2026/1738

24.7.2026 г.

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2026/1738 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 8 юли 2026 година

относно изискванията за кръговост при проектирането на превозни средства и относно управлението на излезлите от употреба превозни средства, за изменение на Регламенти (ЕС) № 168/2013, (ЕС) 2018/858, (ЕС) 2019/1020 и (ЕС) 2023/1542 и за отмяна на Директиви 2000/53/ЕО и 2005/64/ЕО

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 114 от него, както и член 192, параграф 1 от него във връзка с членове 14—36 от настоящия регламент,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ([1]),

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ([2]),

като имат предвид, че:

(1) Съобщението на Комисията от 11 декември 2019 г. относно Европейския зелен пакт излага стратегията на Европа за растеж, която има за цел превръщането на Съюза в справедливо и благоденстващо общество с модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, в която най-късно през 2050 г. няма да има нетни емисии на парникови газове и икономическият растеж няма да зависи от използването на ресурси. За да може политиките на Съюза относно продуктите да допринасят за намаляване на въглеродните емисии в световен мащаб, е необходимо да се гарантира, че продуктите, предлагани на пазара и продавани в Съюза, се получават, произвеждат и третират, след като излязат от употреба, по начин, съответстващ на устойчивото развитие.

([1]) ОВ C, C/2024/1593, 5.3.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj.
([2]) Позиция на Европейския парламент от 18 юни 2026 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 29 юни 2026 г.

(2) Автомобилният сектор има значителен принос за използването на енергия и материални ресурси от Съюза и следователно за емисиите на парникови газове. Производството в трети държави на превозни средства, които се пускат на пазара на Съюза, допринася за емисиите на парникови газове в световен мащаб, което на свой ред има отрицателно въздействие върху околната среда в Съюза. Преминаването от използване на изкопаеми горива в превозните средства към мобилност с нулеви емисии, както е предвидено в пакета „Подготвени за цел 55“, е една от предпоставките за постигане на целта за климатична неутралност до 2050 г. Така ще се намалят емисиите на парникови газове от автомобилния сектор, свързани с етапа на употреба на превозните средства. Автомобилната промишленост е един от най-големите потребители на първичен алуминий, стомана и пластмаси, свързани с производството на нови превозни средства, пускани на пазара на Съюза. Това може да има значително въздействие върху околната среда, свързано с необходимата енергия за добива и преработката на тези материали. Отпечатъкът върху околната среда, свързан с производството на нови превозни средства, е възможно да се увеличи с протичащата в момента електрификация на автомобилния парк, продължаващото нарастване на размера и масата на превозните средства, както и поради все по-широкото използване и сложността на електрониката в бъдещите модели, тъй като и двете изискват значително количество суровини от критично значение, стратегически суровини и благородни метали, като например мед и редкоземни елементи. Резултатът от тези промени е, че отпечатъкът върху околната среда на етапа на производство е възможно да бъде по-голям от този на етапа на употреба на превозните средства, както и че Европейската промишленост може да стане все по-зависима от вноса на суровини от критично значение и уязвима към прекъсвания на доставките, в ущърб на своята конкурентоспособност. В допълнение текущите изисквания в правото на Съюза относно управлението на отпадъците водят до неоптимално оползотворяване на ресурсите от излезлите от употреба превозни средства и съществува висок потенциал за увеличаване на количеството и качеството на частите, компонентите и материалите, подлежащи на ремонт, повторна употреба, вторично производство, обновяване, преоборудване или рециклиране, от превозни средства по време на етапа на употреба и след етапа на излизане от употреба. Необходимо е функционирането на единния пазар да се подобри и преходът на автомобилната промишленост към кръгова икономика да се улесни, за да се решат проблемите, свързани с тези въздействия върху околната среда, и да се допринесе за декарбонизацията на сектора, както и да се подкрепи конкурентоспособността чрез повишаване на устойчивостта на автомобилната промишленост. Това е в съответствие със съобщението на Комисията от 11 март 2020 г. за нов план за действие относно кръговата икономика — за по-чиста и по-конкурентоспособна Европа, в което се призовава за преразглеждане на текущите правила, за да „се насърчат по-кръгови бизнес модели, като въпросите на проектирането се обвържат с третирането след излизане от употреба, обмислят се евентуални правила относно задължителното съдържание на определени рециклирани материали в някои компоненти и се подобри ефикасността при рециклирането. Това също така е в съответствие с Регламент (ЕС) 2024/1252 на Европейския парламент и на Съвета ([3]). Съветът и Европейският парламент също са подчертали необходимостта от нови правила на Съюза в тази област, като се заменят досегашните правила за одобряването на типа на превозните средства по отношение на възможната повторна употреба, възможното рециклиране и възможното оползотворяване и по отношение на излезлите от употреба превозни средства.

(3) С Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([4]) се установяват хармонизирани изисквания за третиране на излезлите от употреба превозни средства и цели за повторна употреба и рециклиране, както и за повторна употреба и оползотворяване на превозните средства. В нея са поставени както задължения относно събирането на излезлите от употреба превозни средства, така и задължения за икономическите оператори, по-конкретно за ограничаване на употребата на тежки метали в превозните средства. С нея също така са определени основни правила за разширена отговорност на производителя, съгласно които от производителите на превозни средства се изисква да компенсират част от разходите за събирането на излезлите от употреба превозни средства.

(4) В извършената от Комисията оценка на Директива 2000/53/ЕО е изтъкнато, че с нея ефективно са постигнати много от първоначалните ѝ цели, по-конкретно премахването на кадмия, оловото, живака и шестевалентния хром от превозните средства, увеличаването на броя на пунктовете за събиране на излезли от употреба превозни средства и постигането на целите за оползотворяването и рециклирането. В оценката обаче е констатирано, че с директивата не са решени удовлетворително важни проблеми, свързани със събирането на излезлите от употреба превозни средства, и с нея вече не може да се гарантира високо качество на третиране на тези превозни средства.

([3]) Регламент (ЕС) 2024/1252 на Европейския парламент и на Съвета от 11 април 2024 г. за създаване на рамка за гарантиране на сигурни и устойчиви доставки на суровини от критично значение и за изменение на регламенти (ЕС) № 168/2013, (ЕС) 2018/858, (ЕС) 2018/1724 и (ЕС) 2019/1020 (ОВ L, 2024/1252, 3.5.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).

([4]) Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 септември 2000 г. относно излезлите от употреба превозни средства (ОВ L 269, 21.10.2000 г., стр. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj).

(5) С Директива 2005/64/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([5]) се регламентира одобряването на типа на моторни превозни средства по отношение на възможната им повторна употреба, рециклиране и оползотворяване, така че да може да се постигнат целите, поставени в Директива 2000/53/ЕО, след излизането от употреба на тези превозни средства. С Директива 2005/64/ЕО обаче не е постигнато съществено подобрение по отношение на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването на новите превозни средства и тя не е съобразена с характеристиките на новите превозни средства, които са претърпели значителни промени след влизането в сила на Директива 2005/64/ЕО.

(6) С Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета ([6]) се въвежда цялостна система за одобряване на типа и надзор на пазара на моторни превозни средства, ремаркета, системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, с цел да се гарантира правилното функциониране на единния пазар и да се осигури високо равнище на екологични показатели. Има необходимост от отделен регулаторен акт за целите на процедурата за ЕС одобряване на типа, установена в приложение II към посочения регламент. Ето защо в процедурата за ЕС одобряване на типа е необходимо да бъдат въведени разпоредби и изисквания относно кръговостта на превозните средства. С цел гарантиране на спазването с въпросните изисквания за превозните средства е необходимо да се осигури тяхната проверка в процедурата за ЕС одобряване на типа. Административните разпоредби в Регламент (ЕС) 2018/858, включително разпоредбите относно надзора на пазара, коригиращите мерки, предпазните клаузи и санкциите, се прилагат за одобренията на типа, издавани в съответствие с изискванията на настоящия регламент.

(7) Важно е да се прави разграничение между съществуващите одобрения на типа и нови одобрения на типа. Поради това е необходимо да се изясни кои разпоредби се прилагат за новите типове превозни средства съгласно Регламент (ЕС) 2018/858. Поради това следва да бъде изяснено, че измененията на одобренията на типа не изискват систематично разширяване на одобряването на типа съгласно посочения регламент.

(8) С цел да се подобри функционирането на единния пазар, като същевременно се гарантира високо равнище на опазване на околната среда, е от съществено значение да се хармонизират условията за одобряването на типа на превозните средства по отношение на тяхната възможна повторна употреба, възможно рециклиране и възможно оползотворяване, етапа на производство на превозни средства, оценката на състоянието на превозното средство и износа на употребявани превозни средства. За да се допринася за целите на опазването, защитата и подобряването на качеството на околната среда, защитата на човешкото здраве и разумното и рационално използване на природните ресурси, от съществено значение е да се определят правила относно управлението на излезлите от употреба превозни средства, като се вземе предвид проектирането на превозното средство, както и мерки, насочени към предотвратяване на незаконното разкомплектоване, като например по-добра проследимост в случай на прехвърляне на собствеността върху употребявани превозни средства. Поради това най-ефикасният начин за улесняване на прехода на автомобилния сектор към кръгова икономика е да се установи единна регулаторна рамка на равнището на Съюза, обхващаща по интегриран и последователен начин проектирането, производството, пускането на пазара в Съюза и третирането след излизане от употреба на превозните средства. Това е също така от съществено значение за развитието на пазара на Съюза на вторичните суровини, които се използват в новите превозни средства, пускани на пазара, както и за предотвратяването на пречките пред търговията и на нарушаването на конкуренцията, за гарантирането на правна яснота и подобряването на екологичните показатели на всички икономически оператори, участващи в проектирането, производството и третирането след излизане от употреба на превозните средства. За да се постигнат тези цели , директиви 2000/53/ЕО и 2005/64/ЕО следва да бъдат заменени от регламент, с основание член 114 и член 192, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

(9) В най-отдалечените региони, посочени в член 349 от ДФЕС, държавите членки следва да разполагат с възможността да адаптират задълженията на производителите, за да гарантират предоставянето на услуга, и да покриват разходите за управление на излезлите от употреба превозни средства с оглед на характеристиките на тези региони.

([5]) Директива 2005/64/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 октомври 2005 г. относно типовото одобрение на моторни превозни средства по отношение на възможната им повторна употреба, рециклиране и оползотворяване и за изменение на Директива 70/156/ЕИО на Съвета (ОВ L 310, 25.11.2005 г., стр. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj).

