozila, brezplačna, če njegov zadnji lastnik predloži dokumentacijo, ki dokazuje, da je z baterijo ravnal poklicni izvajalec v skladu z Uredbo (EU) 2023/1542.

5. V primeru vozil, ki so jih zavarovalnice razglasile za popolno tehnično škodo, je dostava takih izrabljenih vozil brezplačna, ne glede na to, ali manjkajo bistveni deli, določeni v odstavku 2.

Člen 25

Potrdilo o uničenju

1. Pooblaščenim obrati za obdelavo po tem, ko jim je dostavljeno izrabljeno vozilo, zadnjemu lastniku vozila izdajo potrdilo o uničenju. Potrdilo o uničenju se izda v skladu s predlogo iz Priloge X.
2. Potrdilo o uničenju se izda v elektronski obliki in se prek postopka elektronskega obveščanja predloži ustreznim organom države članice, vključno s pristojnimi organi, imenovanimi na podlagi člena 14. Pooblaščen obrat za obdelavo predloži kopijo elektronskega obvestila zadnjemu lastniku vozila in vsem gospodarskim subjektom, ki delujejo v imenu lastnika vozila.
3. Kadar je izrabljeno vozilo, za katero je bilo izdano potrdilo o uničenju v eni državi članici, registrirano v drugi državi članici, ustrezni organi, ki jih imenuje država članica, v kateri je bilo izdano potrdilo o uničenju, obvestijo ustrezne organe, ki jih imenuje država članica, v kateri je vozilo registrirano, da je bilo za zadevno vozilo izdano potrdilo o uničenju.
4. Ustrezni organi za registracijo vozil razveljavijo registracijo izrabljenega vozila šele po prejemu potrdila o uničenju navedenega vozila.
5. Potrdila o uničenju, izdana v eni državi članici, se priznajo v vseh drugih državah članicah.

ODDELEK 4

Obdelava izrabljenih vozil

Člen 26

Obveznosti pooblaščenih obratov za obdelavo

1. Pooblaščen obrat za obdelavo zagotovi, da se vsa izrabljena vozila ter njihovi deli, sestavni deli in materiali ter odpadni deli, ki nastanejo pri popravilih vozil, sprejmejo in obdelajo v skladu s pogoji, določenimi v njihovih dovoljenjih, in to uredbo. Obdelava izrabljenih vozil se lahko opravi posamično v pooblaščenem obratu za obdelavo ali, razen v primeru odstranjevanja onesnaževal, v sodelovanju z drugimi pooblaščenimi obrati za obdelavo.
2. Pooblaščen obrat za obdelavo:
 - (a) skladišči, tudi začasno, vsa izrabljena vozila ter njihove dele, sestavne dele in materiale v skladu z minimalnimi zahtevami iz dela A Priloge VIII;
 - (b) očisti vsa izrabljena vozila v skladu s členom 28 in minimalnimi zahtevami iz dela B Priloge VIII;
 - (c) iz izrabljenega vozila odstranijo dele in sestavne dele iz dela C Priloge VIII v skladu s členoma 29 in 30;
 - (d) obdelajo vsa izrabljena vozila ter njihove dele, sestavne dele in materiale v skladu s členi 27 do 31, 33, 34 in 35 te uredbe in njeno Prilogo VIII, hierarhijo ravnanja z odpadki in splošnimi zahtevami iz člena 4 Direktive 2008/98/ES;
 - (e) uporabijo najboljše razpoložljive tehnologije, kakor so opredeljene v členu 3, točka 10, Direktive 2010/75/EU, kadar je to ustrezno;

- (f) obdelajo prejeta izrabljeno vozilo v 12 mesecih od datuma dostave.

Pooblašчени obrati za obdelavo poleg izpolnjevanja zahtev iz člena 35 Direktive 2008/98/ES tri leta elektronsko hranijo evidenco vseh izvedenih postopkov obdelave izrabljenih vozil iz točk (a) do (e) prvega pododstavka tega odstavka in lahko te informacije na zahtevo predložijo ustreznim nacionalnim organom.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 51 za spremembo Priloge VIII s prilagoditvijo minimalnih zahtev za obdelavo izrabljenih vozil znanstvenemu in tehničnemu napredku na področju tehnologij obdelave, vključno z:

- (a) dodajanjem, črtanjem ali spreminjanjem delov in sestavnih delov iz dela C Priloge VIII;
 - (b) revidiranjem ciljnih vrednosti za izhodne frakcije iz dela G, točka 2, Priloge VIII;
 - (c) razširitvijo seznama tipov aluminijevih zlitin iz dela G, točki 2(b) in (c), Priloge VIII;
 - (d) dodajanjem zahtev glede kakovosti za izboljšanje ločevanja plastike, primerne za recikliranje, in ciljnih vrednosti za poznejše tehnologije recikliranja, ki zadevajo del G, točka 2, Priloge VIII.
4. Države članice spodbujajo pooblaščen obrate za obdelavo, naj uvedejo certificirane sisteme okoljskega ravnanja in izvajajo presojo v skladu z Uredbo (ES) št. 1221/2009.

Člen 27

Splošne zahteve glede drobljenja

1. Pooblašчени obrati za obdelavo in drugi izvajalci ravnanja z odpadki, ki izvajajo postopke drobljenja, od 1. septembra 2029 zahtevajo, da so izrabljena vozila, ki so jim bila dostavljena za drobljenje, ali večji konstrukcijski deli in sestavni deli šasij ali karoserije izrabljenih vozil kategorij N₂, N₃, M₂, M₃ in O, ki so jim bila dostavljena za drobljenje ali razrez:

- (a) predmet odstranjevanja onesnaževal v skladu s členom 28, njihovi deli in sestavni deli pa so odstranjeni v skladu s členom 29 ter
- (b) da jim je priložena kopija potrdila o uničenju, ki je bilo izdano za zadevno izrabljeno vozilo.

2. Pooblašчени obrati za obdelavo in izvajalci ravnanja z odpadki, ki izvajajo dejavnosti drobljenja in sprejemajo izrabljena vozila, ki ne izpolnjujejo zahtev iz odstavka 1:

- (a) o neskladnosti poročajo pristojnemu organu, pri čemer vključijo ime in kontaktne podatke fizične ali pravne osebe, ki je pooblaščenemu obratu za obdelavo ali drugemu izvajalcu ravnanja z odpadki izrabljeno vozilo dostavila za drobljenje;
- (b) ne izvedejo postopkov drobljenja za navedena izrabljena vozila, razen če pristojni organ take postopke odobri oziroma dokler niso izvedeni potrebni koraki za obdelavo izrabljenih vozil v skladu s členoma 28 in 29 ter izdajo potrdila o uničenju v skladu s členom 25.

3. Pooblašчени obrati za obdelavo in izvajalci ravnanja z odpadki, ki izvajajo drobljenje izrabljenih vozil, lahko izrabljena vozila, njihove dele, sestavne dele in materiale mešajo z drugimi odpadki, vključno z odpadno embalažo ter odpadno električno in elektronsko opremo, če so izpolnjena merila in mejne vrednosti iz dela G, točki 1 in 2, Priloge VIII.

Člen 28

Odstranjevanje onesnaževal iz izrabljenih vozil

1. Pooblaščen obrat za obdelavo v 30 dneh po dostavi izrabljenega vozila in pred nadaljnjo obdelavo očisti navedeno vozilo v skladu z minimalnimi zahtevami iz dela B Priloge VIII.
2. Tekočine iz dela B Priloge VIII se zbirajo in skladiščijo ločeno v skladu z zahtevami iz dela A Priloge VIII. Odpadna olja se zbirajo in skladiščijo ločeno od drugih tekočin ter se obdelajo v skladu s členom 21 Direktive 2008/98/ES.
3. Deli, sestavni deli in materiali, ki vsebujejo snovi iz člena 5(4) te uredbe, se odstranijo iz izrabljenih vozil, z njimi pa se ravna v skladu s členom 17 Direktive 2008/98/ES.
4. Baterije se ločeno odstranijo iz izrabljenih vozil in skladiščijo na določenem območju za nadaljnjo obdelavo v skladu s členom 70(3) Uredbe (EU) 2023/1542.
5. Z deli, sestavnimi deli in materiali, iz katerih so bila odstranjena onesnaževala, se ravna in se jih označuje v skladu s členoma 18 in 19 Direktive 2008/98/ES.
6. Pooblaščen obrat za obdelavo dokumentira odstranjevanje onesnaževal iz izrabljenih vozil z beleženjem informacij iz dela B, točka 4, Priloge VIII in te informacije za vsako koledarsko leto sporoča pristojnemu organu države članice.

Člen 29

Obvezna odstranitev delov in sestavnih delov za ponovno uporabo, ponovno izdelavo, obnovo in recikliranje pred drobljenjem

1. Pooblaščen obrat za obdelavo od 1. septembra 2029 zagotovi, da se deli in sestavni deli iz dela C Priloge VIII odstranijo iz izrabljenega vozila pred drobljenjem ali stiskanjem in po zaključku postopkov odstranjevanja onesnaževal iz člena 28.

Pooblaščen obrat za obdelavo odstrani dele in sestavne dele iz dela C Priloge VIII z možnostjo ponovne uporabe, ponovne izdelave ali obnove na način, ki jih ne uniči.

Drugi pododstavek tega odstavka se ne uporablja, če pooblaščen obrat za obdelavo dokaže, da ročno razstavljanje polavtomatizirano ali avtomatizirano razstavljanje delov in sestavnih delov iz dela C Priloge VIII na način, ki jih ne uniči, pomeni nesorazmerne gospodarske stroške, ki jih ni mogoče nadomestiti s prihodki, pričakovanimi od ponovne uporabe, ponovne izdelave ali obnove teh delov ali sestavnih delov.

2. Od pooblaščenega obrata za obdelavo se ne zahteva, da odstrani dele in sestavne dele, naštete v delu C Priloge VIII, razen tistih, ki jih je treba odstraniti na način, ki jih ne uniči, v skladu z odstavkom 1 tega člena, če dokaže, da tehnologije po drobljenju ločujejo materiale od delov in sestavnih delov, naštetih v drugem stolpcu dela C Priloge VIII, tako učinkovito kot postopki ročnega, polavtomatiziranega ali avtomatiziranega razstavljanja in da so izpolnjena merila in dosežene vrednosti iz dela G, točki 1 in 2, Priloge VIII.

Pooblaščen obrat za obdelavo za namene prvega pododstavka zagotovi informacije iz dela G, točka 3, Priloge VIII.

3. Pooblaščen obrat za obdelavo poleg izpolnjevanja obveznosti iz člena 35 Direktive 2008/98/ES vodijo evidence o izrabljenih vozilih, ki se obdelajo brez predhodne odstranitve delov, sestavnih delov in materialov v skladu z odstavkom 2 tega člena, vključno z imenom in naslovom obratov za obdelavo ter identifikacijsko številko vozila (VIN) zadevnih izrabljenih vozil.

Pooblaščen obrat za obdelavo zagotovi informacije iz evidenc iz prvega pododstavka tega odstavka pristojnemu organu v skladu s členom 50(6).

Člen 30

Zahteve glede odstranjenih delov in sestavnih delov

1. Vsi deli in sestavni deli, odstranjeni iz izrabljenega vozila na podlagi člena 29(1), se ocenijo, da se ugotovi, ali so primerni za:

- (a) ponovno uporabo, v skladu z delom D, točka 1(a), Priloge VIII;
- (b) ponovno izdelavo ali obnovo, v skladu z delom D, točka 1(b), Priloge VIII;
- (c) recikliranje ali
- (d) druge postopke obdelave, ob upoštevanju posebnih zahtev za obdelavo iz dela F Priloge VIII.

Ocena se izvede zlasti ob upoštevanju tehnične izvedljivosti izvedbe postopkov iz prvega pododstavka in varnostnih zahtev za vozila.

2. Odstranjeni deli in sestavni deli, primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo:

- (a) so označeni v skladu z delom D, točka 2, Priloge VIII ter
- (b) so ustrezno zaščiteni pred poškodbami med prevozom, natovarjanjem in raztovarjanjem.

3. Deli in sestavni deli iz dela E Priloge VIII se ne uporabijo ponovno, razen če je z oceno iz odstavka 1 potrjeno, da je uporaba teh delov in sestavnih delov skladna z veljavnimi zahtevami za vozila iz uredb (EU) 2018/858 in (EU) št. 168/2013. Ti deli in sestavni deli se lahko prenesejo na drug gospodarski subjekt za ponovno uporabo le v primeru, da jih bo vgradil kvalificirani izvajalec popravil in vzdrževanja.

4. Deli in sestavni deli iz izrabljenih vozil ali od popravil in vzdrževanja, za katere se oceni, da so primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, se ne štejejo za odpadke. Pooblaščen obrati za obdelavo dajo ustreznim nacionalnim organom na zahtevo na voljo:

(a) dokumentacijo, ki potrjuje oceno iz odstavka 1, ki je pokazala, da so deli ali sestavni deli primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, ter

(b) kopijo računa ali pogodbe, povezane s prenosom teh delov in sestavnih delov.

5. Ta odstavek se ne uporablja za baterije, za katere se uporablja Uredba (EU) 2023/1542.

6. Pooblaščen obrati za obdelavo zagotovijo, da se odstranjeni deli in sestavni deli, ki niso primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, pošljejo v obdelavo v skladu z odstavkom 1, prvi pododstavek, točki (c) in (d).

Člen 31

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

1. Od 1. septembra 2029 vsak gospodarski subjekt, ki trguje z rabljenimi, ponovno izdelanimi ali obnovljenimi nadomestnimi deli in sestavnimi deli, zagotovi, da imajo deli in sestavni deli oznako, ki jo namestijo pooblaščen obrati za obdelavo v skladu s členom 30(2), točka (a).

2. Če gospodarski subjekti prodajajo rabljene, ponovno izdelane ali obnovljene dele in sestavne dele potrošnikom, zagotovijo, da lahko ti deli in sestavni deli pri običajni uporabi ohranijo svoje zahtevane funkcije in zmogljivost ter izpolnjujejo druge zahteve, ki veljajo za prodano blago v skladu z Direktivo (EU) 2019/771.

3. Te zahteve za gospodarske subjekte iz odstavkov 1 in 2 se uporabljajo ne glede na uporabljen tehniko trgovanja, vključno s spletno prodajo.

Člen 32

Ponovna uporaba, ponovna izdelava in obnova delov in sestavnih delov

1. Države članice od 1. septembra 2029 sprejemajo potrebne spodbude za pospeševanje ponovne uporabe, ponovne izdelave, naknadnega opremljanja in obnove delov in sestavnih delov, ne glede na to, ali so bili odstranjeni med uporabo vozila ali v fazi konca njegove življenjske dobe.

Spodbude iz prvega pododstavka lahko vključujejo:

(a) zahtevo, da izvajalci vzdrževanja in popravil strankam ponudijo popravilo vozila z rabljenimi, ponovno izdelanimi ali obnovljenimi nadomestnimi deli in sestavnimi deli skupaj s ponudbo za popravilo vozila z novimi deli in sestavnimi deli, če je taka zahteva oblikovana tako, da mikro in malim podjetjem ne povzroča pretiranih stroškov ali upravnih bremen;

(b) ekonomske spodbude, namenjene spodbujanju trga za rabljene, ponovno izdelane ali obnovljene nadomestne dele in sestavne dele.

2. Države članice v programe preprečevanja nastajanja odpadkov, ki se zahtevajo na podlagi člena 29 Direktive 2008/98/ES, vključijo spodbude iz odstavka 1 tega člena.

3. Komisija olajša izmenjavo informacij in dobrih praks med državami članicami v zvezi s spodbudami iz odstavka 1.

Komisija spremlja učinkovitost spodbud, ki jih uvajajo države članice.

Člen 33

Cilji glede ponovne uporabe, recikliranja in predelave

1. Države članice od 1. januarja 2030 sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so pooblaščen v skladu s členom 17(1), zagotavljajo, da izvajalci ravnanja z odpadki dosegajo naslednje cilje:

- (a) ponovna uporaba in predelava, kot se izračunata skupaj, znašata najmanj 95 % povprečne mase na vozilo brez baterij na leto;
- (b) ponovna uporaba in recikliranje, kot se izračunata skupaj, znašata najmanj 85 % povprečne mase na vozilo brez baterij na leto.

2. Države članice od 1. januarja 2032 sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da proizvajalci ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, kadar so pooblaščen v skladu s členom 17(1), zagotavljajo, da izvajalci ravnanja z odpadki dosežejo letni cilj za recikliranje plastike v višini vsaj 30 % skupne povprečne mase plastike, ki jo vsebujejo izrabljena vozila.