([6]) Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

(10) Директиви 2000/53/ЕО и 2005/64/ЕО се прилагат само за пътнически превозни средства (M_1) и леки търговски превозни средства (N1), които съставляват приблизително 85 % от всички превозни средства, регистрирани в Съюза. Останалите превозни средства, по-конкретно дву- и триколесните превозни средства, четириколесните превозни средства, камионите, автобусите и ремаркетата, не са предмет на нито един акт от законодателството на Съюза по отношение на тяхното екопроектиране и управление след излизане от употреба. Поради това, с цел осигуряване на всеобхватна рамка за кръговост за всички превозни средства, регистрирани в Съюза, включително за тяхното екологосъобразно третиране, както и за предотвратяване на разпокъсаност на единния пазар, настоящият регламент следва се прилага не само за превозните средства от категории M_1 и N_1, а частично — и за превозните средства от категория L, тежките превозни средства и техните ремаркета (M_2, M_3, N_2, N_3 и O). Липсва изчерпателна информация за третирането след излизане от употреба на такива превозни средства в Съюза, което създава пречка за тях да се прилага същият режим, който се прилага за превозните средства от категории M_1 и N_1, след влизането в сила на настоящия регламент. Въпреки това изискванията по отношение на събирането на излезли от употреба превозни средства, тяхното задължително предаване в разрешени съоръжения за третиране, както и премахването на замърсяването от тях, задължителното отстраняване на определени части и компоненти за повторна употреба и рециклиране преди раздробяването и условията за депониране на неинертни отпадъци от раздробяване следва да се прилагат за превозни средства от категория L и за тежките превозни средства и техните ремаркета (M_2, M_3, N_2, N_3 и O). С цел улесняване на третирането на тези излезли от употреба превозни средства, от техните производящи оператори следва да се изисква да предоставят информация за демонтажа и смяната на части, компоненти и материали от такива превозни средства. Разпоредбите, регламентиращи разширената отговорност на производителя, следва да се прилагат и за тези категории превозни средства, като се компенсират разходите за тяхното събиране и премахването на замърсяването от тях, след като излязат от употреба.

(11) Тъй като не всички държави членки изискват регистрацията на превозни средства от категории L1e, L2e или L6e, е необходимо да се даде възможност на държавите членки да освобождават тези категории превозни средства от изискванията, свързани с регистрацията.

(12) Проблемите с износа на употребявани превозни средства засягат не само пътническите превозни средства (M_1) и леките търговски превозни средства (N_1), но и по-големите превозни средства, както показват проучванията. Поради това тези разпоредби следва да се прилагат и за тежките превозни средства и техните ремаркета (M_2, M_3, N_2, N_3 и O).

(13) Превозните средства, проектирани и конструирани или приспособени за употреба само от въоръжените сили, както и превозните средства, проектирани и конструирани за употреба от въоръжените сили, гражданската отбрана, противопожарните служби, силите, отговорни за поддържането на обществения ред, и службите за спешна медицинска помощ, следва да бъдат изключени от обхвата на настоящия регламент. Тези превозни средства изпълняват специализирани оперативни функции и са предмет на специфични технически изисквания, и тяхното проектиране, конструиране и употреба се различават значително от тези на превозните средства, предназначени за общ автомобилен транспорт. Поради това прилагането към такива превозни средства на общи изисквания за кръговост при проектирането им и при управлението на тяхното излизане от употреба не би било целесъобразно, и изключването им от обхвата на настоящия регламент е в съответствие със специфичното естество на техните функции.

(14) За да се запази културното наследство на Европа, превозните средства, които представляват исторически интерес, следва да бъдат изключени от обхвата на настоящия регламент и за тях не следва да се прилагат задълженията, свързани с прехвърлянето на собствеността или износа, или на изискванията при излизане от употреба. По същия начин превозните средства, които са признати от държава членка като превозни средства, които представляват специален културен интерес, следва да бъдат изключени от обхвата на настоящия регламент. Това може например да обхваща превозни средства, притежавани от колекционери или музеи, превозни средства, изработени по поръчка, или състезателни превозни средства, при условие че компетентните органи признаят наличието на съответния специален културен интерес. Изискванията на настоящия регламент обаче, като например изискванията за кръгово проектиране, следва да се прилагат за тези превозни средства, преди те да бъдат счетени за превозни средства, които представляват исторически интерес, или превозни средства, които представляват специален културен интерес. Освен това, когато тези превозни средства вече не се считат от държавите членки за превозни средства, които представляват исторически интерес, или превозни средства, които представляват специален културен интерес, те отново попадат в обхвата на настоящия регламент и следва да се прилагат изисквания, като например задължения, свързани с прехвърлянето на собствеността, износа или излизането от употреба.

(15) За да се избегне прекомерната административна тежест и да се гарантира, че обхватът на настоящия регламент обхваща нуждите на вътрешния пазар, други типове превозни средства, като например превозни средства от категория L, произвеждани в малки серии, или определени колесни превозни средства, проектирани за задвижване с педали от категории L1e-A и L1e-B, следва да останат извън обхвата на настоящия регламент.

(16) Превозните средства със специално предназначение са предвидени да изпълняват специфична функция и изискват специални конфигурации на каросерията, върху които произвеждащият оператор няма пълен контрол. Това усложнява изчисляването на коефициентите на възможна повторна употреба, възможно рециклиране и възможно оползотворяване. За превозни средства със специално предназначение от категории M_1 и N_1 разходите по събирането, премахването на замърсяването, задължителния демонтаж на части и компоненти и третирането следва да се покриват от производителите в рамките на схемата за разширена отговорност на производителя. За превозни средства със специално предназначение от категории M_2, M_3, N_2, N_3 и O следва да се прилага само ограничен набор от правила. Разпоредбите относно веществата, пораждащи безпокойство, в превозните средства следва да се прилагат за превозните средства със специално предназначение от категории M_1 и N_1, както е предвидено в Директива 2000/53/ЕО. Другите части на превозно средство със специално предназначение, чийто тип е одобрен в рамките на многоетапно одобряване на типа, следва да бъдат обхванати в същата степен като категорията на съответното превозно средство. Превозни средства със специално предназначение от всички категории, с изключение на категории M_1, N_1, които са произведени от малък производещ оператор, следва да бъдат обхванати от настоящия регламент.

(17) Моторните каравани и къмпинг-ремаркетата се различават от конвенционалните превозни средства или ремаркета, тъй като тяхната основна функция е настаняване, а не транспорт. Тези каравани са произведени с неавтомобилни компоненти като дървен материал, мебели, водни системи и битови електрически системи, които са извън обхвата на съоръженията за рециклиране на превозни средства. Много къмпинг-ремаркета са трайно фиксирани на едно място като ваканционни къщи, използвани за сезонно настаняване, и остават функционални в продължение на десетилетия. Като се имат предвид естеството на тяхното специално предназначение, различният състав на материалите им и текущата им употреба, къмпинг-ремаркетата следва да бъдат изключени от обхвата на настоящия регламент. Моторните каравани, които често не са регистрирани, не следва да се класифицират като излезли от употреба превозни средства, докато продължават да се използват като жилища. Моторните каравани имат в базовите си превозни средства части и компоненти, които се използват и в други превозни средства, и поради това следва да подлежат на същите задължения, след като престанат да се използват за жилищни цели.

(18) Едно от най-големите практически затруднения при прилагането на Директива 2000/53/ЕО е свързано с определянето дали едно превозно средство е излязло от употреба или не, по-конкретно в случаите на трансграничен превоз на превозни средства. Въпреки публикуваните насоки по въпроса, тази оценка продължава да бъде проблематична. Поради това е необходимо да се въведат правно обвързващи точни критерии, по които може да се определи дали едно превозно средство е излязло от употреба. Тези критерии следва да се използват от всички съответни компетентни органи, икономически оператори и собственици, които извършват дейности с излезли от употреба превозни средства. Необходимо е обаче да се предвидят изключения, за да се запази възможността държавите членки да определят ситуации, при които отделни превозни средства не следва да попадат в обхвата на настоящия регламент поради статута им на превозни средства, които представляват специален културен интерес, доколкото те съхраняват този статут. Освен това компетентните органи на дадена държава членка следва да могат да освободят дадено превозно средство от статута на излязло от употреба превозно средство, когато съответното превозно средство подлежи на ремонт, по искане на неговия собственик.

(19) В оценката на Директива 2000/53/ЕО е констатирано, че разпоредбите на директивата относно проектирането на превозни средства, с които се цели да се улесни тяхното разкомплектоване и разпространението на рециклирани материали, са имали крайно ограничено отражение върху проектирането и производството на нови превозни средства, тъй като не са били достатъчно подробни, конкретни и измерими.

(20) Решаването на проблемите, свързани както с проектирането на всички превозни средства, пускани на пазара на Съюза, така и с излизането им от употреба, изисква въвеждане на хармонизирани изисквания за кръговост, които трябва да се проверяват при одобряването на типа. Проектирането и производството на превозни средства по начин, с който се гарантира, че техните части и компоненти подлежат на повторна употреба и че материалите, които съдържат, подлежат на рециклиране, е от съществено значение, за да се предотврати липсата на възможност за правилно оползотворяване на тези части, компоненти и материали, когато превозното средство излезе от употреба. Поради това произвеждащите оператори и техните доставчици следва да интегрират стратегии за проектиране, с които възможностите за повторна употреба и рециклиране се подобряват на ранен етап в разработването на нови превозни средства. Съответно новите типове превозни средства следва да продължат да се произвеждат, така че да подлежат на възможна повторна употреба или възможно рециклиране до минимум 85 % от тяхната обща маса и да подлежат на възможна повторна употреба или възможно оползотворяване до минимум 95 % от тяхната обща маса, както е предвидено в Директива 2005/64/ЕО. С цел да се гарантира, че изчисляването на коефициентите на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването се извършва по еднообразен начин и може да бъде проследявано, следва да се установи нова методика за изчисляване и проверка на коефициентите на възможната повторна употреба, рециклирането и оползотворяването на превозните средства. Тази методика следва да отразява по-добре реалния потенциал за рециклиране, повторна употреба и оползотворяване след излизане от употреба на едно ново превозно средство и да бъде съобразена с развитието на технологиите. С цел да се гарантират равнопоставени условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да установи тази методика, като се вземе предвид международния стандарт ISO 22628:2002. До установяването на такава методика коефициентите на възможната повторна употреба, възможно рециклирането и възможно оползотворяването следва да продължат да се изчисляват в съответствие с международния стандарт ISO 22628:2002, както е предвидено в Директива 2005/64/ЕО. Комисията следва да се стреми да гарантира, че съответната методика на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) бива съответно осъвременявана, за да бъдат избягвани несъответствие с методиката на Съюза и за да се намали тежестта за произвеждащите оператори.

(21) Веригата за доставки в автомобилната промишленост включва голям брой доставчици, включително много малки и средни предприятия (МСП), извършващи дейност в различни региони и с различни организационни структури. Въпреки че произвеждащите оператори следва да събират информация по цялата верига на доставки относно материалите, използвани в превозните средства, и да установяват и прилагат процедури за проверка на точността на тази информация, те следва да вземат предвид капацитета на МСП. МСП често разполагат с ограничени административни ресурси, по-малко технически инструменти и в някои случаи не разполагат с установени системи за генериране или проверка на подробни данни за аспектите, свързани с околната среда, или за състава на материалите. Тези ограничения могат да засегнат наличността и пълнотата на информацията, която МСП са в състояние да предоставят. Съответно при оценката на процедурите на произвеждащите оператори за събиране и проверка на информацията за доставчиците следва надлежно да се вземе предвид специфичното положение на МСП във веригата на доставки.

(22) Осигуряването на ремонтопригодност на превозните средства през целия им експлоатационен срок е основен стълб на една наистина устойчива и кръгова автомобилна икономика. Превозните средства не следва да бъдат преждевременно класифицирани като излезли от употреба, когато продължават да са ремонтопригодни, тъй като това би довело до ненужни отпадъци, икономическа неефективност и неоправдана тежест за собствениците на превозни средства.

(23) Превозните средства следва да се проектират и произвеждат по начин, ограничаващ наличието на вещества, пораждащи безпокойство. В своето съобщение от 14 октомври 2020 г. „Стратегия за устойчивост в областта на химикалите — към нетоксична околна среда“ Комисията посочва, че употребата на вещества, пораждащи безпокойство, трябва да се сведе до минимум, доколкото това е възможно, и постепенно да се прекрати употребата на най-вредните от тях за несъществени приложения в обществото, по-специално в потребителските продукти. Съответно употребата на вещества, пораждащи безпокойство, като съставки на материалите, използвани в превозните средства или в техни части или компоненти, следва да се сведе до минимум, доколкото това е възможно, за да се гарантира, че както превозните средства, така и рециклираните материали от тях нямат неблагоприятни последици за околната среда или човешкото здраве през целия си жизнен цикъл.

(24) С Директива 2000/53/ЕО вече е ограничена употребата на олово, живак, кадмий и шествалентен хром в превозните средства и са предвидени изключения, когато такива вещества са разрешени да се използват в определени приложения. В настоящия регламент следва да се възприемат тези съществуващи правила. С цел гарантиране на съгласуваност на законодателството относно химикалите обаче ограниченията по отношение на пускането на пазара и употребата на други вещества в превозните средства следва да бъдат уредени съгласно Регламент (ЕО) № 1907/2006 на Европейския парламент и на Съвета ([7]). Аналогично ограниченията относно употребата на вещества, предмет на Регламент (ЕС) 2019/1021 на Европейския парламент и на Съвета ([8]), следва да се спазват на основание разпоредбите в същия регламент.

(25) За да се улесни спазването на настоящия регламент и да се предоставят насоки относно наличието на вещества, пораждащи безпокойство, в превозните средства и в техните части и компоненти, включително тези, които възпрепятстват повторната употреба и рециклирането на материали или оказват неблагоприятно въздействие върху здравето или околната среда, е целесъобразно Комисията да извърши оценка и картографиране на тези вещества. За тази цел Комисията, подпомагана от Европейската агенция по химикали, създадена с Регламент (ЕО) № 1907/2006 (наричана по-нататък „Агенцията“), следва да изготви доклад относно наличието в превозните средства на вещества, пораждащи безпокойство. В този доклад следва да се определи до каква степен тези вещества възпрепятстват повторната употреба и рециклирането или оказват неблагоприятно въздействие върху здравето или околната среда, без да се дублират оценките, които вече се изискват съгласно друго законодателство на Съюза. Въз основа на своите констатации Комисията следва да обмисли и предприеме подходящи последващи мерки, включително, когато е целесъобразно, приемане на делегирани актове за установяване на изисквания за информация и ограничения за веществата, пораждащи безпокойство, които оказват отрицателно въздействие върху повторната употреба и рециклирането на материали по причини, които не са свързани предимно с безопасността на химичните вещества.

(26) В Директива 2000/53/ЕО са предвидени изключения от ограниченията относно употребата на олово и кадмий в батериите, използвани в превозните средства, които са възприети в настоящия регламент. Същевременно употребата на вещества в батериите е изчерпателно уредена в Регламент (ЕС) 2023/1542 на Европейския парламент и на Съвета ([9]). Поради това употребата на такива вещества следва да бъде уредена във и евентуалните ограничения върху тях със съответните изключения следва да бъдат прехвърлени, където е целесъобразно, в същия регламент посредством разпоредба за изменение, включена в настоящия регламент.

(27) С цел привеждане в съответствие с научно-техническия напредък правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от ДФЕС следва да продължи да бъде делегирано на Комисията по отношение на въвеждането на изменения в изключенията от ограниченията относно употребата на олово, живак, кадмий и шествалентен хром в превозните средства съгласно настоящия регламент. Измененията или заличаването на такива изключения следва да бъдат предхождани от оценка на социално-икономическите въздействия на съответната промяна, което липсва в Директива 2000/53/ЕО. В оценката следва да бъдат взети предвид наличието на алтернативни вещества и въздействията върху околното среда и човешкото здраве през целия жизнен цикъл на превозните средства. Преди приемането на такъв делегиран акт Комисията следва да се консултира със съответните експерти и заинтересовани страни, за да вземе предвид социално-икономическите въздействия и въздействията върху околната среда и човешкото здраве. С цел гарантиране на ефективно вземане на решения, координиране и управление на техническите, научните и административните аспекти на измененията на настоящия регламент по отношение на ограниченията относно употребата на веществата в превозните средства, Агенцията следва да оказва съдействие на Комисията при извършването на такава оценка.

([7]) Регламент (ЕО) № 1907/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2006 г. относно регистрацията, оценката, разрешаването и ограничаването на химикали (REACH), за създаване на Европейска агенция по химикали, за изменение на Директива 1999/45/ЕО и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 793/93 на Съвета и Регламент (ЕО) № 1488/94 на Комисията, както и на Директива 76/769/ЕИО на Съвета и директиви 91/155/ЕИО, 93/67/ЕИО, 93/105/ЕО и 2000/21/ЕО на Комисията (ОВ L 396, 30.12.2006 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj).

([8]) Регламент (ЕС) 2019/1021 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. относно устойчивите органични замърсители (ОВ L 169, 25.6.2019 г., стр. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj).

([9]) Регламент (ЕС) 2023/1542 на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2023 г. за батериите и негодните за употреба батерии, за изменение на Директива 2008/98/ЕО и Регламент (ЕС) 2019/1020 и за отмяна на Директива 2006/66/ЕО (ОВ L 191, 28.7.2023 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).

(28) С цел увеличаване на кръговостта в автомобилния сектор превозните средства следва все повече да се проектират и произвеждат по такъв начин, че да се използват рециклирани материали вместо първични суровини, като в същото време се запазват показателите за безопасност на превозните средства. С рециклираните материали се създава възможност за по-ефективно използване на ресурсите, производството се декарбонизира и се намаляват отрицателните въздействия върху околната среда, свързани с използването на първични суровини. По-голямата кръговост за превозните средства, произвеждани в трети държави, които се пускат на пазара на Съюза, също ще допринесе за намаляването на емисиите на парникови газове в световен мащаб, включително в Съюза. Това ще засили също така стратегическата автономност и конкурентоспособността на Съюза посредством намаляване на зависимостите от суровини и енергия, свързани с доставките на първични суровини, по-специално чрез допринасяне за запазването на ценни суровини от критично значение в рамките на Съюза и същевременно чрез засилване на пазара на вторични суровини. Въпреки че на глобално равнище няма изисквания по отношение на използването на рециклирано съдържание, много произвеждащи оператори вече използват рециклирани материали в произвежданите от тях превозни средства. С установяването на цели за рециклирано съдържание и на единни разпоредби за неговото изчисляване ще се гарантира правна сигурност и ще се допринесе за лоялната конкуренция между произвеждащи оператори. Изискванията следва да се прилагат за всички произвеждащи оператори, които имат намерение да пускат превозни средства на пазара на Съюза, включително чрез онлайн места за търговия, независимо къде са установени. В настоящия регламент следва да се вземе предвид значението на глобалните вериги за създаване на стойност, като се даде възможност за снабдяване с вторични суровини, предлагани извън Съюза.

(29) Като се имат предвид ниският коефициент на рециклиране на пластмасите, особено от излезлите от употреба превозни средства, и общите отрицателни въздействия на другите форми на третиране на пластмасовите отпадъци, е целесъобразно да се увеличи разпространението на рециклирани пластмаси в превозните средства. За целта следва да се включи задължителна цел в новите превозни средства да се използва пластмаса, рециклирана от отпадъци след потреблението. Съответно всеки тип превозни средства следва да съдържа пластмаса, рециклирана от пластмасови отпадъци след потреблението, с прогресивно нарастващи проценти. От тази цел за рециклирано съдържание на пластмаса в типовете превозни средства 20 % следва да бъдат постигнати с включване на пластмаса, рециклирана от излезли от употреба превозни средства. Подборът на пластмасите, попадащи в обхвата на целите, се основава на рециклируемите видове пластмаси, посочени в специалното проучване на Съвместния изследователски център, озаглавено „Към цели за съдържанието на рециклирана пластмаса в новите леки пътнически автомобили и леките търговски превозни средства — Технически предложения и анализ на въздействието в контекста на прегледа на Директивата относно излезлите от употреба превозни средства“, и в оценката на въздействието на настоящия регламент. В тези документи термокомплектите, различни от полиуретанова пяна в седалките и еластомерите, не се вземат предвид при изчисляването на целите, като се има предвид, че термокомплектите са особено трудни за рециклиране. Много често срещани еластомери, термокомплекти и напречно свързани материали отговарят на определението за полимер, посочено в определението за пластмаси в Регламент (ЕО) № 1907/2006. Еластомерите, включително термопластичните еластомери, които могат да бъдат преработени в термопластмаси, са включени в обхвата на целите за рециклирано съдържание на пластмаси, предвидени в настоящия регламент. Разглеждат се обаче цели за рециклирано съдържание на еластомери в гумите, тъй като гумите са приоритетен продукт съгласно Регламент (ЕС) 2024/1781 на Европейския парламент и на Съвета ([10]) и следователно не попадат в обхвата на настоящия регламент. За да се гарантират еднообразни условия за изпълнението на това задължение, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия да установи методика за изчисляването и проверката на процентите на рециклираните от отпадъци след потреблението и на отпадъците след потреблението от излезли от употреба превозни средства. За да се даде възможност за методи за рециклиране, различни от механичното рециклиране, включително химическото рециклиране, и за да се допринася за постигането на целите за рециклирано съдържание, е необходимо да се установят допълнителни правила за изчисляване, проверка и докладване на съдържанието на рециклирана пластмаса. В такива случаи е необходимо да се въведе т.нар. отчитане на баланса на масата в съответствие с методиките за отчитане на баланса на масата, приложими за рециклирането на пластмаси, като се вземат предвид характеристиките на специалните технологии за рециклиране на пластмаси, като например при разнородните раздробени автомобилни отпадъци. Когато липсата на наличност или прекомерните цени на конкретни рециклирани пластмаси правят спазването на минималните проценти прекомерно трудно, на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да допълва настоящия регламент, като определя временни дерогации от целите за съдържание на рециклирана пластмаса.

([10]) Регламент (ЕС) 2024/1781 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 г. за създаване на рамка за определяне на изискванията за екопроектиране за устойчиви продукти, за изменение на Директива (ЕС) 2020/1828 и Регламент (ЕС) 2023/1542 и за отмяна на Директива 2009/125/ЕО (ОВ L, 2024/1781, 28.6.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj).

(30) Насърчаването на употребата на рециклирана пластмаса в превозните средства се основава на презумпцията, че самото рециклирано съдържание е произведено по екологично устойчив начин, така че въглеродният отпечатък да бъде намален и кръговата икономика да бъде стимулирана. За тази цел е необходимо да се въведат някои предпазни мерки, за да се гарантира, че начинът на получаване на рециклирано съдържание не обезсмисля ползите за околната среда от употребата на такова рециклирано съдържание в превозните средства. Ето защо е необходимо да бъдат взети под внимание съответните съображения, свързани с околната среда, по недискриминационен начин по отношение както на вътрешно произведената, така и на вносната рециклирана пластмаса. За тази цел, за да бъдат отчетени при изчисляването на целите за рециклирано съдържание, определени в регламента, рециклираните пластмаси следва да подлежат на равностойни условия по отношение на изискванията за опазване на човешкото здраве, климата и околната среда, включително относно емисиите и управлението на отпадъците, независимо дали процесът на рециклиране се извършва във или извън Съюза.