Masa reciklirane plastike in skupna masa plastike iz prvega pododstavka ne vključuje elastomerov, duroplastov, razen poliuretanskih pen, ki se uporabljajo za oblaginjenje, in plastike, ki vsebuje katero koli snov iz člena 7 Uredbe (EU) 2019/1021 ali je z njo onesnažena, kadar so presežene mejne vrednosti iz Priloge IV k navedeni uredbi.

Člen 34

Prepoved odlaganja neinertnih odpadkov

Od 1. septembra 2029 se težke in lahke frakcije iz drobilnika iz izrabljenih vozil, ki ostanejo po obdelavi in ki vsebujejo neinertne odpadke, ne sprejmejo na odlagališču, kadar presežejo mejne vrednosti iz dela G, točki 2(d) in 2(e), Priloge VIII.

Člen 35

Pošiljke izrabljenih vozil

1. Obdelava izrabljenih vozil se lahko izvaja zunaj zadevne države članice ali zunaj Unije, če je pošiljka izrabljenih vozil ali odpadkov, proizvedenih v procesu njihove obdelave, v skladu z Uredbo (EU) 2024/1157.

2. Pošiljke izrabljenih vozil iz Unije v tretjo državo v skladu z odstavkom 1 tega člena štejejo za izpolnitev obveznosti in ciljev iz člena 33 le, če izvoznik izrabljenih vozil predloži dokumentarna dokazila, ki jih je odobril pristojni organ namembne države in ki dokazujejo, da je obdelava potekala v pogojih, ki veljajo za skladne z zahtevami iz te uredbe ter zahtevami glede zdravja ljudi in varstva okolja iz druge zakonodaje Unije.

POGLAVJE V

PRENOS LASTNIŠTVA TER RAZLIKOVANJE MED RABLJENIMI IN IZRABLJENIMI VOZILI

Člen 36

Prenos lastništva nad rabljenimi vozili znotraj Unije

1. Za namene prenosa lastništva nad rabljenim vozilom znotraj Unije gospodarski subjekt vsaki fizični ali pravni osebi, ki jo zanima pridobitev lastništva nad zadevnim vozilom, predloži dokumentacijo, ki dokazuje, da ne gre za izrabljeno vozilo, ne glede na uporabljen tehniko trgovanja, vključno z namenskimi dražbami za gospodarske subjekte, pogodbami, sklenjenimi na daljavo, ali spletnimi platformami. Ta dokumentacija dokazuje, da gre za tehnično brezhibno vozilo, ali vsebuje oceno v skladu s Prilogo I, ki dokazuje, da ne gre za izrabljeno vozilo.

2. Za namene prenosa lastništva nad rabljenim vozilom znotraj Unije se od fizičnih oseb, ki niso gospodarski subjekti, zahteva, da predložijo dokumentacijo iz odstavka 1 le, kadar:

(a) je zavarovalnica razglasila, da je na vozilu nastala popolna ekonomska škoda;

(b) se je prodaja v celoti izvedla prek spletne platforme brez fizične predaje vozila med prodajalcem in kupcem ali katero koli osebo, ki deluje v njenem imenu.

Člen 37

Status vozila

1. Pri ocenjevanju škode na vozilu, ki je bilo udeleženo v nesreči, zavarovalnica ali kateri koli drug avtomobilski strokovnjak, ki izvaja oceno v njenem imenu, oceni tudi, ali je vozilo izrabljeno vozilo v skladu s Prilogo I.

2. Pristojni organi lahko od lastnika vozila zahtevajo, da v primeru dvoma, da je rabljeno vozilo izrabljeno vozilo, predloži dokumentacijo o tem, da zadevno vozilo ni izrabljeno vozilo. Ta dokumentacija vsebuje oceno v skladu s Prilogo I ali veljavno potrdilo o tehničnem pregledu.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 51 te uredbe za spremembo te uredbe s črtanjem meril iz Priloge I za ugotovitev, ali je rabljeno vozilo izrabljeno vozilo, pod pogojem, da tehnološki napredek na področju sledljivosti, popravljivosti in varnosti upravičuje omejitev primerov, kdaj se vozilo šteje za izrabljeno vozilo.

POGLAVJE VI
IZVOZ RABLJENIH VOZIL V TRETJE DRŽAVE

Člen 38

Pristojni organ za izvoz rabljenih vozil v tretje države

1. Države članice imenujejo enega ali več pristojnih organov, odgovornih za izpolnjevanje obveznosti iz tega poglavja.
2. Države članice do 30. septembra 2027 uradno obvestijo Komisijo o imenih in naslovih pristojnih organov, imenovanih na podlagi odstavka 1. Države članice Komisijo nemudoma obvestijo o kakršnih koli spremembah imen ali naslovov navedenih pristojnih organov.

Člen 39

Nadzor izvoza rabljenih vozil in zahteve v zvezi z njim

1. Od 1. septembra 2031 so rabljena vozila za izvoz predmet nadzora in zahtev iz tega poglavja.
2. To poglavje ne posega v druge določbe te uredbe in v druge pravne akte Unije, ki urejajo sprostitev blaga v izvoz, zlasti v Uredbo (EU) št. 952/2013 ter njene člene 46, 47, 267 in 269.
3. Rabljena vozila se lahko izvozijo samo, če:
 - (a) niso izrabljena vozila ter
 - (b) so tehnično brezhibna na datum vložitve izvozne deklaracije, razen če so bila prepoznana kot vozila posebnega kulturnega pomena v skladu s členom 2(2), točka (f), in Priloge II.
4. Za vsako rabljeno vozilo za izvoz se carinskim organom predložijo ali dajo na voljo naslednje informacije:
 - (a) VIN rabljenega vozila in navedba države članice, v kateri je bilo vozilo nazadnje registrirano;
 - (b) izjava, ki potrjuje, da rabljeno vozilo izpolnjuje zahteve iz odstavka 3 tega člena, ali potrdilo iz Priloge II.
5. Za preverjanje skladnosti s tem poglavjem o odobritvi sprostitve rabljenega vozila v izvoz:
 - (a) dokler medomrežna povezava iz člena 46(4) ni vzpostavljena, si carinski organi izmenjujejo informacije in sodelujejo s pristojnimi organi v skladu s členom 45 ter po potrebi upoštevajo tako izmenjavo informacij in sodelovanje, da se omogoči sprostitev rabljenega vozila v izvoz;
 - (b) ko je medomrežna povezava iz člena 46(4) vzpostavljena, se uporabljajo člen 40, člen 41(2) in (3) ter člen 43(3), uradna obvestila in druge izmenjave na podlagi členov 42, 43 in 44 pa se izvajajo prek navedenih elektronskih sistemov.

6. Rabljeno vozilo za izvoz:

(a) ni vpisano v evidenco deklaranta na podlagi člena 182 Uredbe (EU) št. 952/2013;

(b) ni predmet samoocene na podlagi člena 185 Uredbe (EU) št. 952/2013.

Člen 40

Avtomatizirano preverjanje informacij o statusu vozila

1. Carinski organi pred sprostitvijo rabljenega vozila za izvoz elektronsko in samodejno prek elektronskih sistemov iz člena 46(4) preverijo, ali je vozilo na podlagi VIN in informacij o državi članici zadnje registracije tehnično brezhibno. Ta obveznost ne velja za vozila, ki so bila prepoznana kot vozila posebnega kulturnega pomena v skladu s členom 2(2), točka (f), in Prilogo II.

2. Kadar informacije, predložene ali dane na voljo carinskim organom, ne ustrezajo informacijam v nacionalnih registrih vozil in nacionalnih elektronskih sistemih o tehnični brezhibnosti na podlagi odstavka 1, carinski organi zadevna vozila ne sprostijo v izvoz in o tem prek teh sistemov obvestijo zadevno fizično ali pravno osebo.

Člen 41

Obvladovanje tveganja in carinske kontrole

1. Carinski organi za namene izvrševanja določb iz člena 39 izvajajo kontrole rabljenih vozil za izvoz v skladu z določbami o obvladovanju tveganja in carinskih kontrolah iz Uredbe (EU) št. 952/2013. Brez poseganja v člen 40 te uredbe take kontrole temeljijo predvsem na analizi tveganja, kot je določeno v Uredbi (EU) št. 952/2013.

2. Poleg obvladovanja tveganja iz odstavka 1 tega člena po vzpostavitvi medomrežne povezave iz člena 46 elektronski sistemi iz člena 46(1) vsebujejo informacije, carinski organi pa samodejno in elektronsko prek medomrežne povezave iz člena 46(4) preverijo, ali rabljeno vozilo za izvoz izpolnjuje posebne pogoje za varstvo okolja ali varnost v cestnem prometu, v skladu z odstavkom 3 tega člena.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 51 za dopolnitev te uredbe z določitvijo pogojev glede skladnosti iz odstavka 2 tega člena v zvezi s posebnimi pogoji, ki jih tretja država uvoza uporablja za uvoz rabljenih vozil ter so povezani z varstvom okolja in varnostjo v cestnem prometu, kadar zadevna tretja država o takih pogojih uradno obvesti Komisijo. Navedeni pogoji so preverljivi glede na informacije, ki so na voljo v elektronskih sistemih iz člena 46(1).

4. Komisija na namenskem spletnem portalu objavi in redno posodablja priglašene posebne pogoje za varstvo okolja ali varnost v cestnem prometu, ki jih nalagajo tretje države iz odstavka 3.

Člen 42**Začasna prepoved**

1. Kadar obstajajo utemeljeni razlogi za domnevo, da rabljeno vozilo za izvoz morda ne izpolnjuje zahtev iz tega poglavja, carinski organi nemudoma začasno zadržijo sprostitev navedenega rabljenega vozila v izvoz, nemudoma uradno obvestijo pristojne organe, imenovane na podlagi člena 38, o začasni prepovedi in posredujejo vse ustrezne informacije, ki jih pristojni organi potrebujejo za ugotovitev, ali rabljeno vozilo izpolnjuje zahteve iz te uredbe in se lahko sprostí v izvoz.
2. Za namene ugotavljanja, ali je rabljeno vozilo, za katerega se uporabi začasna prepoved iz odstavka 1, skladno s to uredbo, lahko pristojni organi od vseh oseb, vključenih v izvoz navedenega rabljenega vozila, zahtevajo dodatne informacije, vključno z informacijami o prodaji ali prenosu lastništva nad vozilom, kot je kopija računa ali pogodbe, in dokumentarna dokazila, da je navedeno rabljeno vozilo namenjeno nadaljnji uporabi.

Člen 43**Sprostitev v izvoz**

1. Kadar je sprostitev rabljenega vozila v izvoz začasno prepovedana v skladu s členom 42, se navedeno rabljeno vozilo sprostí v izvoz, kadar so izpolnjene vse druge zahteve in formalnosti v zvezi s tako sprostitvijo ter kadar je izpolnjen kateri koli od naslednjih pogojev:
 - (a) pristojni organi, imenovani na podlagi člena 38, v štirih delovnih dneh od začetka začasne prepovedi ne zahtevajo, naj carinski organi ohranijo začasno prepoved, ali
 - (b) pristojni organi, imenovani na podlagi člena 38, obvestijo carinske organe, da dovoljujejo sprostitev v izvoz na podlagi tega poglavja.
2. Sprostitev v izvoz se ne šteje za dokazilo o skladnosti s pravom Unije in zlasti s to uredbo ali Uredbo (EU) št. 952/2013.
3. Carinski organi o izstopu vozila iz Unije prek medomrežne povezave iz člena 46(4) samodejno uradno obvestijo organ za registracijo vozil države članice zadnje registracije. Organ za registracijo vozil v svoj nacionalni register vozil zabeleži, da je bilo vozilo izvoženo v tretjo državo.

Člen 44**Zavrnitev sprostitve v izvoz**

1. Kadar pristojni organ ugotovi, da rabljeno vozilo, za katero je bilo poslano uradno obvestilo o začasni prepovedi v skladu s členom 42, ni v skladu s tem poglavjem, pristojni organ od carinskih organov nemudoma zahteva, da ga ne sprostijo v izvoz, in jih o tem tudi uradno obvesti.
2. Carinski organi po prejemu uradnega obvestila pristojnega organa iz odstavka 1 ne sprostijo rabljenega vozila v izvoz.

Člen 45

Sodelovanje med organi in izmenjava informacij

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

Člen 46

Elektronski sistemi

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

2. Elektronski sistem MOVE-HUB iz odstavka 1 zagotavlja vsaj naslednje funkcionalnosti:

- (a) izmenjavo podatkov v realnem času z nacionalnimi registri vozil in nacionalnimi elektronskimi sistemi s podatki o tehnični brezhibnosti držav članic, ki so medomrežno povezani vanj;
- (b) omogoča avtomatiziran elektronski pregled podatkov iz potrdila o tehničnem pregledu iz Priloge II k Direktivi 2014/45/EU v zvezi z datumom prve registracije vozila in državo članico, v kateri je bilo vozilo nazadnje registrirano, kot je navedeno v Direktivi 1999/37/ES, da se ugotovi, ali rabljeno vozilo za izvoz izpolnjuje zahteve iz člena 39, člena 40(1) in člena 41;
- (c) medomrežno povezavo z okoljem enotnega okenca EU za carino v skladu z Uredbo (EU) 2022/2399 za namene izmenjave podatkov in podpiranja postopka izmenjave informacij iz člena 40(1) in člena 41(2) ter podpiranja uradnih obvestil iz členov 42, 43 in 44;
- (d) da bi se zagotovilo sodelovanje s tretjimi državami na podlagi člena 45(2), omogočanje elektronske izmenjave informacij s pristojnimi organi tretjih držav, ki so Komisijo na podlagi člena 41(2) uradno obvestili o posebnih pogojih, ki jih uporabljajo za uvoz rabljenih vozil.

3. Države članice medomrežno povežejo svoje nacionalne registre vozil in nacionalne elektronske sisteme s podatki o tehnični brezhibnosti z elektronskim sistemom MOVE-HUB iz odstavka 1. Navedena medomrežna povezava začne delovati v dveh letih po sprejetju izvedbenega akta iz odstavka 5.

4. Komisija medomrežno poveže sistem MOVE-HUB iz odstavka 1 tega člena s carinskim sistemom enotnega okenca Evropske unije za izmenjavo potrdil, vzpostavljenim s členom 4 Uredbe (EU) 2022/2399, da se lahko izvedejo avtomatizirane kontrole iz člena 40 in člena 41(2) ter uradna obvestila iz členov 42, 43 in 44. Navedena medomrežna povezava začne delovati v štirih letih po sprejetju izvedbenega akta iz odstavka 5 tega člena.

5. Komisija do 30. septembra 2028 sprejme izvedbene akte, s katerimi določi potrebne ureditve za izvajanje funkcionalnosti sistema MOVE-HUB iz odstavka 2, vključno s tehničnimi ukrepi, potrebnimi za medomrežno povezavo nacionalnih elektronskih sistemov s sistemom MOVE-HUB, pogoji povezave s sistemom MOVE-HUB, podatki, ki jih morajo posredovati nacionalni sistemi, in obliko za prenos navedenih podatkov prek medomrežno povezanih nacionalnih sistemov. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 52(2).

POGLAVJE VII
IZVRŠEVANJE

Člen 47

Inšpekcijski pregledi

1. Države članice za namene izvrševanja te uredbe vzpostavijo strategije inšpekcijskih pregledov za odkrivanje nezakonitih dejavnosti na področju zbiranja, obdelave in izvoza izrabljenih vozil ter njihovih delov in sestavnih delov. V teh strategijah so določeni inšpekcijski pregledi iz odstavkov 2, 3 in 4.
2. Države članice za namene izvrševanja te uredbe izvajajo inšpekcijske preglede:
 - (a) pooblaščenih obratov za obdelavo;
 - (b) zbirnih mest;
 - (c) drugih obratov in gospodarskih subjektov, ki bi lahko bili vključeni v zbiranje, obdelavo in izvoz izrabljenih vozil ali prodajo rabljenih nadomestnih delov in sestavnih delov.
3. Skupno število izvajalcev iz odstavka 2, pri katerih se vsako koledarsko leto opravi inšpekcijski pregled, se izračuna kot vsaj 10 % izvajalcev iz odstavka 2, točki (a) in (b).
4. Države članice izvajajo tudi redne inšpekcijske preglede na podlagi tveganja v zvezi z izvozom rabljenih vozil, da preverijo skladnost s členom 39.
5. Za namene razlikovanja med rabljenimi vozili in izrabljenimi vozili lahko pristojni organi držav članic pregledajo pošiljke rabljenih vozil, za katere sumijo, da so izrabljena vozila, da bi ugotovili, ali izpolnjujejo zahteve iz člena 36 in Priloge I, in te pošiljke ustrezno spremljajo.
6. Kadar pristojni organi države članice ugotovijo, da predvidena pošiljka rabljenih vozil vključuje eno ali več izrabljenih vozil, se lahko stroški ustreznih analiz, inšpekcijskih pregledov in skladiščenja vozil, za katera se sumi, da so izrabljena, zaračunajo osebam, ki organizirajo pošiljko teh vozil.