(31) Условията, приложими за материали, рециклирани в трети държави, включително изискванията за одит, следва да се прилагат едва от 14 август 2030 г. и Комисията следва да оцени по-подробно очакваното въздействие на тези условия в контекста на развитието на пазарната ситуация и на търговските отношения и да докладва за своята оценка на Европейския парламент и на Съвета до 14 август 2028 г.

(32) За да бъдат постигнати целите за интегриране на рециклирано съдържание съгласно настоящия регламент, Комисията следва да публикува до 14 август 2032 г. преглед на състоянието на технологичното развитие и екологичните показатели на пластмасите от биомаса и еластомерите, получени от повторната обработка на гуми в превозните средства, и когато е целесъобразно, да представи законодателно предложение с изисквания и цели за устойчивост.

(33) Автомобилният сектор е един от най-големите потребители на стомана и разпространението на рециклирана стомана в новите превозни средства продължава да бъде слабо. С цел допринасяне за намаляването на въглеродния отпечатък, свързан с производството на нови превозни средства, и подпомагане на прехода на автомобилната промишленост към неутралност по отношение на климата, следва да се определи минимален процент стомана, рециклирана от отпадъци от стомана след потреблението и, когато е приложимо, от железен скрап в новите превозни средства. Поради това на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС с оглед определянето на минимален процент стомана, рециклирана от отпадъци от стомана след потреблението, и когато е целесъобразно, от железен скрап, включително плоски и дълги групи продукти от въглеродна стомана и евентуално неръждаема стомана, налична и използвана в типовете превозни средства. Установяването на тази бъдеща цел следва да бъде предхождано от специално проучване на Комисията, обхващащо всички съответни технически, екологични и икономически фактори, свързани с осъществимостта на тази цел, включително въздействието върху други сектори, използващи стомана, и глобалните емисии на парникови газове. Важно е да се прави разграничение между различните групи продукти от стомана в превозното средство, тъй като те се произвеждат с помощта на различни технологии, които имат различаващи се ограничения за използването на железен скрап по отношение на способността му да допуска съдържание на мед и други метални примеси. С цел допълване на някои несъществени елементи на настоящия регламент, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС с оглед установяването на методика за изчисляването и проверката на процента на стоманата, оползотворена от отпадъци от стомана след потреблението, и ако е целесъобразно, оползотворената от железен скрап стомана, налична и използвана в съответния тип превозни средства.

(34) Автомобилният сектор е и един от най-големите потребители на алуминий, като на него се падат повече от 40 % от общото търсене в Съюза, и употребата продължава да нараства. Сегашното използване на рециклиран алуминий в новите превозни средства е с нисък процент. С цел допринасяне за намаляването на въглеродния отпечатък, свързан с производството на нови превозни средства, и подпомагане на прехода на автомобилната промишленост към неутралност по отношение на климата, намаляване на потреблението на енергия и на разходите и повишаване на устойчивостта чрез намаляване на зависимостите от доставките на първични суровини, е целесъобразно да се увеличи използването на рециклиран алуминий в превозните средства. За тази цел на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС във връзка с определянето на минимален процент алуминий и неговите сплави, рециклирани от отпадъци след потреблението, в типовете превозни средства и, ако е приложимо, от отпадъци преди потреблението, налични и използвани в типовете превозни средства. Установяването на тази бъдеща цел следва да бъде предхождано от специално проучване на Комисията, обхващащо всички съответни технически, екологични и икономически фактори, свързани с осъществимостта на тази цел. С цел допълване на някои несъществени елементи на настоящия регламент, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС с оглед установяването на методика за изчисляването и проверката на процента на алуминия и неговите сплави, оползотворени от отпадъци след потреблението, и ако е приложими, оползотворени от отпадъци след потреблението, налични и използвани в съответния тип превозни средства.

(35) Има потенциал в превозните средства да се увеличи рециклираното съдържание на други често използвани от автомобилната промишленост материали, за които няма добре развити пазари на вторични суровини, отпечатъкът, свързан с производството на първични суровини, е висок или равнищата на рециклиране са ограничени, но същевременно технологиите за сортиране и рециклиране се подобряват. Поради това е целесъобразно Комисията да оцени доколко е желателно, осъществимо и какви въздействия би имало поставянето на цели за рециклирано съдържание на използваните в постоянните магнити неодим, диспрозий, празеодим, тербий, самарий, никел, кобалт, бор, както и за магнезия и неговите сплави.

(36) С цел засилване на слабо развитите пазари на вторични суровини правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС следва да се делегира на Комисията във връзка с установяването на минимални проценти магнезий и неговите сплави, неодим, диспрозий, празеодим, тербий, самарий, никел, кобалт или бор, рециклирани от отпадъци след потреблението, налични и използвани в типовете превозни средства. С цел допълване на някои несъществени елементи на настоящия регламент, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС с оглед установяването на методика за изчисляването и проверката на процента на тези материали, рециклирани от отпадъци след потреблението, и ако е целесъобразно, от отпадъци преди потреблението, в съответния тип превозни средства. В методиката е необходимо да се пояснят определенията за скрап след потреблението и скрап преди потреблението. Това е от значение, за да се стимулира подобряването на качеството и запазването на стойността за фракциите на отпадъците след потреблението. С цел насърчаване на декарбонизацията чрез използването на по-голямо рециклирано съдържание ясните определения са необходими, за да се стимулира рециклирането на скрап след потреблението, като същевременно се сведе до минимум използването на скрап преди потреблението, който обикновено има същия въглероден отпечатък като първичната суровина.

(37) В съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2024/1252 и предвид необходимостта в настоящия регламент да се въведат разпоредби относно рециклираното съдържание в превозните средства и информация относно отстраняването на части и компоненти, съдържащи материали за постоянни магнити в превозните средства, тези разпоредби следва се прилагат, както се прилагат специфичните за сектора разпоредби в Регламент (ЕС) 2024/1252. Така ще се гарантира рационализирането и интегрирането на различните задължения, свързани с предоставянето на информация относно демонтажа на тези части и компоненти съгласно процедурите в настоящия регламент с тези за други части и компоненти. Прилагат се задълженията, свързани с етикетирането, посочени в член 28 от Регламент (ЕС) 2024/1252.

(38) С цел да се гарантира, че батериите се рециклират в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2023/1542 и че двигателите, задвижвани с електричество, съдържащи значителни количества редкоземни елементи, също може да се сменят и рециклират, е необходимо да се въведат изисквания за проектирането на нови типове превозни средства, с които се гарантира, че тези батерии и техните пакети батерии и двигатели, задвижвани с електричество, може да се демонтират лесно от разрешени съоръжения за третиране или от оператори по ремонта и техническата поддръжка на всеки етап от жизнения цикъл на едно превозно средство. Комисията следва също така да насърчава разработването на стандарти за техники за проектиране и сглобяване, които улесняват техническата поддръжка, ремонта и промяната на предназначението на батериите и пакетите батерии. В по-широк план, за да се увеличи максимално потенциалът за замяна, повторна употреба, рециклиране, вторично производство или обновяване на части и компоненти на превозните средства и за да се сведат до минимум отпадъците, превозните средства следва да бъдат проектирани по начин, който позволява отстраняването на възможно най-много части и компоненти. Понятието за техническа осъществимост следва да се тълкува по начин, който подкрепя и улеснява тези цели, като същевременно се признава, че в някои случаи изискванията за безопасност или функционалните изисквания за дадена част могат да оправдаят алтернативни решения, които ограничават възможността за отстраняване на част или компонент. В такива случаи произвеждащите оператори следва да докажат необходимостта от такъв избор. С цел привеждане в съответствие с научно-техническия напредък правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС следва да се делегира на Комисията във връзка с въвеждането на изменения в настоящия регламент чрез преразглеждане на списъка с части и компоненти, които трябва да се проектират с възможност за смяна и демонтаж от превозните средства. С цел да се гарантират еднообразни условия за прилагането на това изискване за проектирането, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия.

(39) Съгласно системата за одобряване на типа, въведена с Регламент (ЕС) 2018/858, от произвеждащите оператори се изисква да произвеждат превозните средства, системите, компонентите и отделните технически възли в съответствие с одобрения тип превозно средство. С цел да се гарантира, че произвеждащите оператори спазват изискванията за кръговост, които са приложими за тях на етапа на одобряване на типа и са посочени в настоящия регламент, и че органите по одобряването на типа могат да проверяват тяхното съответствие, е необходимо произвеждащите оператори да включват информацията, необходима за процедурата за одобряване на типа, в информационното досие. С цел увеличаване на прозрачността и гарантиране, че необходимата информация за одобряване на типа се предоставя по начин, съгласуван с изискванията в другите законодателни актове, регламентиращи изискванията за одобряване на типа на превозните средства, Комисията следва да въведе в правилата, установени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 ([11]) на Комисията, изменения, с които се стандартизират документите и информацията, които се включват в информационното досие, и съответно да определи административните изисквания за одобряване на типа.

(40) С цел да се гарантира, че произвеждащите оператори на пътнически автомобили и леки търговски превозни средства въвеждат мерки, с които се осигурява спазването на изискванията за кръговост съгласно настоящия регламент, и за да бъдат стимулирани да подобряват кръговостта на превозните средства, те следва да изготвят цялостна стратегия за кръговост. Стратегията за кръговост следва да се изготвя на равнището на произвеждащия оператор и да се актуализира на всеки пет години. Копие от тази стратегия следва да се предоставя на органите по одобряване на типа, както и на Комисията. Въпреки че се предоставя на органите по одобряване на типа, стратегията за кръговост не следва да бъде свързана с процеса по одобряване на типа. За да се гарантира по-широк надзор и контрол, Комисията следва да направи публично достъпни стратегиите за кръговост на произвеждащите оператори, както и техните актуализирани версии, при надлежно зачитане на защитата на всяка поверителна информация. Комисията следва да изготвя и публикува поне веднъж на всеки шест години доклад относно кръговостта на автомобилния сектор въз основа на, наред с друга информация, стратегиите за кръговост, представени от произвеждащите оператори.

(41) С цел увеличаване на прозрачността по отношение на използването на рециклирани материали от автомобилния сектор и предоставяне на стимули за повишаване на равнищата на рециклирано съдържание, от произвеждащите оператори следва да се изисква да предоставят техническа документация, в която е посочен процентът на рециклираните материали в новите типове превозни средства, за които се подават заявления за одобряване на типа. Това изискване следва се прилага за избрани материали, при които увеличаването на равнището на рециклирано съдържание в превозните средства би имало значителни ползи за околната среда. Задължителната декларация следва да се представя на органа по одобряването на типа заедно с останалите документи като част от заявлението за одобряване на типа.