Člen 48

Sodelovanje pri izvrševanju na nacionalni ravni in med državami članicami

1. Države članice v zvezi z vsemi ustreznimi pristojnimi organi, vključenimi v izvrševanje te uredbe, vzpostavijo učinkovite mehanizme, ki navedenim organom omogočajo sodelovanje in usklajevanje na nacionalni ravni v zvezi z razvojem in izvajanjem politik in dejavnosti izvrševanja, povezanih s spremljanjem registracij vozil, razveljavitev registracije, začasnih prepovedi in razveljavitev registracije, potrdil o uničenju ter izvoza rabljenih vozil ter preprečevanjem nezakonite obdelave in izvoza izrabljenih vozil.

2. Države članice dvostransko in večstransko sodelujejo med seboj, da bi olajšale preprečevanje in odkrivanje nezakonitega ravnanja in izvoza izrabljenih vozil in obravnavale vprašanje izginulih vozil. Prek sistema za elektronsko izmenjavo iz člena 46 si izmenjujejo ustrezne informacije o registraciji, odjavi registracije, začasni prepovedi in razveljavitvi registracije vozil. Izmenjujejo si tudi ustrezne informacije o pooblaščenih obratih za obdelavo ter izvajalcih popravil in vzdrževanja, ki nimajo dovoljenja kot pooblaščen obrati za obdelavo, ter o drugih obratih in gospodarskih subjektih, ki lahko opravljajo postopke v zvezi z obdelavo izrabljenih vozil. V okviru vzpostavljenih struktur, kot so mreže za izvrševanje, agencije in odbor, ustanovljen na podlagi člena 52 te uredbe, si redno izmenjujejo informacije, izkušnje in znanje o nezakonitih dejavnostih, povezanih z izrabljenimi vozili, izvršilnih ukrepih in skupnih ukrepih.

Izmenjava podatkov iz registrov vozil vključuje dostop do podatkov o učinkovitosti, vrsti in rezultatih opravljenih inšpekcijskih pregledov ter izmenjavo navedenih podatkov s pristojnimi organi drugih držav članic, da se olajša izvrševanje te uredbe.

3. Države članice uradno obvestijo Komisijo, kateri člani njihovega stalnega osebja so odgovorni za sodelovanje iz odstavka 2 tega člena in člena 45.

Člen 49

Kazni

Države članice do 1. septembra 2029 določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve člena 15(1), člena 16, člena 18(1), člena 22(1) in (2), členov 23 in 24, člena 25(1) in (2), členov 26 do 31 ter členov 33, 34, 36, 37 in 39 te uredbe, ter sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se te kazni izvajajo. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice brez odlašanja uradno obvestijo Komisijo o teh pravilih in ukrepih ter vsakršni naknadni spremembi, ki vpliva nanje.

Člen 50

Poročanje Komisiji

1. Države članice od 1. septembra 2029 v zbirni obliki za vsako koledarsko leto in v obliki, ki jo določi Komisija na podlagi odstavka 5, objavijo naslednje podatke, ki temeljijo na informacijah in podatkih, prejetih od proizvajalcev, organizacij za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev in izvajalcev ravnanja z odpadki:

- (a) število vozil, registriranih v državi članici;
- (b) število vozil, katerih dostopnost je bila prvič omogočena na trgu na ozemlju države članice;
- (c) število in maso izrabljenih vozil, zbranih in očiščenih onesnaževal v državi članici;
- (d) število in maso izrabljenih vozil, recikliranih na ozemlju države članice;
- (e) število in maso izrabljenih vozil, izvoženih ali poslanih v nadaljnjo obdelavo v drugo državo članico ali tretjo državo;
- (f) število in maso izrabljenih vozil, uvoženih ali poslanih za nadaljnjo obdelavo iz tretje države;
- (g) število rabljenih vozil, sproščenih v izvoz, in število uvoženih rabljenih vozil;
- (h) število izdanih potrdil o uničenju;

- (i) skupno maso in, kadar je ustrezno, količino delov, sestavnih delov in materialov, odstranjenih iz izrabljenih vozil za namene:
 - (i) ponovne uporabe;
 - (ii) ponovne izdelave ali obnove;
 - (iii) recikliranja;
 - (iv) predelave, vključno z energetsko predelavo;
 - (v) odstranjevanja;
- (j) količino in maso izrabljenih vozil, obdelanih na način, ki se razlikuje od načina iz točke (d);
- (k) količino in maso izrabljenih vozil, uporabljenih za zasipanje;
- (l) stopnje ciljev iz člena 33, ki jih dosegajo vsi izvajalci ravnanja z odpadki, ki delujejo v državi članici;
- (m) uporabo izjeme od člena 29(2) in način njegovega spremljanja s strani države članice poročevalke;
- (n) podatke o organizacijah za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, vključno z imeni pravnih oseb, ki jih zastopajo;
- (o) podatke o izvajanju člena 21;
- (p) količine delov in sestavnih delov, ki vsebujejo ustrezne količine kritičnih surovin, odstranjenih iz izrabljenih vozil, ter količine kritičnih surovin, pridobljenih iz teh delov in sestavnih delov.

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

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

2. Podatkom, ki jih države članice dajo na voljo v skladu z odstavkom 1, se priloži poročilo o preverjanju kakovosti. Navedene informacije se predložijo v obliki, ki jo določi Komisija na podlagi odstavka 5.

3. Države članice vsakih pet let pripravijo poročilo, v katerem povzamejo:

- (a) spodbude, uvedene za pospeševanje ponovne uporabe, ponovne izdelave in obnove delov in sestavnih delov v skladu s členom 32, ter njihov ocenjeni učinek;
- (b) uporabo kazni in drugih sankcij, predvidenih v nacionalnem pravu, za kršitve te uredbe, ki so bile sprejete v skladu s členom 49, vključno s seznamom vrst sporočenih kršitev in vrst sprejetih ukrepov;

(c) rezultate inšpekcijskih pregledov, izvedenih v skladu s členom 47;

(d) način uporabe opredelitev pojmov „izrabljeno vozilo“ in „rabljeno vozilo“, vključno s praktičnimi težavami v zvezi s tem.

Države članice predložijo poročilo Komisiji v šestih mesecih po koncu petletnega obdobja, na katero se nanaša. Prvo poročilo se Komisiji predloži do 1. septembra 2032.

Komisija pregleda poročila, ki jih predložijo države članice, ter pripravi in objavi poročila o prejetih informacijah, da bi podprla oceno izvajanja te uredbe v državah članicah in olajšala izmenjavo informacij o dobrih praksah, ki se uporabljajo v državah članicah.

4. Komisija za namene spremljanja izvajanja te uredbe zbira in pregleduje informacije, ki so na voljo v skladu s tem členom.

5. Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi:

(a) metodologijo ter pravila za izračun, preverjanje in sporočanje podatkov v skladu z odstavkom 1, vključno z:

(i) metodologijo za določanje količine in mase delov, sestavnih delov in materialov, odstranjenih za namene iz odstavka 1, točke (i), (j), (k) in (p);

(ii) metodologijo za določanje mase recikliranih odpadkov, vključno z določitvijo točk izračuna in merilnih točk ter po potrebi možnosti uporabe stopenj povprečnih izgub;

(iii) metodologijo za izračun in preverjanje doseganja ciljev glede ponovne uporabe, recikliranja in predelave iz člena 33, tudi v primeru kombiniranega drobljenja izrabljenih vozil skupaj z drugimi odpadki iz člena 27 in dela G, točka 3, Priloge VIII;

(b) format poročanja Komisiji iz odstavka 1 in format poročila o preverjanju kakovosti.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo do 31. marca 2029 v skladu s postopkom pregleda iz člena 52(2).

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

POGLAVJE VIII

PRENOS POOBLASTIL IN POSTOPEK V ODBORU

Člen 51

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 5(3), 5(6), 6(6) do (9), 7(3), 11(4), 12(2), 21(2), 22(6), 26(3), 37(3) in 41(3) se prenese na Komisijo za obdobje petih let od 13. avgusta 2026. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Prenos pooblastila iz členov 5(3), 5(6), 6(6) do (9), 6(4), 7(3), 11(4), 12(2), 21(2), 22(6), 26(3), 37(3) in 41(3) lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi členov 5(3), 5(6), 6(6) do (9), 7(3), 11(4), 12(2), 21(2), 22(6), 26(3), 37(3) in 41(3), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom navedenega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 52

Postopek v odboru

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

POGLAVJE IX
SPREMEMBE

Člen 53

Spremembe Uredbe (EU) 2023/1542

Priloga I k Uredbi (EU) 2023/1542 se spremeni v skladu s Prilogo XII k tej uredbi.

Člen 54

Spremembe Uredbe (EU) 2019/1020

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

Člen 55

Spremembe uredb (EU) 2018/858 in (EU) št. 168/2013

Priloga II k Uredbi (EU) 2018/858 in Priloga II k Uredbi (EU) št. 168/2013 se spremenita v skladu s Prilogo XI k tej uredbi.

POGLAVJE X
KONČNE DOLOČBE

Člen 56

Pregled

1. Komisija do 31. decembra 2035 pregleda uporabo te uredbe in njen vpliv na okolje, zdravje ljudi in delovanje enotnega trga ter o tem pripravi poročilo, ki ga predloži Evropskemu parlamentu in Svetu. Po potrebi poročilu priloži zakonodajni predlog o spremembi ustreznih določb te uredbe.
2. Komisija ob upoštevanju tehničnega napredka in praktičnih izkušenj, pridobljenih v državah članicah, ter vseh revizij Uredbe (ES) št. 1907/2006 v svoje poročilo vključi oceno:
 - (a) potrebe po razširitvi področja uporabe te uredbe, zlasti določb poglavij II in III ter oddelka II poglavja IV, na vozila kategorije L, kakor so opredeljena v členu 4(2) Uredbe (EU) št. 168/2013, ter vozila kategorij M₂, M₃, N₂, N₃ in O, kakor so opredeljena v členu 4(1) Uredbe (EU) 2018/858;
 - (b) potrebe po razširitvi področja uporabe določb na vozila, ki so homologirana v večstopenjski homologaciji, in na bivalna vozila ter po vključitvi bivalnih prikolic v področje uporabe te uredbe;
 - (c) potrebe po razširitvi področja uporabe te uredbe, zlasti določb poglavja VI, na vozila kategorije L, kakor so opredeljena v členu 4(2) Uredbe (EU) št. 168/2013;
 - (d) ukrepov v zvezi z zagotavljanjem informacij o snoveh, ki vzbujajo skrb, v vozilih in potrebe po uvedbi dodatnih določb o snoveh, ki vzbujajo skrb in ki lahko vplivajo na visokokakovostno recikliranje vozil ob koncu njihove življenjske dobe;

- (e) ukrepov v zvezi z ravnanjem z izrabljenimi vozili iz poglavja IV, vključno z ravnmi ciljev iz člena 33 in potrebo po njihovi reviziji;
- (f) potrebe po razširitvi področja uporabe te uredbe glede na ciljne ravni za recikliranje, kot so določene v členu 33, na kategorije vozil, za katere se člen 33 na podlagi te uredbe ne uporablja;
- (g) kršitev ter učinkovitosti, sorazmernosti in odvrtačilnosti kazni iz člena 49;
- (h) potrebe po spremembi člena 5 te uredbe;
- (i) obsega, v katerem je bilo rešeno vprašanje izginulih vozil, vključno z ocenami števila izginulih vozil in učinka ukrepov v zvezi z izvozom rabljenih vozil, ter potrebe po vključitvi nadaljnjih ukrepov, ki obravnavajo vprašanje sledljivosti vozil;
- (j) zahteve glede vsebnosti reciklirane plastike, vključno s cilji in obveznostmi za naprave za recikliranje v Uniji in zunaj nje, kot je določeno v členu 6(1) do (4) te uredbe, ter potrebe po reviziji na tej podlagi, vključno z oceno razvoja na področju jekla in aluminija v zvezi s členom 6(7) in (8) te uredbe ter na podlagi druge ustrezne zakonodaje Unije, kot sta Uredba (EU) 2025/40 ali Uredba (EU) 2024/1781, da se zagotovita skladnost in usklajenost;
- (k) mehanizma razporejanja stroškov za vozila, ki postanejo izrabljena vozila v drugi državi članici, določenega v členu 22, in potrebe po njegovi reviziji;
- (l) določb o postopkih, ki lahko vplivajo na visokokakovostno recikliranje vozil ob koncu njihove življenjske dobe;
- (m) učinka razlik v nacionalnih merilih za tehnično brezhibnost na izvoz rabljenih vozil;
- (n) učinkovitosti, interoperabilnosti in zanesljivosti nacionalnih sistemov registracije vozil ter njihove čezmejne izmenjave informacij pri zagotavljanju natančne identifikacije, statusa in sledljivosti vozil v njihovem celotnem življenjskem ciklu, s posebnim poudarkom na:
 - (i) vplivučasne odjave registracije na točnost, dostopnost in sledljivost evidenc vozil, vključno z njeno vlogo pri identifikaciji izginulih vozil;
 - (ii) potrebi po minimalnih zahtevah za odjavo registracije vozil po vsej Uniji, kot so določitev najdaljšega trajanja in strogih pogojev za obnovo, da se izboljša sledljivost vozil in prepreči njihova nezakonita obdelava.

3. Komisija do 31. decembra 2033 pregleda stanje tehnološkega razvoja, okoljsko in gospodarsko učinkovitost ter razpoložljivost plastike na biološki osnovi in elastomerov, pridobljenih s predelavo pnevmatik, v novih vozilih, pri čemer upošteva trajnostna merila iz člena 29 Direktive (EU) 2018/2001 in vsa trajnostna merila, ki se določijo za pnevmatike na podlagi Uredbe (EU) 2024/1781.

4. Komisija po potrebi in na podlagi pregleda iz odstavka 3 lahko predloži zakonodajni predlog za:
- (a) določitev zahtev glede trajnostnosti za surovine na biološki osnovi v plastiki, ki se uporablja v vozilih;
 - (b) določitev ciljev za povečanje uporabe surovin na biološki osnovi v plastiki, ki se uporablja v vozilih;
 - (c) določitev ciljev za vključitev uporabe elastomerov, pridobljenih s predelavo pnevmatik iz vozil;
 - (d) oceno, v kakšnem obsegu se lahko cilji iz točke (b) združijo s cilji iz člena 6(1) ali se jim dodajo;
 - (e) oceno, v kakšnem obsegu se lahko cilji iz točke (c) združijo s cilji iz člena 6(1);
 - (f) spremembo, po potrebi, opredelitve plastike na biološki osnovi iz člena 3(1), točka 53, Uredbe (EU) 2025/40, opredelitve plastike iz člena 3(1), točka 9, te uredbe in področja uporabe ciljev glede reciklirane plastike, kot je določeno v členu 6(1) te uredbe;
 - (g) spremembo, po potrebi, metodologije za izračun in preverjanje iz člena 6(2) ter zahtev za naprave, ki predelujejo elastomere iz pnevmatik, s sedežem v Uniji in tretjih državah.
5. Kadar je to ustrezno za učinkovito in enotno sledljivost izrabljenih vozil ter na podlagi pregleda iz odstavka 2, točka (n), lahko Komisija predstavi zakonodajni predlog o pravilih za odjavo registracije vozil po vsej Uniji.
6. Komisija do 14. avgusta 2031 na podlagi izjav iz člena 10 oceni, ali so izdelovalci na dobri poti, da izpolnijo cilje glede reciklirane plastike iz člena 6(1). Pri tem zlasti oceni:
- (a) razpoložljivost ustreznih tehnologij za recikliranje plastike;
 - (b) zadostno razpoložljivost reciklirane plastike;
 - (c) raven kakovosti reciklirane plastike v primerjavi z zahtevano ravno varnosti ter
 - (d) tehnične in ekonomske težave pri doseganju ciljev glede reciklirane plastike.