(42) Достъпът до актуална информация и своевременната комуникация между произвеждащите оператори и операторите по управлението на отпадъци по цялата верига за създаване на стойност в автомобилния сектор са от съществено значение за максималното увеличаване на повторната употреба, вторичното производство и обновяването на частите и компонентите на едно превозно средство и за гарантирането на висококачествено рециклиране на излезлите от употреба превозни средства. Поради това произвеждащите оператори следва да предоставят на операторите по управлението на отпадъци и на операторите по ремонта и техническата поддръжка неограничен, стандартизиран и недискриминационен достъп до необходимата информация, включително чрез съществуващи инструменти, използвани от автомобилната промишленост, за безопасния демонтаж и смяна на определени части, компоненти и материали в едно превозно средство. Произвеждащите оператори не следва да бъдат задължени да предоставят такава информация на операторите по ремонта и техническата поддръжка, когато тази информация вече е била предоставена съгласно друго законодателство на Съюза. Информацията следва да предоставя насоки за операторите по управлението на отпадъци, издателите на техническа информация и операторите по ремонта и техническата поддръжка за извършването на стъпките и ясни инструкции относно стъпките, необходими за достъп и демонтаж на акумулаторните батерии за електрически превозни средства и на техните пакети батерии, включително необходимите инструменти или технологии за безопасното им разреждане, както и за двигателите, задвижвани с електричество. Информацията следва също така да предоставя ясни инструкции относно използването на инструменти или технологии за този достъп и демонтаж. Тя следва да спомага за разпознаването, намирането и демонтажа на частите, компонентите и материалите, подлежащи на премахване на замърсяването и демонтаж от превозното средство преди раздробяването, както и на частите и компонентите, съдържащи критичните суровини в постоянните магнити, посочени в Регламент (ЕС) 2024/1252. Произвеждащите оператори следва също така да предоставят на службите за спешна помощ информация с насоки за спасителни действия и реагиране при извънредни ситуации. Важно е правата върху интелектуалната собственост да се спазват надлежно, като се гарантира, че достъпът до техническа информация не компрометира патентовани технологии или търговски тайни. Това следва да се извършва чрез комуникационните платформи, установени от произвеждащите оператори, и информацията следва да се предоставя безплатно, с изключение на не прекомерно високи административни разходи. Органите по одобряването на типа следва да проверяват дали необходимата информация е била предоставена от произвеждащите оператори. Като се има предвид необходимостта от подкрепа за преоборудването на превозните средства като начин за намаляване на емисиите, удължаване на жизнения цикъл на превозните средства и насърчаване на устойчивостта, произвеждащите оператори следва също така да гарантират подходящо сътрудничество с операторите, извършващи преоборудване .

([11]) Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/683 на Комисията от 15 април 2020 г. относно изпълнението на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на административните изисквания за одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (ОВ L 163, 26.5.2020 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

(43) Достъпът на операторите на пазара на следпродажбени услуги до информация относно демонтирането на части и компоненти от излезлите от употреба превозни средства, включително с оглед на бъдещата подмяна на тези части и компоненти, следва да бъде гарантиран, за да се запази изборът на потребителите и да се гарантира ефективното използване на ресурсите. Поради това е необходимо да се гарантира, че на операторите по управление на отпадъците и на издателите на техническа информация се предоставя информацията, необходима за безопасното и ефективно демонтиране на такива части и компоненти от излезлите от употреба превозни средства. Освен това такава информация следва да се предоставя на операторите, извършващи дейност, свързана с ремонт и поддръжка на превозни средства, когато те не се определят като оператори по управление на отпадъци, и само в случаите, когато предоставянето на такава информация все още не е обхванато от друго законодателство на Съюза.

(44) Макар че цифровото кодиране все повече се използва за контрол на различни части и компоненти в превозните средства, при оценката на Директива 2000/53/ЕО е установено, че с такова кодиране е възможно да се създадат пречки за пълноценното използване на потенциала за повторна употреба, вторично производство и обновяване на определени части и компоненти. Поради това е от съществено значение от произвеждащите оператори да се изисква да предоставят необходимата информация, за да могат професионалните оператори по управлението на отпадъци и операторите по ремонта и техническата поддръжка да преодоляват проблемите, създавани с такива цифрово кодирани части и компоненти в едно превозно средство, когато с кодирането се създават пречки за операциите по ремонт, техническо обслужване или смяна в друго превозно средство.

(45) Произвеждащите оператори и техните доставчици следва да използват стандартите за кодирането на компоненти и материали, установени първоначално в Решение 2003/138/ЕО ([12]) на Комисията за целите на етикетирането и разпознаването на използваните в превозните средства пластмасови и еластомерни части, компоненти и материали. Те следва да гарантират, че всички части и компоненти на превозните средства са маркирани в съответствие с останалото приложимо законодателство на Съюза, по-конкретно по отношение на етикетирането на батерии и постоянни магнити, съдържащи се в превозните средства, които пускат на пазара. С цел привеждане в съответствие с научно-техническия напредък правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС следва да се делегира на Комисията във връзка с въвеждането на изменения в приложението, където е посочено как следва да се етикетират частите и компонентите на превозните средства.

(46) С цел улесняване на третирането след излизане от употреба на превозните средства произвеждащите оператори следва да предоставят чрез електронни инструменти точна, пълна и актуална информация за безопасния демонтаж и смяна на частите и компонентите в превозните средства. За целта следва да се разработи и предостави на разположение цифров паспорт за кръговост на превозното средство, който да се използва като носител на съответните данни, по начин, съгласуван с другите електронни информационни инструменти и платформи, които вече съществуват или са в процес на доразработване в автомобилния сектор, свързани с екологичните показатели на превозните средства и съгласувани със съответните разпоредби в регламенти (ЕС) 2023/1542, (ЕС) 2024/1781 и (ЕС) 2024/1257 ([13]) на Европейския парламент и на Съвета. С цел да се гарантират еднообразни условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да определи техническите изисквания за проектиране и експлоатация на паспорта и правилата за местонахождението на носителя на данните или на друг идентификатор, с който се осигурява възможност за достъп до паспорта на превозното средство. Когато определя правилата за цифровия паспорт за кръговост на превозното средство, Комисията следва да взема предвид необходимостта от високо ниво на сигурност и неприкосновеност, включително във връзка с оперативните данни на превозните средства с цел предотвратяване на заплахи, свързани с киберсигурността.

([12]) Решение 2003/138/ЕО на Комисията от 27 февруари 2003 г. за установяване на стандарти за кодирането на компонентите и материалите, използвани в превозни средства в приложение на Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно излезлите от употреба превозни средства (ОВ L 53, 28.2.2003 г., стр. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj).

([13]) Регламент (ЕС) 2024/1257 на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2024 г. относно одобряване на типа на моторни превозни средства и двигатели, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, по отношение на техните емисии и дълготрайност на акумулаторната батерия (Евро 7), за изменение на Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) № 582/2011 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията, Регламент (ЕС) 2017/2400 на Комисията и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/1362 (ОВ L, 2024/1257, 8.5.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(47) С цел да се гарантира, че за производителите и другите икономически оператори се прилагат едни и същи правила във всички държави членки, е необходимо да се определят хармонизирани правила за управлението на отпадъци от излезли от употреба превозни средства. Това следва да доведе до високо равнище на опазване на околната среда и човешкото здраве в целия Съюз. То също ще доведе и до по-нататъшна на хармонизацията на качеството на услугите по управлението на отпадъци, предоставяни от икономическите оператори, и до улесняване на функционирането на пазара на вторични суровини.

(48) С цел гарантиране на безопасното и екологосъобразно третиране на излезлите от употреба превозни средства всяка организация или предприятие, възнамеряващи да извършват дейности по третирането на отпадъци от такива превозни средства, следва да получат разрешение от компетентния орган. Разрешението следва да се предоставя само ако организацията или предприятието разполага с необходимия капацитет за извършването на дейностите по третирането след излизане от употреба на превозните средства в съответствие с приложимото законодателство на Съюза и национално законодателство, включително конкретните изисквания за третирането, установени в настоящия регламент. В допълнение единствено разрешените съоръжения за третиране следва да разполагат с необходимата компетентност за издаването на сертификати за унищожаване в съответствие с настоящия регламент.

(49) Когато производителите или организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, сключват договори с разрешени съоръжения за третиране с цел изпълнение на задълженията си, свързани с отговорността на производителя, тези договори следва да бъдат в съответствие с принципите на правото в областта на конкуренцията и не следва да включват разпоредби, които имат за цел или резултат ограничаване или нарушаване на конкуренцията, по-специално по смисъла на членове 101 и 102 от ДФЕС. Тези договори следва да бъдат справедливи, прозрачни и следва да не съдържат дискриминационни условия. За да се улесни спазването на тези изисквания, държавите членки следва да могат да предоставят образец на договор.

(50) С Директива 2000/53/ЕО е въведено основно задължение за производителите на превозни средства да компенсират част от разходите за събирането на излезлите от употреба превозни средства. Въз основа на това задължение, в съответствие с принципа „замърсителят плаща“ и съгласно общите минимални изисквания за схемите за разширена отговорност на производителя, определени в Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([14]), е целесъобразно на равнището на Съюза да се определят изисквания относно отговорностите на произвеждащите оператори, свързани с управлението на излезлите от употреба превозни средства. Производителите следва да носят разширена отговорност на производителя за предоставените от тях на пазара за първи път на територията на държава членка превозни средства, след като излязат от употреба. Разширената отговорност на производителя следва да обхваща задълженията, с които се гарантира, че превозните средства, предлагани от производителите на пазара в държава членка, се събират и третират в съответствие с настоящия регламент и че операторите по управлението на отпадъци, третиращи такива превозни средства, изпълняват целите за рециклиране, установени с настоящия регламент.

(51) Държавите членки следва да създадат регистър на производителите, за да се улесни следенето на спазването на задълженията от разширената отговорност на производителя, или да използват съществуващ регистър. Изискванията за регистрация следва да бъдат хармонизирани в целия Съюз, за да се улесни регистрацията, по-конкретно когато производителите предлагат превозни средства в различни държави членки. Регистърът следва да се използва също така за целите на докладването пред компетентните органи относно изпълнението на задълженията от разширената отговорност на производителя. Характеристиките и процедурните аспекти, свързани с този регистър, следва също така да бъдат съгласувани с регистъра на производителите, създаден с Регламент (ЕС) 2023/1542, за да могат производителите на превозни средства и производителите на батерии да използват един и същ регистър. За да се улесни регистрацията на производителите във всички държави членки, Комисията следва да създаде уебсайт, който съдържа връзки към всички национални регистри.

([14]) Директива 2008/98/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно отпадъците и за отмяна на определени директиви (ОВ L 312, 22.11.2008 г., стр. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj).

(52) Съгласно член 30 от Регламент (ЕС) 2022/2065 на Европейския парламент и на Съвета ([15]) доставчиците на онлайн платформи, позволяващи на потребителите да сключват договори от разстояние с търговци, гарантират, че търговците могат да използват тези онлайн платформи за рекламиране на съобщения или за предлагане на продукти или услуги на потребители, намиращи се в Съюза, само ако преди използването на тези платформи за тези цели доставчиците на тези платформи са получили определена информация, когато е приложимо към търговеца. В този контекст превозните средства представляват продукти. Регистърът на производителите, създаден съгласно настоящия регламент, може да представлява публичен регистър за целите на спазването на член 30, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2022/2065. Само сертифицирането от страна на търговеца да се ангажира да предлага само продукти или услуги, които са в съответствие с приложимите правила на правото на Съюза съгласно член 30, параграф 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2022/2065, може да обхваща и изискванията за разширена отговорност на производителя, определени в настоящия регламент. И накрая, за целите на член 30, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2022/2065, когато информацията в регистъра на производителите не е публично достъпна, държавите членки следва да гарантират, че на доставчиците на онлайн платформи се предоставя безплатен достъп до тази информация, за да полагат максимални усилия да преценяват дали информацията е надеждна и пълна.

(53) Когато производител предлага за първи път превозни средства на пазара на територията на държава членка, в която не е установен, той следва да определи упълномощен представител за целите на разширената отговорност на производителя. Ако упълномощен представител представлява в държавата членка повече от един производител, този упълномощен представител следва да предостави името и данните за контакт за всеки от представляваните производители поотделно.