Komisija lahko na podlagi te ocene Evropskemu parlamentu in Svetu po potrebi predloži zakonodajni predlog za spremembo ciljev iz člena 6(1), da se določijo odstopanja od področja uporabe, časovnice ali ravni minimalnih odstotkov iz navedenega člena.

Člen 57

Razveljavitev in prehodne določbe

1. Direktiva 2000/53/ES se razveljavi z učinkom od 1. septembra 2028.

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

- (a) člen 4(2) in Priloga II do 31. avgusta 2032, vendar pa se vnosi 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) in 16 v Prilogi II k Direktivi 2000/53/ES prenehajo uporabljati od 13. avgusta 2026;
- (b) člen 5(4), drugi pododstavek, člen 6(3), drugi pododstavek, člen 7(1) ter člen 8(3) in (4) do 31. avgusta 2029;

- (c) člen 6(3), prvi pododstavek, in Priloga I do 31. avgusta 2029;
- (d) člen 7(2), točka (b), do 31. decembra 2030;
- (e) člen 9(1a), prvi in tretji pododstavek, ter člen 9(1b) in člen 9(1d) do 31. avgusta 2029;
- (f) člen 9(1a), drugi pododstavek, do 31. avgusta 2031.

2. Direktiva 2005/64/ES se razveljavi z učinkom od 31. avgusta 2032.

Vendar se njen člen 6(3) razveljavi z učinkom od 31. avgusta 2029.

3. Sklicevanja na razveljavljene direktive se štejejo za sklicevanja na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijskima tabelama iz Priloge XV.

4. Z odstopanjem od člena 8(2) te uredbe se do 14. avgusta 2032, kadar se navedeni člen sklicuje na člen 4 te uredbe, tako sklicevanje šteje za sklicevanje na člen 5 Direktive 2005/64/ES.

Z odstopanjem od člena 8(2) te uredbe se do 14. avgusta 2032, kadar se navedeni člen sklicuje na člen 5 te uredbe, tako sklicevanje šteje za sklicevanje na člen 6(2) Direktive 2005/64/ES.

Člen 58

Uporaba za Združeno kraljestvo in v njem v zvezi s Severno Irsko

1. Za Združeno kraljestvo in v njem se v zvezi s Severno Irsko člen 14 uporablja le v povezavi s členom 30, členom 31 in členom 35(1).
2. Za Združeno kraljestvo in v njem se v zvezi s Severno Irsko ne uporabljajo členi 15 do 29, členi 32, 33 in 34 in člen 35(2).
3. Za Združeno kraljestvo in v njem se v zvezi s Severno Irsko ne uporabljata člen 47(2), točka (a), in člen 47(3).
4. Kar zadeva preprečevanje nezakonite obdelave izrabljenih vozil, se za Združeno kraljestvo in v njem v zvezi s Severno Irsko ne uporablja člen 48(1) in (2).
5. Kar zadeva izmenjavo ustreznih informacij o pooblaščenih obratih za obdelavo, se za Združeno kraljestvo in v njem v zvezi s Severno Irsko ne uporablja člen 48(2).
6. Kar zadeva člen 15(1), člen 16, člen 19(1), člen 22(1) in (2), člen 23, člen 24, člen 25(1) in (2), člene 27 do 29, člen 33 in člen 34, se za Združeno kraljestvo in v njem v zvezi s Severno Irsko ne uporablja člen 49.
7. Za Združeno kraljestvo in v njem se v zvezi s Severno Irsko ne uporabljata člen 50(1), točke (c), (d), (h), (i)(iii), (i)(iv), (i)(v), (j), (k), (l), (m), (n) in (o), ter člen 50(3), točka (a).

Člen 59

Začetek veljavnosti in uporaba

1. Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
2. Uporablja se od 1. septembra 2028.

Vendar se členi 4(3), 5(2) do (9), 6(4) do (9), 6(11), 7(3), 7(4), 9(7), 11(4), 12(2), 13(6), 14(4), 15(6), 21(2), 22(6), 26(3), 37(3), 41(3), 46(5) in 50(5) uporabljajo od 14. septembra 2026, člen 53 se uporablja od 13. avgusta 2026, člen 55 pa se uporablja od 1. septembra 2032.

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

V Strasbourg, 8. julija 2026

Za Evropski parlament
predsednica
R. METSOLA

Za Svet
predsednik
T. BYRNE

PRILOGA I

MERILA ZA DOLOČITEV, ALI JE VOZILO IZRABLJENO VOZILO

Ta priloga opredeljuje merila za določitev, ali je vozilo izrabljeno vozilo, in se uporablja na naslednji način:

V delu A so določena merila za oceno nepopravljivosti vozila. Če je izpolnjeno eno ali več teh meril, se vozilo šteje za izrabljeno vozilo.

Če ni izpolnjeno nobeno od meril iz dela A, se vozilo oceni v skladu z merili iz dela B. Če je izpolnjeno eno ali več meril iz dela B, se s tehnično oceno določi, katera popravila so potrebna za pridobitev potrdila o tehničnem pregledu v skladu z Direktivo 2014/45/EU v državi članici, v kateri je bilo vozilo registrirano pred popravilom. Lastnik vozila se na podlagi te tehnične ocene odloči, ali želi vozilo zavreči.

Če lastnik vozila v petih letih po tej tehnični oceni ne pridobi potrdila o tehničnem pregledu v skladu z Direktivo 2014/45/EU, se vozilo šteje za izrabljeno vozilo. Za obdobje teh petih let ta tehnična ocena pomeni dokumentacijo, da vozilo ni izrabljeno vozilo.

Oceno iz te priloge izvede neodvisni avtomobilski strokovnjak. Države članice lahko za izvedbo teh ocen določijo izčrpen seznam neodvisnih avtomobilskih strokovnjakov.

Pristojni organi v državi članici, v kateri je vozilo registrirano, ali eden od njenih imenovanih organov za izdajo dovoljenj lahko na zahtevo lastnika vozila vozilo, ki se v skladu s to prilogo šteje za izrabljeno vozilo, izvzamejo iz tega, da se šteje za izrabljeno vozilo, če je vozilo predmet popravila.

DEL A

MERILA ZA OCENJEVANJE IZRABLJENIH VOZIL

Vozilo je izrabljeno vozilo, če izpolnjuje eno ali več naslednjih meril:

- (a) je razrezano na kose ali razstavljeno zaradi ponovne uporabe delov;
- (b) je zgorelo do točke, kjer je motorni prostor ali potniški prostor povsem uničen;
- (c) je bilo potopljeno v vodo do ravni nad armaturno ploščo;
- (d) s tehničnega vidika ni mogoče popraviti ali zamenjati enega ali več od naslednjih sestavnih delov vozila:
 - (i) talni spojni sestavni deli (kot so pnevmatike in kolesa), vzmetenje, krmilni sistem, zavore in njihovi sestavni deli za upravljanje;
 - (ii) pritrdilni elementi in spoji za sedeže;
 - (iii) zračne blazine, zategovalniki varnostnega pasu, varnostni pasovi in njihovi periferni sestavni deli za delovanje;
 - (iv) trup in šasija ali ohišje vozila;

- (e) njegovi strukturni in varnostni sestavni deli imajo tehnične napake, ki jih ni mogoče popraviti in zaradi katerih jih ni mogoče zamenjati;
- (f) oddano je bilo v obdelavo zbirnemu mestu ali pooblaščenemu obratu za obdelavo;
- (g) zavarovalnica je na podlagi tehnične ocene, ki jo je opravil avtomobilski strokovnjak, razglasila, da je na vozilu nastala popolna tehnična škoda.

DEL B

SEZNAM OKVIRNIH MERIL ZA IZRABLJENA VOZILA

Če ne velja nobeno od meril iz dela A, se vozilo oceni v skladu z naslednjimi merili:

- (a) je zapuščeno ali ni sredstev, ki bi omogočala njegovo identifikacijo, zlasti VIN;
- (b) ni ustrezno zaščiteno pred poškodbami med skladiščenjem, prevozom, natovarjanjem in raztovarjanjem;
- (c) stroški, potrebni za popravilo vozila v tehnično stanje, ki bi zadostovalo za pridobitev potrdila o tehničnem pregledu, ko se dodajo njegovi trenutni vrednosti, presegajo njegovo ocenjeno tržno vrednost po popravilu;
- (d) je bilo do armaturne plošče potopljeno v vodi, pri čemer se je poškodoval motor ali električni sistem;
- (e) njegovo gorivo ali hlapi goriva uhajajo, kar predstavlja tveganje požara in eksplozije;
- (f) iz njegovega sistema utekočinjenega plina uhaja plin, kar predstavlja tveganje požara in eksplozije;
- (g) njegove obratovalne tekočine (gorivo, zavorna tekočina, sredstvo proti zmrzovanju, elektrolitska raztopina za akumulator, hladilna tekočina) uhajajo, kar predstavlja tveganje onesnaženja vode;
- (h) je bilo razstavljeno ali
- (i) ima eno ali več vstopnih točk, zavarjenih ali zatesnjenih z izolacijsko peno.

PRILOGA II

MERILA ZA PRIZNAVANJE STATUSA VOZIL POSEBNEGA KULTURNEGA POMENA

1. Pristojni organi države članice, v kateri je vozilo registrirano, ali eden od njenih imenovanih organov za izdajo dovoljenj lahko odločijo, da ima vozilo poseben kulturni pomen, če izpolnjuje vsa naslednja merila:

- (a) lastnik vozila ali pristojni organi države članice, v kateri je vozilo registrirano, so dokumentirali njegovo edinstveno zgodovinsko ali kulturno vrednost ali status ali pa gre za edinstveno spremenjeno ali po naročilu izdelano vozilo, ki je bilo posamično odobreno v skladu z Uredbo (EU) 2018/858 ali nacionalno zakonodajo;
- (b) lastnik vozila je znan in je mogoče ugotoviti njegovo identiteto;
- (c) dele vozila je mogoče identificirati s serijsko številko ali drugo identifikacijo, ki jo zagotovi izdelovalec ali dodeli pristojni organ;
- (d) vozilo je mogoče identificirati z VIN ali serijsko številko ali drugo identifikacijo, ki jo zagotovi izdelovalec ali dodeli pristojni organ.

Pristojni organi države članice, v kateri je vozilo registrirano, na zahtevo lastnika vozila izdajo potrdilo, s katerim priznajo poseben kulturni pomen vozila, kadar so izpolnjena merila iz prvega pododstavka te točke.

Pristojni organi države članice, v kateri je vozilo registrirano, na zahtevo lastnika vozila prekličejo potrdilo iz drugega pododstavka te točke.

2. Lastnik vozila posebnega kulturnega pomena zagotovi, da:

- (a) se vozilo hrani, prevaža ali uporablja na okolju prijazen način v skladu s pravom Unije ali nacionalnim pravom;
- (b) potrdilo iz drugega pododstavka točke 1 se na zahtevo predloži ali da na voljo organom.

3. Skladnost vozila z merili iz točk 1 in 2 se preveri vsaj vsakih pet let ali ob spremembi lastništva.

PRILOGA III

IZRAČUN STOPENJ PONOVNE UPORABNOSTI, MOŽNOSTI RECIKLIRANJA IN MOŽNOSTI PREDELAVE

V tej prilogi „referenčno vozilo“ pomeni različico znotraj tipa vozila, za katero homologacijski organ po posvetovanju z izdelovalcem in v skladu z merili iz dela A ugotovi, da je najbolj problematična v smislu ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in možnosti predelave.

DEL A

1. Navedejo se materiali v vozilu ter njihovi deleži in lokacije, skupaj z vsemi ustreznimi informacijami, potrebnimi za pravilen izračun stopenj možnosti recikliranja in možnosti predelave.
2. Mase se izrazijo v kilogramih na eno decimalno mesto. Vrednosti se izračunajo v odstotkih na eno decimalno mesto in zaokrožijo na naslednji način:
 - (a) če je število za decimalno vejico med 0 in 4, se skupna vrednost zaokroži navzdol;
 - (b) če je število za decimalno vejico med 5 in 9, se skupna vrednost zaokroži navzgor.
3. Pri izbiri referenčnega vozila se upoštevajo naslednji kriteriji:
 - (a) tip karoserije;
 - (b) razpoložljivi paketi opreme;
 - (c) razpoložljiva dodatna oprema, ki se doda na odgovornost izdelovalca.
4. Če homologacijski organ in izdelovalec skupaj ne določita najbolj problematične različice tipa vozila v smislu ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in možnosti predelave, se izbere eno referenčno vozilo, in sicer za:
 - (a) vsak „tip karoserije“, kakor je opredeljen v delu C, točka 2, Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858, v primeru vozil kategorije M1;
 - (b) vsak „tip karoserije“, npr. furgon, šasija s kabino, tovorni pick-up itd., v primeru vozil kategorije N₁.
5. Izdelovalec za namene preverjanja materialov in mase sestavnih delov zagotovi vozilo in sestavne dele, če homologacijski organ to oceni kot potrebno.

DEL B

1. Da bi se lahko sestavni deli ali deli šteli za ponovno uporabne, morajo biti enostavno odstranljivi, ne da se pri tem uničijo.
2. Šteje se, da je skupna masa delov, sestavnih delov in materialov, ki jih je mogoče ponovno uporabiti, 100-odstotno ponovno uporabna, primerna za recikliranje in predelavo.

3. Šteje se, da so deli, sestavni deli in materiali iz dela B Priloge VIII, točke 1, 2 in 3, v celoti neprimerni za ponovno uporabo in 100-odstotno primerni za recikliranje in predelavo. Šteje se, da so deli in sestavni deli iz dela E Priloge VIII v celoti neprimerni za ponovno uporabo in 100-odstotno primerni za recikliranje in predelavo. Metodologija zagotavlja, da se v primeru spremembe Priloge VIII zaradi katere se razširi seznam delov in sestavnih delov iz dela E navedene priloge, na novo dodani deli in sestavni deli štejejo kot v celoti neprimerni za ponovno uporabo ter 100-odstotno primerni za recikliranje in predelavo.
 4. Izračun stopenj ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in možnosti predelave je skladen s strategijo krožnosti in odraža tehnološki napredek na področju tehnologij obdelave ob koncu življenjske dobe.
-

PRILOGA IV

POGOJI IN NAJVIŠJE VREDNOSTI KONCENTRACIJ ZA PRISOTNOST SVINCA, ŽIVEGA SREBRA, KADMIJA IN
ŠESTVALENTNEGA KROMA V MATERIALIH, DELIH IN SESTAVNIH DELIH

Največja dovoljena koncentracija je do 0,1 mas. % svinca, šestvalentnega kroma in živega srebra v homogenem materialu ter do 0,01 mas. % kadmija v homogenem materialu.

Nadomestni deli, dani na trg po 1. juliju 2003, ki se uporabljajo za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2003, razen uteži za uravnotežanje koles, grafitnih ščetk za elektromotorje in zavornih oblog, so izvzeti iz člena 5(4).

Homogeni materiali, deli in sestavni deli	Področje uporabe in datum izteka veljavnosti izjeme	Označiti ali drugače identificirati v skladu s členom 5(6), točka (d)
---	--	---

Svinec kot zlitinski element

1(a). Jeklo za obdelavo z odrezovanjem in sestavni deli iz vročega pocinkanega jekla z največ 0,35 mas. % svinca		
1(b). Kontinuirano pocinkana jeklena pločevina z največ 0,35 mas. % svinca	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2016, in nadomestni deli za taka vozila	
2(a). Aluminij za obdelavo z odrezovanjem z največ 2 mas. % svinca	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2005	
2(b). Aluminij z največ 1,5 mas. % svinca	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2008	
2(c)(i). Aluminijeve zlitine za obdelavo z odrezovanjem z največ 0,4 mas. % svinca	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2028, in nadomestni deli za taka vozila	
2(c)(ii). Aluminijeve zlitine z največ 0,4 mas. % svinca, ki niso vključene v vnos 2(c)(i) ⁽²⁾	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2027, in nadomestni deli za taka vozila	
2(c)(iii). Aluminijeve livarske zlitine za ulivanje, ki vsebujejo največ 0,3 mas. % svinca, če svinec izhaja iz recikliranja odpadnega aluminija, ki vsebuje svinec	Vozila, homologirana po 31. decembru 2026, in nadomestni deli za taka vozila ⁽¹⁾	

Homogeni materiali, deli in sestavni deli	Področje uporabe in datum izteka veljavnosti izjeme	Označiti ali drugače identificirati v skladu s členom 5(6), točka (d)
3. Bakrove zlitine z največ 4 mas. % svinca	(¹)	
4(a). Ležajne školjke in puše	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2008	
4(b). Ležajne školjke in puše v motorjih, menjalnikih in kompresorjih v klimatskih napravah	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2011	

Svinec in svinčeve spojine v sestavnih delih

5. (brisan)		
6. Dušilniki vibracij	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2016, in nadomestni deli za taka vozila	X
7(a). Sredstva za vulkanizacijo in stabilizatorji za elastomere v zavornih ceveh, ceveh za gorivo, prezračevalnih ceveh, elastomernih/kovinskih delih šasije in nosilcih motorja	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2005	
7(b). Sredstva za vulkanizacijo in stabilizatorji za elastomere v zavornih ceveh, ceveh za gorivo, prezračevalnih ceveh, elastomernih/kovinskih delih šasije in nosilcih motorja z največ 0,5 mas. % svinca	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2006	
7(c). Lepila za elastomere v pogonskih sistemih z največ 0,5 mas. % svinca	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2009	

Svinec v spajkah ali premazih v električnih in elektronskih sestavih, opredeljenih v naslednjih podtočkah

8(a). Svinec v spajkah za pritrditev električnih in elektronskih sestavnih delov na elektronska tiskana vezja ter svinec v prevlekah na priključkih sestavnih delov razen elektrolitskih aluminijastih kondenzatorjev, na nožicah sestavnih delov in na elektronskih tiskanih vezjih	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2016, in nadomestni deli za taka vozila	X (³)
8(b). Svinec v spajkah na električnih delih razen na elektronskih tiskanih vezjih ali steklu	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2011, in nadomestni deli za taka vozila	X (³)

Homogeni materiali, deli in sestavni deli	Področje uporabe in datum izteka veljavnosti izjeme	Označiti ali drugače identificirati v skladu s členom 5(6), točka (d)
8(c). Svinec na prevlekah priključkov elektrolitskih aluminijastih kondenzatorjev	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2013, in nadomestni deli za taka vozila	X ⁽³⁾
8(d). Svinec za spajkanje na steklo pri senzorjih masnega pretoka zraka	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2015, in nadomestni deli za taka vozila	X ⁽³⁾
8(e). Svinec v spajkah z visokim tališčem (npr. v zlitine na osnovi svinca, ki vsebujejo najmanj 85 mas. % svinca)	(¹)	X ⁽³⁾
8(f)(i). Svinec v konektorskih sistemih tipa „compliant pin“	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2017, in nadomestni deli za taka vozila	X ⁽³⁾
8(f)(ii). Svinec, uporabljen v konektorskih sistemih tipa „compliant pin“, razen v priklopnem delu konektorjev za kabelski snop	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2024, in nadomestni deli za taka vozila	X ⁽³⁾
8(g)(i). Svinec v spajkah za vzpostavitev zanesljivih električnih povezav med polprevodniškim čipom in nosilcem v integriranih paketih integriranih vezij („flip chip“)	Tipi vozil, homologirani pred 1. oktobrom 2022, in nadomestni deli za taka vozila	X ⁽³⁾
8(g)(ii). Svinec v spajkah za vzpostavitev zanesljivih električnih povezav med polprevodniškim čipom in nosilcem v integriranih paketih integriranih vezij („flip chip“), kadar to električno povezavo sestavlja karkoli od naslednjega: (1) polprevodniška tehnologija 90 nm ali več; (2) polprevodniški čip velikosti 300 mm ² ali več v polprevodniški tehnologiji katere koli velikosti; (3) paket nakopičenih čipov velikosti 300 mm ² ali več ali silicijevih povezovalnih plasti v velikosti 300 mm ² ali več.	(1) Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2030, in nadomestni deli za taka vozila	X ⁽³⁾
8(h). Svinec v spajkah za pritrditev hladilnih reber na hladilno telo pri sestavih močnostnih polprevodnikov z velikostjo čipa najmanj 1 cm ² projekcijske površine in nominalno gostoto toka najmanj 1 A/mm ² površine silicijevega čipa	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2016, in nadomestni deli za taka vozila	X ⁽³⁾

Homogeni materiali, deli in sestavni deli	Področje uporabe in datum izteka veljavnosti izjeme	Označiti ali drugače identificirati v skladu s členom 5(6), točka (d)
8(i). Svinec v spajkah na električnih delih na steklu, razen v tistih za spajkanje na laminirano steklo	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2016, in nadomestni deli za taka vozila	X ⁽³⁾
8(j). Svinec v spajkah za spajkanje laminiranega stekla	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2020, in nadomestni deli za taka vozila	X ⁽³⁾
8(k). Spajkanje grelnih elementov s tokom 0,5 A ali več na posamezno spajkano mesto na posamezne plošče laminiranega stekla, ki niso debelejše od 2,1 mm. Ta izjema ne zajema spajkanja na kontakte, vgrajene v vmesni polimerni sloj.	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2024, in nadomestni deli za taka vozila	X ⁽³⁾
9. Ležišča ventilov	Kot nadomestni deli za tipe motorja, razvite pred 1. julijem 2003	
10(a). Električni in elektronski sestavni deli, ki vsebujejo svinec v steklu ali keramiki, v stekleni ali keramični osnovi, v steklokeramičnem materialu ali v steklokeramični osnovi. Ta izjema ne vključuje uporabe svinca v: (i) steklu za žarnice in glazurah vžigalnih svečk; (ii) dielektričnih keramičnih materialih sestavnih delov iz člena 10(b), 10(c) in 10(d).		X ⁽⁴⁾ (za vse sestavne dele, razen piezo elementov v motorjih)
10(b). Svinec v dielektričnih keramičnih materialih kondenzatorjev, narejenih na osnovi PZT, ki so del integriranih vezij ali diskretnih polprevodnikov		
10(c). Svinec v dielektričnih keramičnih materialih kondenzatorjev z nazivno napetostjo, manjšo od 125 V pri izmeničnem toku ali 250 V pri enosmernem toku	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2016, in nadomestni deli za taka vozila	
10(d). Svinec v dielektričnih keramičnih materialih kondenzatorjev, ki kompenzirajo temperaturno pogojena odstopanja pri ultrazvočnih senzorjih	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2017, in nadomestni deli za taka vozila	

Homogeni materiali, deli in sestavni deli	Področje uporabe in datum izteka veljavnosti izjeme	Označiti ali drugače identificirati v skladu s členom 5(6), točka (d)
11. Pirotehnična sprožila	Tipi vozil, homologirani pred 1. julijem 2006, in nadomestni deli za taka vozila	
12. Termoelektrični materiali, ki vsebujejo svinec, v avtomobilskih električnih napravah za zmanjševanje emisij CO ₂ z izrabo toplote izpušnih plinov	Tipi vozil, homologirani pred 1. januarjem 2019, in nadomestni deli za taka vozila	X

Šestvalentni krom

13(a). Protikorozijski premazi	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2007	
13(b). Protikorozijski premazi za sestave vijakov z maticami za šasijske	Kot nadomestni deli za vozila, dana na trg pred 1. julijem 2008	
14. Šestvalentni krom kot protikorozijsko sredstvo hladilnega sistema iz ogljikovega jekla v absorpcijskih hladilnikih v koncentraciji največ do 0,75 mas. % v hladilni tekočini:		X
(a) zasnovani za delovanje (izključno ali delno) z električnim grelnikom s povprečno vhodno električno močjo < 75 W pri konstantnih obratovalnih pogojih;	Za (a): tipe vozil, homologirane pred 1. januarjem 2020, in nadomestne dele za taka vozila	
(b) zasnovani za delovanje (izključno ali delno) z električnim grelnikom s povprečno vhodno električno močjo ≥ 75 W pri konstantnih obratovalnih pogojih;	Za (b): tipe vozil, homologirane pred 1. januarjem 2026, in nadomestne dele za taka vozila	
(c) zasnovani za delovanje izključno z neelektričnim grelnikom.		

Živo srebro

15(a). Plinske razelektritvene sijalke	Tipi vozil, homologirani pred 1. julijem 2012, in nadomestni deli za taka vozila	X
--	--	---

Homogeni materiali, deli in sestavni deli	Področje uporabe in datum izteka veljavnosti izjeme	Označiti ali drugače identificirati v skladu s členom 5(6), točka (d)
15(b). Fluorescentne cevi v prikazovalnikih instrumentnih plošč	Tipi vozil, homologirani pred 1. julijem 2012, in nadomestni deli za taka vozila	X

Opombe k preglednici:

- (¹) Ta izjema se ponovno pregleda leta 2030 v skladu s členom 5(6).
- (²) Uporablja se za aluminijeve zlitine, pri katerih se svinec ne dodaja namenoma, ampak je prisoten zaradi uporabe recikliranega aluminija.
- (³) Razstavljanje, če se v povezavi z vnosom 10(a) preseže povprečna mejna vrednost 60 gramov na vozilo. Elektronske naprave, ki jih ni namestil izdelovalec na proizvodni liniji, se za namene te opombe ne upoštevajo.
- (⁴) Razstavljanje, če se v povezavi z vnosom 8(a) do 8(k) preseže povprečna mejna vrednost 60 gramov na vozilo. Elektronske naprave, ki jih ni namestil izdelovalec na proizvodni liniji, se za namene te opombe ne upoštevajo.

PRILOGA V

STRATEGIJA KROŽNOSTI

DEL A

ELEMENTI STRATEGIJE KROŽNOSTI

1. Netehnični opis načrtovanih ukrepov za zagotovitev, da vozila v celotnem postopku proizvodnje izpolnjujejo zahteve iz členov 4 do 7.
2. Netehnični opis postopkov, ki jih izvaja izdelovalec za:
 - (a) zbiranje podatkov v celotni dobavni verigi, ki so pomembni za izpolnjevanje zahtev iz členov 4 do 7;
 - (b) preverjanje informacij, ki jih predložijo dobavitelji;
 - (c) ustrezen odziv, kadar podatki, ki jih predložijo dobavitelji, kažejo na tveganje neskladnosti z zahtevami iz člena 4, 5 ali 6.
3. Informacije o obstoječih tehnologijah obdelave ob koncu življenjske dobe, pričakovanem tehnološkem napredku na področju tehnologij obdelave ob koncu življenjske dobe in naložbah v zmogljivosti takih tehnologij, ki jih je izdelovalec uporabil za izračun ponovne uporabnosti, možnosti recikliranja in možnosti predelave svojih tipov vozil v skladu s členom 4.
4. Informacije o deležu vsebnosti recikliranih materialov v vozilih iz členov 6 in 10.
5. Seznam ukrepov, ki se jih izdelovalec zaveže izvesti za zagotovitev, da se obdelava izrabljenih vozil izvede v skladu s to uredbo, s posebnim poudarkom na:
 - (a) ukrepih za lažje odstranjevanje delov, navedenih v delu C Priloge VIII;
 - (b) ukrepih za reševanje izzivov, ki jih predstavlja uporaba materialov in tehnik, ki ovirajo enostavno razstavljanje ali zelo otežujejo recikliranje;
 - (c) ukrepih za spodbujanje ponovne uporabe delov in sestavnih delov;
 - (d) raziskovalnih in razvojnih dejavnostih, naložbah v razvoj tehnologij ali infrastrukture za recikliranje ter sodelovanju z izvajalci ravnanja z odpadki, ki se izvajajo zaradi ukrepov iz točk (a) do (c).

DEL B

SPREMLJANJE IZVAJANJA IN POSODABLJANJE STRATEGIJE KROŽNOSTI

1. Izdelovalci vsaj vsakih pet let zagotovijo posodobitev strategije krožnosti.
 2. Posodobljena strategija krožnosti vključuje ustrezne spremembe in zlasti naslednje:
 - (a) opis, kako so bili izvedeni ukrepi iz točke 5 dela A, skupaj z oceno njihove učinkovitosti, in kadar eden ali več ukrepov iz strategije ni bilo izvedenih, obrazložitev razlogov za to;
 - (b) informacije o pomembnih spremembah v zasnovi in proizvodnji, ki jih je izdelovalec izvedel za izboljšanje krožnosti vozil.
-

PRILOGA VI

ZAHTEVE GLEDE INFORMACIJ O ODSTRANITVI IN ZAMENJAVI

1. Baterije za električna vozila in baterije za lahka vozila, vgrajene v vozilo:

- (a) številka originalne opreme;
- (b) lokacija;
- (c) masa;
- (d) kemijska sestava baterije;
- (e) navodila za varno praznjenje baterije;
- (f) tehnična navodila za odstranitev in zamenjavo, vključno z zaporedjem vseh korakov ter vrstami tehnik spajanja, pritrdjevanja in tesnjenja;
- (g) orodja ali tehnologije, potrebne za dostop do baterij za električna vozila in baterij za lahka vozila ter njihovo odstranitev in zamenjavo.

2. Motorji na električni pogon, vgrajeni v vozilo:

- (a) številka originalne opreme;
- (b) lokacija;
- (c) masa;
- (d) vrste trajnih magnetov, prisotnih v motorjih na električni pogon, kot so navedene v členu 28(1), točka (b), Uredbe (EU) 2024/1252;
- (e) tehnična navodila za odstranitev in zamenjavo, vključno z zaporedjem vseh korakov ter vrstami tehnik spajanja, pritrdjevanja in tesnjenja;
- (f) orodja ali tehnologije, potrebne za dostop do motorjev na električni pogon ter njihovo odstranitev in zamenjavo.

3. Sestavni deli, deli in materiali iz dela B Priloge VIII:

- (a) številka originalne opreme;
- (b) lokacija;
- (c) masa;
- (d) prisotnost snovi iz člena 5(4) v vozilu, ki jih je treba označiti, kot je navedeno v Prilogi IV;

(e) tehnična navodila za odstranitev, vključno z zaporedjem vseh korakov;

(f) razpoložljivost najboljših tehnik za obdelavo.

4. Sestavni deli, deli in materiali iz dela C Priloge VII:

(a) številka originalne opreme;

(b) lokacija;

(c) tehnična navodila za odstranitev in zamenjavo, vključno z zaporedjem vseh korakov;

(d) podatki, specifikacije, orodja in postopki, vključno s posodobitvami programske opreme, ki so potrebni za ponovno izdelavo in obnovo.

5. Digitalno šifrirani sestavni deli in deli v vozilu:

(a) številka;

(b) lokacija;

(c) tehnična navodila za dostop, odstranitev in zamenjavo sestavnih delov, vključno s šifriranjem in programsko opremo, potrebno za aktivacijo nadomestnih delov in sestavnih delov za delovanje v drugem vozilu, ter informacije o postopku odjave njihove registracije in ločitve od VIN, vključno, kadar je ustrezno, z navodili za uporabo diagnostičnega orodja za njihovo prihodnjo ponovno uporabo;

(d) opis funkcionalnosti, zamenljivosti in združljivosti s specifičnimi deli in sestavnimi deli drugih znamk in modelov;

(e) kontaktna točka izdelovalca za tehnično pomoč.

6. Za namene točke 5(c), kadar se zahtevata odjava registracije in ločitev digitalno kodiranih sestavnih delov, opreme in delov iz člena 11 te uredbe od VIN, izdelovalec vzpostavi postopke, ki izvajalcem ravnanja z odpadki ter izvajalcem popravil in vzdrževanja omogočajo tako odjavo registracije in ločitev. V tem postopku lahko izdelovalec zahteva potrdilo o uničenju in avtentikacijo zadevnega izvajalca. V ta namen izvajalci ravnanja z odpadki ter izvajalci popravil in vzdrževanja pridobijo in uporabljajo poverilnice za avtentikacijo, ki se zahtevajo za izdelovalčevo spletno mesto z informacijami o popravilu in vzdrževanju iz točke 2.1 Priloge X k Uredbi (EU) 2018/858. Kadar je za take postopke odjave registracije in ločitve potreben dostop izvajalcev ravnanja z odpadki ter izvajalcev popravil in vzdrževanja do informacij v zvezi z vgrajenim sistemom za diagnostiko na vozilu, lahko izdelovalec kot pogoj za izdajo poverilnic za dostop:

(a) zahteva, da med odstranitvijo obstaja stalna spletna povezava med diagnostičnim orodjem in strežnikom izdelovalca diagnostičnega orodja ter med strežnikom izdelovalca diagnostičnega orodja in strežnikom izdelovalca; ter

- (b) od izdelovalca orodja, ki se uporablja za dostop do informacij v zvezi z vgrajenim sistemom za diagnostiko na vozilu, zahteva, da izdelovalcu potrdi identiteto diagnostičnega orodja in psevdonimizirano identiteto izvajalca ter pridobi in shrani VIN, edinstveni identifikator dela, kadar je na voljo in podprt s postopkom izdelovalca vozila, datum in časovni žig UTC za zadevno dejavnost ter edinstveni identifikator diagnostičnega orodja; izdelovalec od izdelovalca diagnostičnega orodja na zahtevo pridobi dostop do informacij iz te točke, kadar je to potrebno za odziv na utemeljen sum kraje ali zlorabe delov.
-

PRILOGA VII

ZAHTEVE GLEDE OZNAČEVANJA

1. Plastični deli, sestavni deli in materiali za vozila, ki tehtajo več kot 100 gramov:
 - (a) mednarodni standard ISO 1043-1 Polimerni materiali – Simboli in kratice 1. del: Osnovni polimeri in njihove značilnosti;
 - (b) mednarodni standard ISO 1043-2 Polimerni materiali – Simboli in kratice 2. del: Polnila in materiali za ojačenje;
 - (c) mednarodni standard ISO 11469 Polimerni materiali – Splošna identifikacija in označevanje polimernih proizvodov.
2. Elastomerni deli, sestavni deli in materiali za vozila, ki tehtajo več kot 200 gramov, razen pnevmatik: mednarodni standard ISO 1629 Gume in lateksi – nomenklatura.
3. Simbola „[“ in „]“, ki se uporabljata v standardih ISO, se lahko nadomestita z oklepaji.