(54) Производителите следва да могат да избират дали ще изпълняват своите задължения, произтичащи от разширената отговорност на производителя, индивидуално, или колективно чрез организации, компетентни в областта на отговорността на производителя, поемащи отговорност от тяхно име. Въпреки това държавите членки следва да могат да изискват производителят да бъде представляван от организация, компетентна в областта на отговорността на производителя. В такива случаи държавата членка не следва да изисква от производителите да бъдат представлявани от конкретна подобна организация, за да има гъвкавост по отношение на броя на организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, които могат да присъстват в дадена държава членка. Такъв следва да бъде случаят и в държавите членки с държавни организации, компетентни в областта на отговорността на производителя, които могат да бъдат предмет на по-специфични договорености съгласно националното право. Въпреки че правните рамки на държавите членки позволяват различни структури на управление, организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, следва по принцип да работят, за да гарантират, че таксите, събирани от производителите, се използват изключително за изпълнение на задълженията, свързани със събирането и третирането на излезли от употреба превозни средства за организирането и финансирането на задълженията за управление на отпадъците. Всички организации, компетентни в областта на отговорността на производителя следва да гарантират поверителността на данните, които са им предоставени от производителите. За да се гарантира, че интересите на всички икономически оператори са надлежно взети предвид, и за да се избегне ситуация, при която операторите по управление на отпадъците са поставени в неизгодно положение при вземането на решения в рамките на схемите за разширена отговорност на производителя, например организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, биха могли поне веднъж годишно да провеждат структурирана консултация със заинтересованите страни и да публикуват на своя уебсайт обобщен доклад от тази консултация, в който се посочват основните получени коментари, заедно с обяснение на начина, по който тези коментари са били разгледани. Операторите по управление на отпадъците следва да получат статут на наблюдатели в управителните органи на организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, а именно в техните изпълнителни съвети, за да се подобри цялостното управление и ефективността на системата, като същевременно се зачита необходимостта от избягване на конфликт на интереси. Освен това операторите по управление на отпадъците следва да бъдат избирани от организации, компетентни в областта на отговорността на производителя, чрез недискриминационна процедура, основана на прозрачни критерии за възлагане.

([15]) Регламент (ЕС) 2022/2065 на Европейския парламент и на Съвета от 19 октомври 2022 г. относно единния пазар на цифрови услуги и за изменение на Директива 2000/31/ЕО (Акт за цифровите услуги) (ОВ L 277, 27.10.2022 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj).

(55) Производителите следва да финансират част от разходите за събирането и третирането на излезлите от употреба превозни средства, необходими за изпълнението на изискванията, установени в настоящия регламент, по-конкретно на задълженията за осигуряване на по-високо качество на вторичните суровини, извличани от превозни средства. Точното равнище на разходите за такива дейности, които следва да се компенсират от производителите, следва да бъде определено, като се вземат предвид приходите на разрешените съоръжения за третиране и другите оператори по управлението на отпадъци, получени от продажба на употребявани резервни части или компоненти и на вторични суровини, извлечени от излезли от употреба превозни средства. За целта компетентните органи, в сътрудничество с производителите и операторите по управлението на отпадъци, следва да следят средните разходи за дейностите по събиране, рециклирането и третирането, както и равнището на финансовите вноски на производителите, за да се гарантира справедливо разпределяне на разходите между всички заинтересовани оператори.

(56) С финансовите вноски на производителите следва също така да се компенсират разходите за образователните кампании, провеждани с цел информиране на обществеността и увеличаване на събирането на излезли от употреба превозни средства, както и за установяването на система за уведомяване във връзка с издаването и предаването на сертификати за унищожаване и за събирането и докладването на съответните данни на компетентните органи. Освен това, тъй като с настоящия регламент се въвеждат промени по отношение на финансовата отговорност на производителите за събирането на излезли от употреба превозни средства, обхванати от Директива 2000/53/ЕО, следва да се предвидят подходящи разпоредби, за да се вземе предвид преходът от Директива 2000/53/ЕО към настоящия регламент.

(57) Производителите, които са избрали да изпълняват индивидуално своите задължения, произтичащи от разширената отговорност на производителя, следва също така да предоставят гаранция, която ще се използва за компенсиране на разходите за управлението на излезлите от употреба превозни средства. Такива гаранции следва да се използват по-конкретно в случаите, когато съответните производители изпаднат в несъстоятелност или окончателно прекратят своята дейност.

(58) Когато производител упражнява колективно своите задължения за разширена отговорност в рамките на организация, компетентна в областта на отговорността на производителя, финансовите вноски, плащани от него, следва да бъдат модулирани въз основа на хармонизирани критерии. С тези критерии следва да се създават икономически стимули за произвеждащите оператори да увеличават кръговостта при проектирането и производството на нови превозни средства, като вземат под внимание количеството първични и рециклирани материали в едно превозно средство, степента, в която то съдържа части, компоненти и материали, които са трудни за демонтаж, разкомплектоване, повторна употреба или рециклиране, както и количеството опасни вещества, което то съдържа. С цел предотвратяване на изкривяване на единния пазар правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС следва да се делегира на Комисията във връзка с въвеждането на допълнения в настоящия регламент за установяване на подробни правила за прилагането на критериите за модулирането на финансовите вноски, плащани на организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя.

(59) Някои държави членки вече са създали структури за разширена отговорност на производителя и системи за управление на отпадъците, които са служат като основа за съответните национални разрешения и договорни споразумения при прилагането на Директива 2000/53/ЕО. Тези държави членки следва да могат да продължат да използват тези структури и системи, при условие че те са в съответствие с настоящия регламент.

(60) Превозните средства често излизат от употреба в държава членка, различна от тази, в която са били пуснати на пазара. Доколкото производител по смисъла на настоящия регламент може да бъде идентифициран в държавата членка, в която превозното средство се превръща в излязло от употреба превозно средство, този производител следва да покрива съответните разходи по събирането и третирането. Тъй като обаче невинаги е възможно да се идентифицира производител в държавата членка, в която превозното средство е излязло от употреба, след като е преминало през граница, е необходимо също така да се въведат правила за трансграничен механизъм за разпределяне на разходите, които следва да се прилагат само за тази конкретна ситуация и само за превозни средства от категории M_1 и N_1. Тези правила следва да гарантират покриването на разходите за събиране и третиране , направени от операторите по управление на отпадъците в държавата членка, в която превозното средство е излязло от употреба. Задълженията, произтичащи от механизма за трансгранично разпределяне на разходите, включително определянето на упълномощени представители във всяка държава членка, не следва да се прилагат за вносителите или дистрибуторите, за да се избегне административната тежест за тези оператори. Всеки произвеждащ оператор на превозни средства от категории M_1 и N_1 следва да бъде задължен да назначи упълномощен представител за трансграничния механизъм във всяка държава членка, да уведоми компетентните органи за това назначение и да създаде механизми за трансгранично сътрудничество със съответните оператори по управлението на отпадъци. Произвеждащите оператори следва да могат да упълномощят организация, компетентна в областта на отговорността на производителя, да действа като техен упълномощен представител за трансграничния механизъм. За произвеждащи оператори, установени извън Съюза, следва да бъде възможно да определят само един представител на произвеждащ оператор в Съюза, посочен в член 13, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/858, за изпълнение на задълженията за трансграничния механизъм и да установят механизми за трансгранично сътрудничество. Въвеждането на такъв трансграничен механизъм допринася за създаването на еднакви условия на конкуренция между разрешените съоръжения за третиране в целия Съюз .

(61) С цел гарантиране на спазването на тези задължения и предотвратяване на изкривяване на единния пазар правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС следва да се делегира на Комисията във връзка с установяването на допълнителни подробни правила за задълженията на производителите, държавите членки и операторите по управлението на отпадъци и на характеристиките на трансграничните механизми.

(62) Основна предпоставка за пълноценното третиране на излезлите от употреба превозни средства е събирането на всички излезли от употреба превозни средства. Поради това с настоящия регламент следва да се въведат определени задължения, свързани със събирането, на първо място, за производителите и на второ място, за държавите членки. Производителите следва да гарантират събирането на всички излезли от употреба превозни средства, които те са предложили за пръв път на пазара на територията на държава членка. За тази цел производителите или организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, следва да създадат или да участват в създаването на системите за събиране и държавите членки следва да приемат всички необходими мерки, за да гарантират, че са въведени системи за събиране, които позволяват постигането на целите на настоящия регламент. Със системите за събиране следва да се осигурява възможност на собствениците и другите ползватели да предават превозните средства в разрешени съоръжения за третиране или пунктове за събиране, без ненужни усилия или разходи. Това на практика означава, че тези системи следва по подходящ начин да обхващат цялата територия на всяка държава членка и да гарантират достатъчна наличност на разрешени съоръжения за третиране и пунктове за събиране. С тях следва също така да се дава възможност за събиране на всички марки излезли от употреба превозни средства, както и на отпадъчни части от ремонт на превозни средства.

(63) Излезлите от употреба превозни средства следва да се третират само в разрешени съоръжения за третиране, поради което тези съоръжения играят основна роля за събирането на излезлите от употреба превозни средства. Въпреки това, с цел да се улесни събирането и да се гарантира достатъчна наличност от съоръжения за събиране на излезли от употреба превозни средства, в настоящия регламент е предвидена възможност за създаване на пунктове за събиране. Ролята на тези пунктове ще бъде ограничена до събирането на излезлите от употреба превозни средства, тяхното съхраняване в подходящи условия и превозването им до разрешено съоръжение за третиране. За експлоатацията на такъв пункт е необходимо специално разрешително. От пунктовете за събиране следва да се изисква да предават всички събрани излезли от употреба превозни средства в разрешени съоръжения за третиране.

(64) С цел осигуряване на ефективно събиране на всички излезли от употреба превозни средства е необходимо обществеността да бъде информирана за наличието на системи за събиране. Собствениците на превозни средства следва да са наясно, че по принцип могат да доставят излязло от употреба превозно средство, със или без акумулаторна батерия за електрически превозни средства, до събирателен пункт или разрешено съоръжение за третиране безплатно, освен ако не липсват основни части като двигателя, задвижван с електричество, двигателя или множество големи части от каросерията, за да се ограничат незаконните дейности по разкомплектоване. При липсваща акумулаторна батерия за електрически превозни средства собственикът на превозното средство следва да докаже, че батерията е била обработена от професионален оператор в съответствие с Регламент (ЕС) 2023/1542. За да се предотврати незаконното разкомплектоване на ценни части и компоненти от излезли от употреба превозни средства и да се насърчи събирането на комплектовани такива превозни средства, безплатната им доставка би могла да се свърже с предоставянето на финансови стимули. В образователната кампания, провеждана от производители или организации, компетентни в областта на отговорността на производителя, следва също така да бъдат представени последиците за околната среда и човешкото здраве от неправилното събиране и третиране на излезлите от употреба превозни средства.

(65) Разрешените съоръжения за третиране следва да издават на последния собственик на превозното средство сертификат за унищожаване при доставката на излязлото от употреба превозно средство в разрешеното съоръжение за третиране . Това е необходимо, за да се гарантира правилен надзор на управлението на излезлите от употреба превозни средства. Минималните изисквания за такива сертификати са посочени в Решение 2002/151/ЕО на Комисията ([16]) и съдържанието на това решение следва да бъде включено, след съответно адаптиране, в настоящия регламент. Тези сертификати следва да се издават в електронен формат на последните собственици на излезлите от употреба превозни средства и да се предоставят от разрешените съоръжения за третиране на съответните органи на държавата членка чрез процедура за електронно уведомяване с цел отмяна на регистрацията на превозното средство. Електронната система за уведомяване следва да позволява предаване на сертификата за унищожаване и предоставяне на копие от електронното уведомление на последния собственик на превозното средство, както и на всеки икономически оператор, действащ от името на този собственик.