PRILOGA VIII

ZAHTEVE GLEDE OBDELAVE

DEL A

MINIMALNE ZAHTEVE ZA PROSTORE ZA SKLADIŠČENJE IN PROSTORE ZA OBDELAVO

1. Prostori za skladiščenje, vključno s prostori za skladiščenje na zbirnih mestih, za skladiščenje izrabljenih vozil pred obdelavo ter njihovih sestavnih delov, delov in materialov:

- (a) imajo neprepustne površine z napravami za zbiranje razlitih tekočin, usedalniki in s čistilniki-razmaščevalci;
- (b) so opremljeni za obdelavo vode, vključno z meteornimi vodami, skladno z zahtevami na področju zdravja in okolja;
- (c) ustrezno skladiščijo izrabljena vozila, izrabljena vozila, iz katerih so odstranili onesnaževala, pa se lahko zlagajo samo do ustrezne višine, razen če se uporabljajo regali za shranjevanje;
- (d) so opremljeni tako, da omogočajo takojšnjo odstranitev tekočin iz izrabljenih vozil, ki puščajo, ter zbiranje teh tekočin z absorpcijskim materialom.

Upravljalci prostorov in obratov iz prvega pododstavka brez odlašanja izvedejo ukrepe iz točke (d) navedenega pododstavka.

2. Skladiščenje se organizira tako, da se prepreči škoda na:

- (a) sestavnih delov in delov, ki vsebujejo tekočine iz dela B, točki 1 in 3, te priloge;
- (b) sestavnih delov, delov in materialov iz dela C te priloge.

3. Obrati, v katerih se obdelujejo izrabljena vozila in njihovi sestavni deli, deli in materiali, imajo:

- (a) neprepustne površine na ustreznih mestih in naprave za zbiranje razlitih tekočin, usedalnice ter čistilniki-razmaščevalci;
- (b) ustrezno skladišče za dele, sestavne dele in materiale, ki so odstranjeni iz izrabljenih vozil, vključno z neprepustnim skladiščem za dele, sestavne dele in materiale, onesnažene z oljem;
- (c) ustrezne posode za shranjevanje baterij (z nevtralizacijo elektrolita na kraju samem ali drugje), filtrov in kondenzatorjev, ki vsebujejo PCB/PCT;
- (d) ustrezne rezervoarje za ločeno shranjevanje tekočin iz izrabljenih vozil: goriv, olj (motorno olje, menjalniško olje, olje servo krmiljenja, transmisijsko olje, hidravlično olje), oljnih filtrov, hladilnih tekočin, sredstev proti zmrzovanju, zavornih tekočin, hladilnih sredstev, tekočin za obdelavo dizelskih izpušnih plinov in kakršnih koli drugih tekočin ali plinov iz izrabljenega vozila;

- (e) opremo za čiščenje vode, vključno z meteornimi vodami, skladno z zahtevami glede varovanja zdravja in varstva okolja;
 - (f) ustrezno skladišče za rabljene pnevmatike, ob upoštevanju potrebe po preprečevanju nevarnosti požara in prekomernega kopičenja.
4. Pooblaščen obrati za obdelavo, ki imajo dovoljenje za obdelavo električnih vozil, izpolnjujejo zahteve iz Priloge XII k Uredbi (EU) 2023/1542. Pooblaščen obrati za obdelavo, ki sprejemajo električna vozila z domnevno poškodovano baterijo za električna vozila, te baterije ocenijo čim prej, najpozneje pa v 24 urah po dobavi. Taka vozila in baterije se skladiščijo ločeno v izoliranem območju iz odstavka 1. Izolirano območje je opremljeno z ustreznimi napravami za preprečevanje, odkrivanje in omejevanje požarov, ki jih povzročijo baterije za električna vozila, ter za omejitev njihovega širjenja na druge površine, električna vozila in baterije.

DEL B

MINIMALNE ZAHTEVE ZA ODSTRANJEVANJE ONESNAŽEVAL

1. Iz izrabljenega vozila se odstranijo naslednje kapljevine in plini, razen če so potrebni za ponovno uporabo zadevnih delov:
- (a) gorivo;
 - (b) motorno olje;
 - (c) transmisijsko olje;
 - (d) menjalniško olje;
 - (e) olje servo krmiljenja;
 - (f) hidravlično olje;
 - (g) hladilne tekočine;
 - (h) sredstvo proti zmrzovanju;
 - (i) zavorne tekočine;
 - (j) hladilna sredstva;
 - (k) tekočina za obdelavo dizelskih izpušnih plinov in
 - (l) katere koli druge tekočine ali plini iz izrabljenega vozila.

Po odstranitvi tekočin se uporabijo izpustni čepi, da se prepreči uhajanje ostankov. Na posodah za zbiranje se navede vrsta tekočine, ki jo vsebujejo, poleg tega pa se skladiščijo ločeno druga od druge na varnem mestu, ki je v skladu z delom A te priloge, da se prepreči nenamerno razlitje, uhajanje ali nepooblaščen dostop do nje.

2. Nevtralizirajo ali odstranijo se naslednji sestavni deli, deli in materiali:

- (a) sistem za klic v sili;
- (b) pirotehnični deli zračnih blazin;
- (c) pirotehnični deli varnostnih pasov;
- (d) vsi drugi pirotehnični deli.

3. Iz izrabljenih vozil se odstranijo naslednji sestavni deli, deli in materiali:

- (a) zračne blazine, rezervoarji za utekočinjeni naftni plin (UNP), rezervoarji za stisnjeni zemeljski plin (SZP), rezervoarji za vodik ter vsi drugi potencialno eksplozivni deli in sestavni deli, ki se nevtralizirajo;
- (b) oljni filtri;
- (c) hladilna sredstva se obdelajo v skladu z Uredbo (EU) 2024/573;
- (d) sestavni deli, za katere je ugotovljeno, da vsebujejo živo srebro, se med obdelavo ločijo v prepoznaven tok, ki se varno imobilizira in odstrani v skladu s členom 17 Direktive 2008/98/ES;
- (e) materiali, ki vsebujejo snovi iz člena 5(4), ki jih je treba označiti, kot je določeno v Prilogi IV, se med obdelavo ločijo v prepoznaven tok, ki se varno imobilizira in odstrani v skladu s členom 17 Direktive 2008/98/ES.

Vsi deli, sestavni deli in materiali, zbrani med odstranjevanjem onesnaževal, se hranijo v namenskih posodah. Na posodah za zbiranje se navedejo sestavni deli, deli in materiali, ki jih vsebujejo, poleg tega pa se skladiščijo na varnem mestu v skladu z delom A, da se prepreči nenamerno razlitje, uhajanje ali nepooblaščen dostop do njih.

4. Zabeležijo se naslednji podatki o odstranjevanju onesnaževal iz izrabljenih vozil:

- (a) skupno število obdelanih izrabljenih vozil;
- (b) povprečna masa izrabljenih vozil pred odstranjevanjem onesnaževal in odstranitvijo ter po njima;
- (c) skupna količina vsake vrste tekočin, delov, sestavnih delov ali materialov, iz katerih so bila odstranjena onesnaževala;
- (d) ime in kontaktni podatki prevoznika odpadkov, če je ustrezno;
- (e) ime in kontaktni podatki o končnem obratu za obdelavo tekočin in plinov, delov, sestavnih delov ali materialov, zbranih med postopkom odstranjevanja onesnaževal.

DEL C

OBVEZNA ODSTRANITEV DELOV IN SESTAVNIH DELOV IZ IZRABLJENIH VOZIL

	Izvezeto na podlagi člena 29(2), če so izpolnjeni pogoji iz dela G Priloge VIII X: uporablja se izjema
1. Baterije za električna vozila, vključno s krmilnimi sistemi baterij, vgrajenimi polnilniki in ohišjem, če so v vozilu	
2. Baterije za lahka vozila, kakor so opredeljene v členu 3, točka 11, Uredbe (EU) 2023/1542, vključno s krmilnimi sistemi baterij, vgrajenimi polnilniki in ohišjem, če so v vozilu	
3. Baterije SLI, kakor so opredeljene v členu 3, točka 12, Uredbe (EU) 2023/1542	
4. Prenosne baterije, kakor so opredeljene v členu 3, točka 9, Uredbe (EU) 2023/1542	
5. Motorji na električni pogon, vključno z njihovimi ohišji in vsemi pripadajočimi krmilnimi enotami, napeljava ter drugimi deli, sestavnimi deli in materiali	
6. Ohišja motorjev	X
7. Katalizatorji	
8. Menjalniki	X
9. Vsaj 70 % vsega stekla vetrobranskih stekel, zadnjih in bočnih oken iz stekla, vključno z vgrajenimi strešnimi okni	
10. Obroči koles	
11. Pnevmatike	

	Izvezeto na podlagi člena 29(2), če so izpolnjeni pogoji iz dela G Priloge VIII X: uporablja se izjema
12. Neposredno dostopni deli informacijsko-razvedrilnega sistema	
13. Žarometi in zadnje luči, vključno z njihovimi sprožili	
14. Glavni kabelski snopi	X
15. Odbijači	X
16. Posode za gorivo	X
17. Toplotni izmenjevalniki	X
18. Plastični deli, ojačani z ogljikovimi vlakni	
19. Električni in elektronski sestavni deli:	X
(a) inverterji in pretvorniki DC/DC električnih vozil, težji od 2 kilogramov	X
(b) lahko dostopne in velike plošče tiskanega vezja	X
(c) fotovoltaični paneli, katerih površina je večja od 0,2 m ²	X
(d) krmilni moduli in škatle za ventile za avtomatski menjalnik	X

DEL D

PONOVA UPORABA, PONOVA IZDELAVA IN OBNOVA DELOV IN SESTAVNIH DELOV

1. Tehnična ocena odstranjenih delov in sestavnih delov:

(a) Za ponovno uporabo:

(i) del ali sestavni del je delujoč;

(ii) primeren je za takojšnjo uporabo za osnovni namen, za katerega je bil zasnovan.

(b) Za ponovno izdelavo ali obnovo:

(i) del ali sestavni del vsebuje vse potrebne dele;

(ii) primeren je za ponovno izdelavo ali obnovo, pri čemer se upoštevajo morebitne poškodbe, zmanjšana funkcionalnost, zmanjšana zmogljivost, krajša življenjska doba in potrebna popravila;

(iii) ni očitne močne korozije, ki bi ovirala funkcionalnost dela ali sestavnega dela.

2. Minimalni podatki, ki jih je treba navesti pri označevanju delov in sestavnih delov:

(a) ime sestavnega dela ali dela;

(b) ime, poštni naslov, enotna kontaktna točka in elektronski naslov, spletno mesto, če je ustrezno, za identifikacijo pooblaščenega obrata za obdelavo, ki je odstranil sestavni del ali del.

DEL E

SESTAVNI DELI IN DELI, KI SE NE SMEJO PONOVO UPORABITI

1. Vse zračne blazine, vključno z napihljivimi deli zračnih blazin, pirotehnični sprožilni mehanizmi, elektronske krmilne enote in senzorji;
2. Sistemi za naknadno obdelavo izpušnih plinov (npr. katalizatorji, filtri za delce), razen če so ti deli skladni s sorodnim tehničnim pregledom, določenim v členu 4 Direktive 2014/45/EU;
3. Avtomatični ali neavtomatični sistemi varnostnih pasov, vključno s samimi pasovi, zaponkami, zategovalniki, pirotehničnimi sprožilnimi mehanizmi;
4. Sedeži, če imajo vgrajena pritrdišča varnostnih pasov in/ali zračne blazine;
5. Ključavnica volana, ki deluje na volanski drog;
6. Naprave za imobilizacijo, vključno s transponderji in elektronskimi krmilnimi enotami.

DEL F

POSEBNE ZAHTEVE GLEDE OBDELAVE ODSTRANJENIH DELOV, SESTAVNIH DELOV IN MATERIALOV

1. Baterije SLI se obdelajo v skladu s členom 70 Uredbe (EU) 2023/1542.
2. Baterije za električna vozila se obdelajo v skladu s členom 70 Uredbe (EU) 2023/1542.
3. Baterije za lahka vozila se obdelajo v skladu s členom 70 Uredbe (EU) 2023/1542.
4. Prenosne baterije se obdelajo v skladu s členom 70 Uredbe (EU) 2023/1542.

5. Materiali trajnih magnetov, ki vsebujejo neodim, disprozij ali prazeodim (zlitine neodima, železa in bora, NdFeB), kakor je opredeljeno v členu 28 Uredbe (EU) 2024/1252, in baker iz motorjev na električni pogon, ki niso primerni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, se odstranijo, kadar je postopek odstranitve izvedljiv v pooblaščenih obratih za obdelavo brez pretiranih stroškov. Če ni tehničnega napredka pri recikliranju materialov za trajne magnetne NdFeB, se motorji na električni pogon ali deli, ki vsebujejo materiale trajnih magnetov, skladiščijo in označijo v skladu s členom 28(1), točka (b), Uredbe (EU) 2024/1252. Za namen prihodnjega recikliranja se zahteve v zvezi z začasnim skladiščenjem iz Direktive 1999/31/ES ne uporabljajo.
6. Odstranjene elektronske sestavne dele in dele, ki niso namenjeni za ponovno uporabo, ponovno izdelavo ali obnovo, ter neželezne frakcije, vključno z zdrobljenimi ploščami tiskanega vezja, obdelajo izvajalci obdelave, kot je določeno v členu 8(3) Direktive 2012/19/EU.
7. Odstranjeno steklo iz izrabljenega vozila se vsaj reciklira v stekleno embalažo, steklena vlakna ali steklo enakovredne kakovosti.
8. Odstranjena hladilna sredstva se reciklirajo, predelajo ali uničijo v skladu s členom 8 Uredbe (EU) 2024/573.
9. S frakcijami plastike in frakcijami ostankov se ravna v skladu s členom 7 in Prilogo IV k Uredbi (EU) 2019/1021.
10. Gumijaste pnevmatike se obdelajo v skladu s hierarhijo ravnanja z odpadki in splošnimi zahtevami iz člena 4 Direktive 2008/98/ES, da bi prednostno razvrstili možnosti preprečevanja, s katerimi se doseže najboljši skupni izid za okolje, vključno z obnovo pnevmatike, in da bi recikliranje, vključno z drugimi metodami recikliranja, ki niso mehansko recikliranje, imelo prednost pred energetsko predelavo.
11. Aluminijasti materiali iz toplotnih izmenjevalnikov, kot so določeni v delu C, točka 17, Priloge VIII, se shranjujejo in reciklirajo ločeno od aluminijastih ulitih in preoblikovanih frakcij, opredeljenih v delu G, točka 2(b), Priloge VIII.

DEL G

MERILA ZA KOMBINIRANO DROBLJENJE IN UPORABA TEHNOLOGIJ PO DROBLJENJU

1. Za zagotovitev skladnosti s členom 27(3) te uredbe se izrabljena vozila lahko zdrobijo skupaj z drugimi odpadki le, če:
 - (a) je bila odpadna električna in elektronska oprema selektivno obdelana v skladu s Prilogo VII k Direktivi 2012/19/EU;
 - (b) so bile vse baterije odstranjene v skladu z Uredbo (EU) 2023/1542;
 - (c) je bila odpadna plastična embalaža ločena od odpadne embalaže in odpadne kovinske embalaže v skladu z Uredbo (EU) 2025/40;
 - (d) postopek kombiniranega drobljenja ne zmanjšuje kakovosti tokov odpadkov v primerjavi z ločeno obdelavo ter

- (e) je mogoče ugotoviti, da so za specifične prispevke vsakega toka mešanih odpadkov k izhodnim frakcijam izpolnjene obveznosti poročanja iz Uredbe (EU) 2023/1542, Uredbe (EU) 2025/40, Direktive 2008/98/ES in Direktive 2012/19/EU.

2. Zahteve glede kakovosti za izhodne frakcije:

- (a) skupna vsebnost bakra v glavni frakciji jekla ne presega 0,25 mas. %; od 1. septembra 2031 skupna vsebnost bakra v glavni frakciji jekla ne presega 0,15 mas. %;

- (b) do 1. septembra 2029 se aluminij razvrsti vsaj v dve frakciji:

(i) uliti aluminij (frakcije z vsebnostjo silicija nad 1,5 %);

(ii) preoblikovani aluminij (frakcije z vsebnostjo silicija 1,5 % ali manj);

- (c) do 1. septembra 2032 se aluminij razvrsti v vsaj štiri frakcije:

(i) frakcija aluminija z vsebnostjo silicija nad 1,5 %, vsebnostjo bakra 0,5 % ali manj in vsebnostjo železa 0,2 % ali manj;

(ii) frakcija aluminija z vsebnostjo silicija nad 1,5 %, ki ne izpolnjuje zahtev glede sestave iz podtočke (i) za baker in železo;

(iii) frakcija aluminija z vsebnostjo silicija 1,5 % ali manj, vsebnostjo magnezija 1,5 % ali manj, vsebnostjo bakra 0,3 % ali manj in vsebnostjo cinka 0,3 % ali manj;

(iv) frakcija aluminija z vsebnostjo silicija 1,5 % ali manj, ki ne izpolnjuje zahtev glede sestave iz podtočke (iii) za magnezij, baker in cink;

- (d) težka frakcija po drobljenju, pridobljena po zračnem ločevanju in ločevanju železa, gre v nadaljnjo obdelavo, da bi ločili železne kovine in neželezne kovine, plastiko in druge organske materiale za recikliranje ali predelavo. Ostanek teh postopkov vsebuje manj kot 1 mas. % kovin in v skladu z Odločbo Sveta 2003/33/ES⁽¹⁾, manj kot 5 mas. % skupnega organskega ogljika; omejitev manj kot 5 mas. % skupnega organskega ogljika se ne uporablja, če je pravilno izbrana in stabilizirana težka frakcija po drobljenju biološko stabilna v skladu z veljavno zakonodajo;

- (e) lahka frakcija po drobljenju se obdeluje naprej, da bi ločili železne kovine in neželezne kovine, plastiko in druge organske materiale za recikliranje ali predelavo; ostanek teh postopkov vsebuje manj kot 1 mas. % kovin in v skladu z Odločbo Sveta 2003/33/ES manj kot 5 mas. % skupnega organskega ogljika; omejitev manj kot 5 mas. % skupnega organskega ogljika se ne uporablja, če je pravilno izbrana in obnovljena lahka frakcija iz drobilnika biološko stabilna v skladu z veljavno zakonodajo.

⁽¹⁾ Odločba Sveta 2003/33/ES z dne 19. decembra 2002 o določitvi meril in postopkov za sprejemanje odpadkov na odlagališčih na podlagi člena 16 in Priloge II k Direktivi 1999/31/ES (UL 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, ki jo je treba predložiti za izjeme od obveznosti odstranitve delov, sestavnih delov in materialov:

- (a) kopija pisne pogodbe med pooblaščenim obratom za obdelavo ter obratom, ki izvaja dejavnosti drobljenja in uporablja tehnologije po drobljenju, vključno s specifikacijami o kakovosti sekundarnih materialov, pripravljenih za recikliranje, in tehničnimi specifikacijami, ki se upoštevajo pri obdelavi frakcij iz izrabljenih vozil, kadar je na voljo;
 - (b) poročilo o masni bilanci analize vzorca o kakovosti in količini frakcij, nastalih pri obdelavi (izhodne frakcije), za reprezentativno konfiguracijo obdelave, ki ga predloži neodvisni organ.
-

PRILOGA IX

INFORMACIJE ZA VPIS V REGISTER PROIZVAJALCEV

1. Proizvajalec ali njegov pooblaščen zastopnik za razširjeno odgovornost proizvajalca predloži naslednje informacije:

- (a) ime in blagovne znamke, če so na voljo, pod katerimi proizvajalec deluje v državi članici, in naslov proizvajalca, vključno s pošto številko in krajem, ulico in številko, državo, telefonsko številko, če obstaja, spletnim mestom in elektronskim naslovom, pri čemer je navedena enotna kontaktna točka;
- (b) nacionalno identifikacijsko oznako proizvajalca, vključno z njegovo številko vpisa v poslovni register ali enakovredno uradno matično številko ter evropsko ali nacionalno davčno številko;
- (c) kategorije vozil, katerih dostopnost na trgu namerava proizvajalec prvič omogočiti na ozemlju države članice;
- (d) informacije o tem, kako proizvajalec izpolnjuje svoje obveznosti iz člena 16, vključno s pisnimi informacijami o:
 - (i) ukrepih, ki jih je proizvajalec sprejel za izpolnjevanje obveznosti v zvezi z odgovornostjo proizvajalca iz členov 16 in 20;
 - (ii) ukrepih, sprejetih za izpolnjevanje obveznosti zbiranja iz člena 23 v zvezi s količino vozil, katerih dostopnost na trgu omogoči proizvajalec v državi članici, ter
 - (iii) sistemu za zagotavljanje zanesljivosti podatkov, sporočenih pristojnim organom;
- (e) izjavo proizvajalca ali, kadar je primerno, pooblaščenega zastopnika proizvajalca za razširjeno odgovornost proizvajalca ali organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev, v kateri je navedeno, da so predložene informacije resnične.

2. Informacije, ki jih je treba zagotoviti poleg informacij iz točke 1, kadar je organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev pooblaščen za izvajanje obveznosti razširjene odgovornosti proizvajalca:

- (a) ime in kontaktni podatki, vključno s pošto številko in krajem, ulico in številko, državo, telefonsko številko, spletnim naslovom in elektronskim naslovom ter nacionalno identifikacijsko kodo organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev;
- (b) številko vpisa v poslovni register ali enakovredno uradno matično številko in evropsko ali nacionalno davčno številko organizacije za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev ter
- (c) pooblastilo zastopanega proizvajalca.

3. Organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev mora, kadar je bila pooblaščenka a v skladu s členom 17(1), zagotoviti naslednje informacije poleg informacij iz točke 1:
 - (a) imena in kontaktne podatke, vključno s poštnimi številkami in kraji, ulicami in številkami, državami, telefonskimi številkami, spletnimi mesti in elektronskimi naslovi zastopanih proizvajalcev;
 - (b) pooblastilo vsakega zastopanega proizvajalca, kadar je ustrezno;
 - (c) kadar organizacija za izpolnjevanje obveznosti proizvajalcev zastopa več proizvajalcev, za vsakega od proizvajalcev, ki jih zastopa, ločeno navede, kako izpolnjuje obveznosti iz člena 16.
 4. Kadar obveznosti iz člena 16 v imenu proizvajalca izpolnjuje pooblaščen zastopnik za razširjeno odgovornost proizvajalca, ki zastopa več kot enega proizvajalca, navedeni zastopnik poleg informacij iz točke 1 ločeno navede tudi ime in kontaktne podatke vsakega zastopanega proizvajalca.
-

PRILOGA X
POTRDILO O UNIČENJU

1.	Obrat ali podjetje, ki izdaja to potrdilo	
1.1	Ime	
1.2	Naslov	
1.3	Telefonska številka	
1.4	Elektronski naslov [če je na voljo]	
1.5	Registracijska ali identifikacijska številka (*)	
2.	Pristojni organ, ki je izdal dovoljenje za obrat ali podjetje iz točke 1	
2.1	Država članica	
2.2	Ime	
2.3	Naslov	
3.	Potrdilo o uničenju	
3.1	Datum izdaje	
3.2	Številka	
4.	Informacije o vozilu, za katero je bilo to potrdilo o uničenju izdano	
4.1	Oznaka države	
4.2	(A) Registrska številka (**)	
4.3	(J) Kategorija (**)	
4.4	(D.1) Znamka (**)	
4.5	(D.3) Trgovsko ime (**)	

4.6	(E) Identifikacijska številka vozila (**)	
4.7	Številka potrdila o registraciji	
5.	Informacije o lastniku vozila	
5.1	(C.2.1) Priimek ali naziv podjetja (**)	
5.2	(C.2.2) Drugo ime (imena) (**)	
5.3	(C.2.3) Naslov (**)	
5.4	Telefonska številka [če je na voljo in ob soglasju lastnika]	
5.5	Elektronski naslov [če je na voljo in ob soglasju lastnika]	
6	Opombe	

(*) Ta zahteva se lahko opusti, kadar nacionalni registracijski ali identifikacijski sistem ne predvideva take številke.

(**) Usklajene kode Skupnosti iz Direktive 1999/37/ES.

PRILOGA XI

SPREMEMBE UREDBE (EU) 2018/858 IN UREDBE (EU) ŠT. 168/2013

1. Priloga II k Uredbi (EU) 2018/858 se spremeni, kot sledi:

(a) v delu I se vnos G13 nadomesti z naslednjim:

[illegible]

(b) Dodatek 1 se spremeni, kot sledi:

(i) v preglednici 1 se vnos G13 nadomesti z naslednjim:

„G13	Krožnost	Uredba (EU) 2026/1738	Ni relevantno Vendar se uporablja del E Priloge VIII o prepovedi ponovne uporabe določenih sestavnih delov.“;
------	----------	-----------------------	---

(ii) v preglednici 2 se vnos G13 nadomesti z naslednjim:

„G13	Krožnost	Uredba (EU) 2026/1738	Ni relevantno Vendar se uporablja del E Priloge VIII o prepovedi ponovne uporabe določenih sestavnih delov.“;
------	----------	-----------------------	---

(c) v Dodatku 2 se točka 4 spremeni, kot sledi:

(i) v preglednici „Del I: Vozila kategorije M₁“ se vnos 59 nadomesti z naslednjim:

„59	Uredba (EU) 2026/1738	Zahteve iz navedene uredbe se ne uporabljajo.“;
-----	-----------------------	---

(ii) v preglednici „Del II: Vozila kategorije N₁“ se vnos 59 nadomesti z naslednjim:

„59	Uredba (EU) 2026/1738	Zahteve iz navedene uredbe se ne uporabljajo.“;
-----	-----------------------	---

(d) Del III se spremeni, kot sledi:

(i) v Dodatku 1 se vnos 59 nadomesti z naslednjim:

„59	Krožnost	Uredba (EU) 2026/1738	Ni relevantno	Ni relevantno“;		
-----	----------	-----------------------	---------------	-----------------	--	--

(ii) v Dodatku 2 se vnos 59 nadomesti z naslednjim:

„59	Krožnost	Uredba (EU) 2026/1738	Ni relevantno				Ni relevantno“;					
-----	----------	-----------------------	---------------	--	--	--	-----------------	--	--	--	--	--

(iii) v Dodatku 3 se vnos 59 nadomesti z naslednjim:

„59	Krožnost	Uredba (EU) 2026/1738	Ni relevantno“;
-----	----------	-----------------------	-----------------

(iv) v Dodatku 4 se vnos 59 nadomesti z naslednjim:

„59	Krožnost	Uredba (EU) 2026/1738	Ni relevantno				Ni relevantno“;						
-----	----------	-----------------------	---------------	--	--	--	-----------------	--	--	--	--	--	--

2. Priloga II k Uredbi (EU) št. 168/2013 se spremeni, kot sledi:

v oddelku C1 preglednice se vnos 15a nadomesti z naslednjim:

				L1e-A ¹	L1e-B ²	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
„15a	18	zahteve glede krožnosti	Uredba (EU) 2026/1738	<u>x</u>	<u>x</u>	<u>x</u>	x	x	x	x	x	x	x	x“

PRILOGA XII

SPREMEMBE UREDBE (EU) 2023/1542

Preglednica v Prilogi I se nadomesti z naslednjo preglednico:

„Stolpec 1 Oznaka snovi ali skupine snovi	Stolpec 2 Pogoji za omejitvev
1. Živo srebro št. CAS 7439-97-6 št. ES 231-106-7 in njegove spojine	Baterije, ki so ali niso prisotne in vgrajene v aparate ter lahka ali druga vozila, ne vsebujejo več kot 0,0005 mas. % živega srebra (izraženo kot kovinsko živo srebro).
2. Kadmij št. CAS 7440-43-9 št. ES 231-152-8 in njegove spojine	1. Prenosne baterije, ki so ali niso prisotne in vgrajene v aparate ter lahka ali druga vozila, ne vsebujejo več kot 0,002 mas. % kadmija (izraženo kot kovinski kadmij). 2. Baterije za električna vozila in baterije SLI, ki so vgrajene v vozila, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M_1 in N_1, kakor sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ne vsebujejo več kot 0,01 mas. % kadmija (izraženo kot kovinski kadmij) v homogenem materialu. 3. Točka 2 se ne uporablja za baterije za električna vozila, ki se uporabljajo kot rezervni deli za električna vozila, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M_1 in N_1, kakor sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ki so bila dana na trg pred 31. decembrom 2008.
3. Svinec št. CAS 7439-92-1 št. ES 231-100-4 in njegove spojine	1. Od 18. avgusta 2024 prenosne baterije, ki so ali niso prisotne in vgrajene v aparate, ne vsebujejo več kot 0,01 mas. % svinca (izraženo kot svinčeva kovina). 2. Omejitev iz točke 1 se do 18. avgusta 2028 ne uporablja za prenosne cink-zračne gumbaste baterije. 3. Prenosne baterije, ki so vgrajene v vozila, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M_1 in N_1, kakor sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ne vsebujejo več kot 0,1 mas. % svinca (izraženo kot svinčeva kovina) v homogenem materialu. 4. Točka 3 se ne uporablja za prenosne baterije, ki so vgrajene v vozila, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M_1 in N_1, kakor sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ki so bila homologirana pred 1. januarjem 2024, ali ki se uporabljajo kot rezervni deli za ta vozila. 5. Baterije za električna vozila, ki so vgrajene v vozila, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M_1 in N_1, kakor sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ne vsebujejo več kot 0,1 mas. % svinca (izraženo kot svinčeva kovina) v homogenem materialu.

„Stolpec 1 Oznaka snovi ali skupine snovi	Stolpec 2 Pogoji za omejitve
	6. Točka 5 se ne uporablja za: (a) baterije za električna vozila, ki se uporabljajo v visokonapetostnih sistemih ⁽¹⁾ in ki so vgrajene v vozila kategorij M₁ in N₁, kakor sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ki so bila homologirana pred 1. januarjem 2019, ali ki se uporabljajo kot rezervni deli za ta vozila; (b) baterije za električna vozila, ki niso zajete v točki (a) te točke, ki so vgrajene v vozila, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M₁ in N₁, kakor sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ki so bila homologirana pred 1. januarjem 2024, ali ki se uporabljajo kot rezervni deli za ta vozila. 7. Baterije SLI, ki so vgrajene v vozila, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M₁ in N₁, kakor sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ne vsebujejo več kot 0,1 mas. % svinca (izraženo kot svinčeva kovina) v homogenem materialu. 8. Točka 7 se ne uporablja za: (a) baterije SLI, ki se uporabljajo v 12-voltnih baterijah v vozilih, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M₁ in N₁, kakor sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858 ⁽¹⁾; (b) baterije SLI, ki se uporabljajo v 24-voltnih baterijah v vozilih za posebne namene kategorij M₁ in N₁, kakor sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858 ⁽²⁾; (c) baterije SLI, ki se uporabljajo za druge namene kot tiste iz točk (a) in (b) te točke v vozilih, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M₁ in N₁, kakor sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ki so bila homologirana pred 1. januarjem 2024.
4. Šestvalentni krom št. CAS 18540-29-9 št. ES 606-053-1 in njegove spojine	Baterije, ki so vgrajene v vozila, vključno z vozili za posebne namene, kategorij M ₁ in N ₁ , kakor sta opredeljeni v Uredbi (EU) 2018/858, ne vsebujejo več kot 0,1 mas. % šestvalentnega kroma (izraženo kot kovinski šestvalentni krom) v homogenem materialu.
⁽¹⁾ Sistemi z napetostjo > 75 V pri enosmernem toku, kot je določeno v členu 1 Direktive 2014/35/EU Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾ .	