([16]) Решение 2002/151/ЕО на Комисията от 19 февруари 2002 г. относно минималните изисквания, приложими към сертификата за унищожаване, издаден съгласно член 5, параграф 3 от Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно излезлите от употреба превозни средства (ОВ L 50, 21.2.2002 г., стр. 94, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj).

(66) Въпреки предвиденото в Директива 2000/53/ЕО задължение всички излезли от употреба превозни средства да се предават в разрешено съоръжение за третиране, местонахождението на значителна част от превозните средства е неизвестно и е възможно те да са били неправомерно третирани или изнесени като излезли от употреба превозни средства или тяхното състояние да не е било докладвано правилно на органите по регистрация в държавите членки. Такива превозни средства се наричат „липсващи превозни средства“. Държавите членки следва да засилят своето сътрудничество, за да се намали броят на липсващите превозни средства. С признаването на сертификатите за унищожаване, издадени в друга държава членка, и със задължението за уведомяване на органите на държавите членки, където превозното средство е било регистрирано, че е издаден сертификат за унищожаване, следва да се създаде възможност за по-добро проследяване на местонахождението на излезлите от употреба превозни средства.

(67) С цел гарантиране на ефективно събиране на излезлите от употреба превозни средства, следва да се въведат задължения, които изрично се отнасят за собствениците на превозни средства. Те следва да доставят превозното си средство, когато то достигне етапа на излизане от употреба, в пунктовете за събиране или разрешените съоръжения за третиране. Когато превозните средства са повредени и застрахователните дружества участват в обявяването им за тотална техническа или икономическа щета, застрахователното дружество или всеки друг автомобилен експерт, действащ от негово име, следва също така да прецени дали превозното средство се счита за излязло от употреба в съответствие с настоящия регламент. В случай на изоставени превозни средства съответните органи следва да определят правила за обявяване на превозно средство за излязло от употреба и да действат в съответствие с настоящия регламент. Изоставени превозни средства биха могли например да бъдат превозни средства, оставени без надзор или незаконно на територията на публична собственост, или които са били паркирани в частна собственост без съгласието на собственика на имота, или които не са били потърсени след уведомяване на собственика на превозното средство от компетентните органи.

(68) С цел гарантиране на еднакво и екологосъобразно третиране на излезлите от употреба превозни средства в Съюза, е от съществено значение да се гарантира, че разрешените съоръжения за третиране приемат и третират всички излезли от употреба превозни средства, части, компоненти и материали, включително отпадъчни части от ремонт на превозни средства, при спазване на условията, определени в техните разрешителни, както и в съответствие с изискванията, определени в настоящия регламент, с най-добрите налични техники и с Директива 2010/75/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([17]). За целите на спазването на изискванията за отстраняване и за качество и на целите за оползотворяване на материалите пълното третиране на излязло от употреба превозно средство може да се извършва от един оператор по управление на отпадъците или в рамките на една инсталация, макар това да не е задължително.

(69) С оглед на основната роля на разрешените съоръжения за третиране за управлението на излезлите от употреба превозни средства по начин, който няма неблагоприятно отражение върху околната среда или човешкото здраве и който допринася за постигането на целите за кръговата икономика на Съюза, е необходимо да се определят задължения, приложими за тези съоръжения и обхващащи всички техни дейности, от приемането и съхранението на излязлото от употреба превозно средство до окончателното му третиране.

(70) С цел гарантиране на проследимост на техните дейности, включително качеството на скрап или други съответни входящи материали, разрешените съоръжения за третиране следва да документират извършените дейности по третирането, да съхраняват документацията в електронен вид най-малко три години и да могат да я представят при поискване на съответните национални органи.

(71) Премахването на замърсяването от едно излязло от употреба превозно средство е първата стъпка към предотвратяването на вреди за околната среда и за човешкото здраве и на рискове за безопасността на труда. Поради това е от съществено значение едно излязло от употреба превозно средство да премине през необходимите дейности за премахване на замърсяването в срок от 30 дни след неговото предаване в разрешеното съоръжение за третиране, преди да бъдат извършени други дейности по третирането на излязлото от употреба превозно средство. По време на този етап отработените масла следва да се събират и съхраняват отделно от другите течности и флуиди и да се третират по-нататък в съответствие с Директива 2008/98/ЕО. Хладилниците следва да бъдат третирани в съответствие с Регламент (ЕС) 2024/573 на Европейския парламент и на Съвета ([18]). Освен това частите, компонентите и материалите, съдържащи олово, кадмий, живак и шествалентен хром, следва да се демонтират от излязлото от употреба превозно средство, за да се предотвратят неблагоприятни въздействия върху хората или околната среда.

([17]) Директива 2010/75/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 24 ноември 2010 г. относно емисиите от промишлеността и от отглеждането на селскостопански животни (комплексно предотвратяване и контрол на замърсяването) (ОВ L 334, 17.12.2010 г., стр. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj).

([18]) Регламент (ЕС) 2024/573 на Европейския парламент и на Съвета от 7 февруари 2024 г. относно флуорсъдържащите парникови газове, за изменение на Директива (ЕС) 2019/1937 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 517/2014 (ОВ L, 2024/573, 20.2.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

(72) С цел гарантиране на правилното прилагане на Регламент (ЕС) 2023/1542 всички батерии, използвани в превозните средства, трябва да се демонтират отделно от излязлото от употреба превозно средство и да се съхраняват на специално определено място за последващо третиране.

(73) С цел максимално увеличаване на потенциала за повторна употреба, вторично производство и обновяване на частите и компонентите, и запазване на голяма част от стойността на вторичните материали, извлечени от излезли от употреба превозни средства, определени части и компоненти следва задължително да се демонтират от излязло от употреба превозно средство, преди да бъде раздробено. Тези части и компоненти следва да бъдат демонтирани в процес на ръчно разкомплектоване, процес на полуавтоматизирано или автоматизирано разглобяване по неразрушителен метод. Следва да е възможно отклонение от изискването за задължителен демонтаж без разрушаване на части и компоненти, когато разрешеното съоръжение за третиране докаже, че ръчното разкомплектоване или автоматизираното или полуавтоматизираното разглобяване без разрушаване води до непропорционални икономически разходи, които не могат да бъдат компенсирани от приходите, очаквани от повторната употреба, вторичното производство или обновяването на тези части и компоненти. В такъв случай следва да е възможно тези части и компоненти да бъдат демонтирани и разрушени за целите на разделянето на съответните материали преди раздробяването. Частите и компонентите могат да бъдат изцяло освободени от задължително отстраняване, ако са определени като такива в настоящия регламент, ако разрешеното съоръжение за третиране докаже, че технологиите след раздробяване отделят материалите от съответните части и компоненти също толкова ефективно, колкото ръчните, полуавтоматизираните и автоматизираните процеси, и че са изпълнени критериите и граничните стойности на настоящия регламент. С цел да се вземе предвид научно-техническият напредък, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС във връзка с изменението на съответното приложение.

(74) След като в разрешените съоръжения за третиране бъдат демонтирани части и компоненти от излязло от употреба превозно средство, следва да се направи внимателна оценка и да се определи дали тези части и компоненти са годни за повторна употреба, вторично производство или обновяване въз основа на обективни критерии, свързани с техническите характеристики на частите и компонентите и с изискванията за безопасност на превозните средства.

(75) В Регламент (ЕС) 2023/1542 са установени правила относно устойчивостта, експлоатационните показатели, безопасността, събирането, рециклирането и вторичната употреба на батериите, както и относно свързаната с отстраняването на батериите информация за икономическите оператори. Потенциалът за вторична употреба на батериите следва да бъде взет под внимание в настоящия регламент, като акумулаторната батерия на електрическото превозно средство се изключи от частите или компонентите от съществено значение, за да се даде възможност превозното средство да се предава безплатно за третиране без акумулаторната батерия, при условие че последният собственик предостави документация, която доказва, че акумулаторната батерия е била обработена от професионален оператор в съответствие с Регламент (ЕС) 2023/1542.

(76) Като се имат предвид потенциалът за вторично производство и обновяване в автомобилния сектор и неговият принос за кръговата икономика, е необходимо да се осигури правна яснота на икономическите оператори, участващи в този сектор. Поради това следва да се поясни, че частите и компонентите, отстранени от излязло от употреба превозно средство или от операции по ремонт и поддръжка, които са подходящи за незабавна повторна употреба или по-нататъшно вторично производство или обновяване от професионални оператори, не следва да се считат за отпадъци. За да се спази йерархията на отпадъците и да се насърчи кръговото използване на резервни части, прехвърлянето на тези части и компоненти, с изключение на акумулаторните батерии, между икономическите оператори не следва да бъде ограничавано. Частите и компонентите, отстранени от излезлите от употреба превозни средства, следва да бъдат надлежно проверени, почистени и, когато е необходимо, изпитани от одобрено съоръжение за третиране, така че да могат веднага да бъдат използвани повторно без друга предварителна обработка или, в други случаи, да бъдат подходящи за по-нататъшно вторично производство или обновяване. Частите и компонентите, които не са подходящи за повторна употреба, вторично производство или обновяване , следва да се считат за отпадъци и техният износ следва да бъде предмет на Регламент (ЕС) 2024/1157 на Европейския парламент и на Съвета ([19]). Съответните национални органи следва да могат да изискват документация от одобреното съоръжение за третиране, което е премахнало съответната част или компонент, когато това одобрено съоръжение за третиране потвърди чрез специална оценка техническата пригодност на съответните части и компоненти за вторично производство, обновяване или повторна употреба.

([19]) Регламент (ЕС) 2024/1157 на Европейския парламент и на Съвета от 11 април 2024 г. относно превозите на отпадъци и за изменение на регламенти (ЕС) № 1257/2013 и (ЕС) 2020/1056 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1013/2006 (ОВ L, 2024/1157, 30.4.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

(77) В своята оценка на Директива 2000/53/ЕО Комисията е констатирала, че употребявани резервни части и компоненти се предлагат на обществеността от неидентифицирани доставчици и често са набавени чрез незаконни дейности. Поради това следва да се установят нови изисквания по отношение на търговията с употребявани, вторично произведени или обновени части и компоненти. Такива части и компоненти следва преди всичко да бъдат маркирани с етикет, указващ наименованието на компонента или частта и информацията за контакт на разрешеното съоръжение за третиране, което е демонтирало компонента или частта, и да бъдат подходящо защитени срещу повреда по време на транспортирането, товаренето и разтоварването на частите и компонентите. Разрешеното съоръжение за третиране, което е отстранило компонента или частта, следва да разполага с копие от фактурата или договора, свързани с прехвърлянето на тези части, в случай че компетентният орган поиска такава документация.