⁽¹⁾ Ta izjema se ponovno pregleda leta 2030.⁽²⁾ Ta izjema se ponovno pregleda leta 2030.⁽³⁾ Direktiva 2014/35/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o harmonizaciji zakonodaj držav članic v zvezi z omogočanjem dostopnosti na trgu električne opreme, ki je načrtovana za uporabo znotraj določenih napetostnih mej (UL L 96, 29.3.2014, str. 357, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj>).

PRILOGA XIII

MERILA, KI JIH MORAJO IZPOLNJEVATI NAPRAVE V TRETJIH DRŽAVAH, KI PROIZVAJAJO RECIKLIRANI MATERIAL

DEL A MERILA ZA DOKAZOVANJE, DA JE BIL RECIKLIRANI MATERIAL PROIZVEDEN V NAPRAVI, KI IZPOLNJUJE NEKATERE ZAHTEVE GLEDE VAROVANJA ZDRAVJA LJUDI TER VARSTVA PODNEBJA IN OKOLJA, DOLOČENE V PRAVU UNIJE, ALI TEMU ENAKOVREDNE ZAHTEVE (V SKLADU S ČLENOM 6(4))

1. Naprava v tretji državi, ki je vključena v proizvodnjo recikliranega materiala, pri svojem dejanskem obratovanju izpolnjuje naslednje pogoje:

- (a) izpolnjuje zahteve za recikliranje odpadkov in svoje dejavnosti opravlja v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo o varstvu okolja;
- (b) je zasnovan, zgrajen in deluje varno in okolju prijazno ter ima zlasti vzpostavljene potrebne postopke, ustrezno tehnologijo ravnanja z odpadki, organizacijo in infrastrukturo za recikliranje zadevnih odpadkov;
- (c) odpadno plastiko pridobiva iz države članice ali države, ki upošteva standarde iz prava Unije ali enakovredne standarde kot države članice glede varstva okolja in varnosti delavcev, ter v tej državi deluje v skladu z merili iz odstavka 3;
- (d) ima vzpostavljene in upravlja sisteme, postopke in tehnike ravnanja z odpadki in njihovega spremljanja, katerih namen je preprečevanje, zmanjševanje, čim večje omejevanje in v izvedljivem obsegu dejansko odpravljanje:
 - (i) tveganj za zdravje in varnost zadevnih delavcev in prebivalstva v bližini obrata in
 - (ii) škodljivih vplivov na okolje, ki jih povzročajo njene dejavnosti (zlasti z ustreznimi ukrepi, sprejetimi za spremljanje in odpravljanje onesnaževanja);
- (e) zagotavlja sledljivost vseh odpadkov, ki jih prejme in obdelava v obratu, pri čemer tudi poskrbi, da se vsi ostanki odpadkov, nastali pri njenih dejavnostih, dokumentirajo in premestijo le v obrate za ravnanje z odpadki, ki so pooblaščen za obdelavo takih ostankov odpadkov;
- (f) sprejel je ukrepe za varčevanje z energijo in omejitev emisij toplogrednih plinov, povezanih s svojimi dejavnostmi;
- (g) ima evidenco svojih dejavnosti ravnanja z odpadki za zadnjih pet let in jo lahko predloži; če naprava deluje manj kot pet let, ima evidenco svojih dejavnosti ravnanja z odpadki od začetka obratovanja in jo lahko predloži;
- (h) izvajalec ali vodstvo obrata v zadnjih petih letih nista bila obsojena zaradi izvajanja nezakonitih dejavnosti, povezanih z ravnanjem z odpadki.

2. Kot referenca in kadar je ustrezno, se uporabljajo naslednja ali njim enakovredna pravila:
 - (a) posebne zahteve za obdelavo nekaterih odpadkov in za izračun količine obdelanih odpadkov, ki so obvezne na podlagi zakonodaje Unije, ter za knjiženje količin proizvedenih recikliranih materialov;
 - (b) ugotovitve o najboljših razpoložljivih tehnikah, sprejete za nekatere dejavnosti na podlagi Direktive 2010/75/EU.
3. Odpadna plastika se obdelava v skladu z zahtevami iz prava Unije ali enakovrednimi zahtevami, in prihajajo iz države članice ali države s celovitim okvirom za ravnanje z odpadki, ki zajema njeno celotno ozemlje ter dokazuje njeno sposobnost in pripravljenost, da zagotovi okolju prijazno ravnanje z odpadki, pri čemer se upoštevajo zlasti naslednja merila:
 - (a) ukrepi, ki se izvajajo in načrtujejo, da se zagotavlja okolju prijazno ravnanje z odpadki na njenem ozemlju, na primer uvedba sistema razširjene odgovornosti proizvajalca ali enakovrednega sistema za izvajanje načela onesnaževalec plača;
 - (b) ukrepi, ki se izvajajo in načrtujejo, da se poveča delež popotrošniške plastike, reciklirane iz vozil, in kazalniki, s katerimi se spremljajo ti ukrepi;
 - (c) ukrepi, ki se izvajajo in načrtujejo, da se poveča delež popotrošniške reciklirane plastike, vgrajene v vozila, ki so dana na domači trg, in kazalniki, s katerimi se spremljajo ti ukrepi.

DEL B MERILA ZA DOKAZOVANJE, DA JE BIL RECIKLIRANI MATERIAL PROIZVEDEN V SKLADU Z ZAHTEVAMI IZ ČLENA 6(1), (2) IN (3)

Naprava v tretji državi, ki je vključena v proizvodnjo recikliranega materiala, pri svojem dejanskem obratovanju izpolnjuje naslednje pogoje:

1. Naprava lahko predloži dokaze, da proizvaja materiale, reciklirane iz popotrošniških odpadkov. Če naprava proizvaja tudi materiale, pridobljene iz predpotrošniških odpadkov ali surovin, lahko dokaže, da jasno razlikuje med različnimi vrstami materialov. Naprava zagotovi, da dobavlja le materiale, reciklirane iz popotrošniških odpadkov, kar je pogoj, da se ti materiali upoštevajo v okviru ciljev iz člena 6.
2. Naprava, ki proizvaja reciklirane materiale iz popotrošniških odpadkov, pridobljenih iz izrabljenih ali popravljenih vozil, lahko dokaže, da so bili ti odpadki zbrani ločeno in niso bili pomešani z materiali drugega izvora, tako da bi se onemogočila sledljivost teh odpadkov pred njihovim prihodom v napravo ali med celotnim postopkom recikliranja.

PRILOGA XIV

ZAHTEV ZA REVIZIJE, CERTIFIKACIJSKE ORGANE IN REVIZORJE

DEL A PODROBNE ZAHTEV ZA TRETJE OSEBE, KI IZVAJAJO REVIZIJE

1. Tretja oseba, ki izvaja revizije naprave v tretji državi v skladu s členom 6(5), je neodvisna od dobavitelja, izdelovalca ali osebe, vključene v proizvodnjo recikliranega materiala, in naprave, ki jo preverja. V ta namen lahko tretja oseba z dokumenti dokaže, da:
 - (a) ni del ali pod nadzorom teh subjektov;
 - (b) ima vzpostavljene in izvaja postopke, ki zagotavljajo njeno nepristranskost, vključno z:
 - (i) stalnim ocenjevanjem tveganj za njeno nepristranskost;
 - (ii) ugotavljanjem, odpravljanjem in zmanjševanjem tveganj za nepristranskost, ki izhajajo iz finančnih, komercialnih in drugih vrst pritiskov;
 - (iii) oceno tveganja za njeno nepristranskost, ki izhaja iz odnosov z njenim osebjem;
 - (c) je strukturirana in se upravlja na način, ki zagotavlja njeno neodvisnost in nepristranskost, vključno z naslednjim:
 - (i) je jasno prepoznavna znotraj pravnega subjekta, če pravni subjekt opravlja tudi dejavnosti, ki niso povezane z 0revizijami;
 - (ii) ima vzpostavljena pravila poročanja o opravljeni revizijski dejavnosti;
 - (iii) njeno osebje ima jasno določene odgovornosti v zvezi z izvajanjem revizij.
2. Šteje se, da je tretja oseba, ki izvaja revizije v skladu s členom 6(5), ustrezno usposobljena na področju revizij in ravnanja z odpadki, če ima sama ali prek podizvajalcev zadostno število usposobljenega osebja, ki se redno usposablja, in če ima njeno osebje, ki sodeluje pri izvajanju revizij, dokazane poklicne izkušnje na vseh naslednjih področjih:
 - (a) izvajanje revizij obratov za obdelavo odpadkov;
 - (b) postopki obdelave odpadkov;
 - (c) sistemi ravnanja z okoljem ter sistemi zdravja in varnosti pri delu;
 - (d) proizvodnja recikliranega materiala.
3. Tretja oseba, ki izvaja revizije ali certificiranje, se sklicuje na svoje potrdilo o izpolnjevanju standardov Unije ali enakovrednih mednarodno priznanih standardov za izvajanje revizij, kot sta mednarodni standard ISO 19011:2018 ali ISO/IEC 17020:2012, da dokaže, da izpolnjuje merila iz točk 1 in 2 tega dela.

DEL B PREDMET REVIZIJE

1. Z revizijo iz člena 6(5) se preveri, ali naprava v tretji državi, ki je vključena v proizvodnjo recikliranega materiala, pri svojem dejanskem obratovanju izpolnjuje pogoje iz Priloge XIII.
2. V revizijskih poročilih se jasno navedejo imena in kontaktni podatki posameznikov, ki so izvedli revizijo.

PRILOGA XV
KORELACIJSKI TABELI

1. Direktiva 2000/53/ES

Direktiva 2000/53/ES	Ta uredba
Člen 1	Člen 1
Člen 2, točka 1	Člen 3, točka 1
Člen 2, točka 2	Člen 3, točka 2
Člen 2, točka 3	Člen 3, točka 23
Člen 2, točka 4	Člen 3, točka 39
Člen 2, točka 5	Člen 3, točka 18
Člen 2, točka 6	Člen 3, točka 4
Člen 2, točka 7	Člen 3, točka 39
Člen 2, točka 8	Člen 3, točka 39
Člen 2, točka 9	Člen 3, točka 39
Člen 2, točka 10	Člen 3, točka 35
Člen 2, točka 11	—
Člen 2, točka 11(a)	—
Člen 2, točka 11(b)	—
Člen 2, točka 11(c)	—
Člen 2, točka 11(d)	—
Člen 2, točka 12	—
Člen 2, točka 13	—

Direktiva 2000/53/ES	Ta uredba
Člen 3(1)	Člen 2(1), točka (a)
Člen 3(2)	—
Člen 3(3)	—
Člen 3(4)	—
Člen 3(5)	—
Člen 4(1), točka (a)	Člen 5(1)
Člen 4(1), točka (b)	Člen 7(1)
Člen 4(1), točka (c)	Člen 6
Člen 4(2), točka (a)	Člen 5(4) in (5)
Člen 4(2), točka (b)(i)	Člen 5(6), točka (a)
Člen 4(2), točka (b)(ii)	Člen 5(6), točka (b)
Člen 4(2), točka (b)(iii)	Člen 5(6), točka (c)
Člen 4(2), točka (b)(iv)	Člen 5(6), točka (d)
Člen 4(2), točka (c)	—
Člen 5(1), prva alineja	—
Člen 5(1), druga alineja	Člen 23(3), točka (b)
Člen 5(2)	Člen 24(1)
Člen 5(3), prvi pododstavek	Člen 25
Člen 5(3), drugi pododstavek	Člen 25(1)
Člen 5(3), tretji pododstavek	—
Člen 5(4), prvi pododstavek	Člen 24(2)
Člen 5(4), drugi pododstavek	Člen 16 in člen 20(1), točka (a)

Direktiva 2000/53/ES	Ta uredba
Člen 5(4), tretji pododstavek	Člen 24(2)
Člen 5(4), četrti pododstavek	—
Člen 5(5), prvi pododstavek	Člen 25(1) in Priloga X
Člen 5(5), drugi pododstavek	—
Člen 6(1)	Člen 26(1) in (2)
Člen 6(2), prvi pododstavek	Člen 15(1)
Člen 6(2), drugi pododstavek	—
Člen 6(3), prvi pododstavek	Člen 29(1) in Priloga VIII, del C
Člen 6(3), drugi pododstavek	Člen 28(1)
Člen 6(4)	Člen 15(2)
Člen 6(5)	Člen 26(4)
Člen 6(6)	Člen 26(3)
Člen 7(1)	Člen 30(1)
Člen 7(2), točka (a)	—
Člen 7(2), točka (b)	Člen 33(1), točki (a) in (b)
Člen 7(2), drugi pododstavek	—
Člen 7(2), tretji pododstavek	—
Člen 7(3)	—
Člen 7(4)	—
Člen 7(5)	—
Člen 8(1)	Člen 12(1)

Direktiva 2000/53/ES	Ta uredba
Člen 8(2)	Člen 12(2)
Člen 8(3)	Člen 11(1)
Člen 8(4)	Člen 11(1) in (3)
Člen 9(1a), prvi pododstavek	Člen 50(1), prvi pododstavek
Člen 9(1a), drugi pododstavek	Člen 50(1), drugi pododstavek
Člen 9(1a), tretji pododstavek	Člen 50(1), tretji pododstavek
Člen 9(1b)	Člen 50(2)
Člen 9(1c)	Člen 50(3), tretji pododstavek
Člen 9(1d)	Člen 50(5)
Člen 9(2)	Člen 9 in Priloga V, del A
Člen 9a(1)	Člen 51(1)
Člen 9a(2)	Člen 51(2)
Člen 9a(3)	Člen 51(3)
Člen 9a(4)	Člen 51(4)
Člen 9a(5)	Člen 51(5)
Člen 9a(6)	Člen 51(6)
Člen 10(1)	—
Člen 10(2)	—
Člen 10(3)	—
Člen 10a	Člen 56
Člen 11(1)	Člen 52(1)

Direktiva 2000/53/ES	Ta uredba
Člen 11(2)	Člen 52(2)
Člen 12(1)	Člen 59(1)
Člen 12(2)	Člen 59(2)
Člen 12(3)	—
Člen 13	—
Priloga I	Priloga VIII
Priloga II	Priloga IV

2. Direktiva 2005/64/ES

Direktiva 2005/64/ES	Ta uredba
Člen 1, prvi pododstavek	Člen 1
Člen 1, drugi pododstavek	—
Člen 2	Člen 2(1), točka (a)
Člen 3, točka (a)	—
Člen 3, točka (b)	—
Člen 3, točka (c)	Člen 2(2), točka (a)
Člen 4, točka 1	Člen 3, točka 1
Člen 4, točka 2	—
Člen 4, točka 3	Člen 3, točka 3
Člen 4, točka 4	Člen 3, točka 2
Člen 4, točka 5	Priloga III
Člen 4, točka 6	—

Direktiva 2005/64/ES	Ta uredba
Člen 4, točka 7	Člen 3, točka 40
Člen 4, točka 8	—
Člen 4, točka 9	Člen 3, točka 4
Člen 4, točka 10	Člen 3, točka 39
Člen 4, točka 11	—
Člen 4, točka 12	Člen 3, točka 39
Člen 4, točka 13	Člen 3, točka 5
Člen 4, točka 14	Člen 3, točka 6
Člen 4, točka 15	Člen 3, točka 7
Člen 4, točka 16	—
Člen 4, točka 17	—
Člen 4, točka 18	—
Člen 4, točka 19	—
Člen 4, točka 20	—
Člen 5(1)	—
Člen 5(2)	Člen 8(2)
Člen 5(3)	Člen 8(3)
Člen 5(4)	—
Člen 6(1)	—
Člen 6(2), drugi pododstavek	Člen 5(4) in (5)

Direktiva 2005/64/ES	Ta uredba
Člen 6(3)	Člen 9
Člen 6(4)	—
Člen 6(5)	—
Člen 6(6)	—
Člen 6(7)	—
Člen 6(8)	—
Člen 7, točka (a)	Priloga VIII, del E
Člen 7, točka (b)	Priloga VIII, del E
Člen 8	—
Člen 9	—
Člen 10(1)	—
Člen 10(2)	—
Člen 10(3)	—
Člen 10(4)	—
Člen 11(1)	—
Člen 11(2)	—
Člen 12	—
Člen 13	—
Priloga I	Člen 4(1)
Priloga II	—

Direktiva 2005/64/ES	Ta uredba
Priloga III	—
Priloga VII	—
Priloga V	Priloga VIII, del E
Priloga VI	—