(78) Когато крайният ползвател е потребител, продажбата от предприятие на потребител на използвани, вторично произведени или обновени части и компоненти ще бъде обхваната от Директива (ЕС) 2019/771 на Европейския парламент и на Съвета ([20]). Тази директива изисква продаваните стоки да бъдат в съответствие с договора за продажба и определя отговорността на продавача и средствата за правна защита на потребителите в случай на липса на съответствие, като например безплатен ремонт или замяна на стоките. Тъй като демонтираните части и компоненти, годни за повторна употреба, или обновените части и компоненти представляват стоки втора употреба по смисъла на Директива (ЕС) 2019/771, продавачът и потребителят могат да се споразумеят за по-кратък срок на отговорност или давностен срок, който е не по-малко от една година, ако съответната държава членка е предвидила такава възможност. Съответните икономически оператори се насърчават да предоставят търговски гаранции за повторно използвани, вторично произведени и обновени части и компоненти на потребителите и на техните клиенти при сделки между икономически оператори.

(79) В интерес на пътната безопасност и опазването на околната среда определени компоненти и части, демонтирани от излезли от употреба превозни средства, не следва да подлежат на повторна употреба, вторично производство или обновяване. Такива части и компоненти не следва да се използват за производството на нови превозни средства, нито в превозни средства, които вече са пуснати на пазара, освен когато извършената техническа оценка доказва тяхното съответствие с приложимите изисквания за превозните средства. Тези части следва да се монтират само от квалифициран оператор по ремонта и поддръжката.

(80) За да се насърчи развитието и правилното функциониране на пазара на части и компоненти за многократна употреба, преоборудване и вторично производство и преоборудване на превозни средства в Съюза, държавите членки следва да бъдат насърчавани да стимулират на национално равнище повторната употреба, преоборудването и вторичното производство на части и компоненти, независимо дали те се отстраняват по време на употребата или в края на жизнения цикъл на превозното средство, както и преоборудването на превозните средства. Тези стимули следва да бъдат отразени в програмите за предотвратяване на образуването на отпадъци, които държавите членки са длъжни да въведат съгласно член 29 от Директива 2008/98/ЕО. Комисията следва да улеснява обмена на информация между държавите членки чрез споделяне на техните най-добри практики за предоставяните на национално равнище стимули, за да може да се проследява тяхната ефективност.

(81) В своята оценка на Директива 2000/53/ЕО Комисията е констатирала, че определението за рециклиране в директивата е твърде общо и не е съгласувано с Директива 2008/98/ЕО, в която „насипване“ се счита за дейност по рециклирането. Поради това в този регламент определението за рециклиране следва да се съгласува с Директива 2008/98/ЕО, като насипването се изключи от неговия обхват.

(82) Рециклирането на всички пластмаси от излезлите от употреба превозни средства следва непрекъснато да се подобрява и е важно да се осигури достатъчно предлагане на рециклирани материали, за да се задоволи търсенето на рециклирани пластмаси в превозните средства. Поради това е необходимо да се постави конкретна цел за рециклиране на 30 % от пластмасите от излезлите от употреба превозни средства. Тази цел ще допълва целта за повторна употреба и рециклиране от 85 % и целта за повторна употреба и оползотворяване от 95 % от излезлите от употреба превозни средства по средна маса на превозно средство и година. За да се улесни изпълнението на тези изисквания от операторите по управлението на отпадъци, е необходим тригодишен преходен период. Междувременно следва да продължи да се прилага настоящата цел за 85 % повторна употреба и рециклиране, както и целта за 95 % повторна употреба и оползотворяване на излезлите от употреба превозни средства, установена с Директива 2000/53/ЕО и основана на определението за рециклиране в посочената директива. Масата на рециклираната пластмаса и общата маса на пластмасите за специфичната цел за рециклиране на пластмаси следва да изключват еластомери, термореактивни материали, различни от полиуретанова пяна, използвана за омекотяване, и пластмаси, които съдържат или са замърсени с някое от веществата, посочени в член 7 от Регламент (ЕС) 2019/1021, когато праговете в приложение IV към посочения регламент са надвишени.

([20]) Директива (ЕС) 2019/771 на Европейския парламент и на Съвета от 20 май 2019 г. за някои аспекти на договорите за продажба на стоки, за изменение на Регламент (ЕС) 2017/2394 и на Директива 2009/22/ЕО и за отмяна на Директива 1999/44/ЕО (ОВ L 136, 22.5.2019 г., стр. 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj).

(83) Важно е оползотворяването на висококачествени вторични материали да се увеличи, като се подобрят технологиите за раздробяване на излезлите от употреба превозни средства. Поради това следва да бъде разрешено излезлите от употреба превозни средства, техните части, компоненти и материали да бъдат раздробявани заедно с други отпадъци, включително от опаковки и от електрическо и електронно оборудване, само ако са изпълнени специфичните критерии и изискванията за качество за изходящите фракции.

(84) С цел допълнително повишаване на качеството на третирането на излезлите от употреба превозни средства следва да бъде възможно да се депонират единствено отпадъчни фракции от раздробени излезли от употреба превозни средства, когато фракциите, които съдържат неинертни отпадъци, не превишават граничните стойности, предвидени в настоящия регламент.

(85) Излезлите от употреба превозни средства са класифицирани като опасни отпадъци и не може да бъдат изнасяни в държави, които не са членки на ОИСР. Все пак следва да бъде възможно превозни средства, признати за излезли от употреба, да бъдат третирани извън Съюза, при условие че се превозват при спазване на изискванията в Регламент (ЕС) 2024/1157.

(86) Ако излязло от употреба превозно средство се превозва от Съюза в трета държава, износителят следва да докаже с документ, одобрен от компетентния орган в държавата по местоназначение, потвърждаващ, че условията на третиране са до голяма степен равностойни както на изискванията в настоящия регламент, така и на изискванията за опазването на околната среда и човешкото здраве, определени в останалото законодателство на Съюза, в съответствие с Регламент (ЕС) 2024/1157.

(87) С цел гарантиране, че излезлите от употреба превозни средства се третират екологосъобразно, е важно да се осигури яснота относно състоянието на едно превозно средство през целия му жизнен цикъл, особено в случаите, когато е необходимо да се прави разлика между употребяваните и излезлите от употреба превозни средства. Собственик на превозно средство, който възнамерява да прехвърли собствеността върху употребявано превозно средство в рамките на Съюза, следва при определени обстоятелства да бъде задължен да представи документация, че превозното средство не се счита за излязло от употреба. Тази документация следва да доказва, че превозното средство е технически изправно, или да предоставя оценка в съответствие с настоящия регламент, която съдържа критерии за определяне дали дадено превозно средство е излязло от употреба превозно средство . Тази оценка следва да се извършва на каскаден принцип — от задължителни до индикативни критерии. Веднага щом бъде изпълнен един задължителен критерий, съответното превозно средство следва да се счита за излязло от употреба. Ако не са изпълнени задължителни критерии, следва да се проверят индикативните критерии. Ако се прилага един от тези примерни критерии, ще бъде необходима допълнителна техническа оценка, за да се определи какъв ремонт е необходим за получаване на удостоверение за техническа изправност. Въз основа на тази техническа оценка собственикът на превозното средство следва да има възможност да реши дали превозното средство да бъде изхвърлено. Ако в рамките на пет години след тази техническа оценка собственикът на превозното средство не получи удостоверение за техническа изправност, съответното превозно средство следва да се счита за излязло от употреба. За периода от тези пет години техническата оценка следва да представлява документация, че превозното средство не е класифицирано като излязло от употреба. Оценката на края на жизнения цикъл следва да се извърши от независим автомобилен експерт, но всяка държава членка ще решава как точно да бъдат назначени такива независими автомобилни експерти. Независимите автомобилни експерти следва да бъдат специалисти с конкретни познания в областта на автомобилните технологии, ремонта и поддръжката или оценката на стойността на превозните средства, назначени да предоставят безпристрастна експертиза, без конфликт на интереси със засегнатите страни. За да се избегне прекомерната тежест за физическите лица, които не са икономически оператори, и да се насочи вниманието предимно към положението на по-голямата част от потенциалните излезли от употреба превозни средства, изискването за документация следва да се прилага само за такива собственици на превозни средства при определени обстоятелства. Тези случаи следва да се отнасят до продажбите на превозни средства, които са били обявени за тотална икономическа щета от застрахователно дружество, или когато продажбата е сключена изцяло чрез онлайн платформа, без физическо предаване на превозното средство между продавача и купувача или лице, действащо от тяхно име.

(88) Необходимо е да се гарантира, че когато застрахователно дружество или автомобилен експерт, действащ от негово име, извършва оценка на повреда на превозно средство, участвало в произшествие, тази оценка следва по-специално да включва проверка дали превозното средство се определя като излязло от употреба в съответствие с критериите, определени в настоящия регламент. За да се противодейства на незаконните дейности и да се гарантира правилното идентифициране на излезлите от употреба превозни средства, компетентните органи на държавите членки следва да бъдат оправомощени, в случай на съмнение относно статута на употребявано превозно средство, да изискват документация от собственика му, за да потвърдят, че превозното средство не се счита за излязло от употреба. Тази документация следва да бъде или оценка на края на жизнения цикъл, извършена в съответствие с настоящия регламент, или валидно удостоверение за техническа изправност. Компетентните органи могат да се възползват от това правомощие, независимо дали превозното средство е участвало в произшествие или не. Това правомощие е приложимо и за превозните средства със специално предназначение, които в противен случай не следва да подлежат на правилата, уреждащи статута на превозните средства. Държавите членки следва да могат да освобождават превозни средства от категории L1e, L2e и L6e от правилата за статута на превозното средство от държавите членки в националното законодателство. На Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове съгласно член 290 от ДФЕС за изменение на критериите в настоящия регламент за определяне дали дадено превозно средство да се признае за излязло от употреба чрез премахване на критериите, съгласно които дадено превозно средство се счита за излязло от употреба, когато технологичният напредък в областта на проследимостта, ремонтопригодността и безопасността предоставя достатъчна обосновка за такова заличаване.

(89) За да се гарантира, че вътрешният пазар не е застрашен, и като се има предвид, че износът на употребявани превозни средства поражда значителни предизвикателства за околната среда и общественото здраве, както е документирано от Програмата на ООН за околната среда, е целесъобразно да се определят специфични изисквания по отношение на износа на употребявани превозни средства. Подобни изисквания следва да се основават на обективни критерии, съгласно които едно употребявано превозно средство не е излязло от употреба и трябва да бъде технически изправно съгласно Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([21]). Това следва да гарантира, че само употребявани превозни средства, които са подходящи за движение по пътищата на Съюза, могат да бъдат изнасяни в трета държава . От всяко лице, изнасящо употребявано превозно средство, следва да се изисква да представи на митническите органи идентификационния номер на превозното средство (VIN) и декларация, с която се потвърждава, че употребяваното превозно средство не е излязло от употреба и че се счита за технически изправно, за да могат органите да проверяват дали тези изисквания са изпълнени при износа.

(90) Важно е да се установи механизъм, по който спазването на изискванията за износа на употребявани превозни средства може да се проверява ефективно, без да се създават пречки за търговията между Съюза и трети държави. Поради това Комисията следва да установи електронна система, с която органите в държавите членки да могат в реално време да обменят и проверяват информация за VIN и техническата изправност на изнасяните употребявани превозни средства. С оглед на съществуващите характеристики и функционални възможности, свързани със споделянето на информация за регистрираните в Съюза превозни средства между органите оп регистрацията, Комисията е разработила MOVE-HUB, платформа за обмен на съобщения за осигуряване на свързаност между националните електронни регистри на държавите членки. Държавите членки следва да могат да използват Европейската информационна система за превозни средства и свидетелства за управление (EUCARIS), за да се свържат с електронната система MOVE-HUB. В момента платформата улеснява свързаността на всяко от следното: Европейския регистър на предприятията за автомобилни превози (ERRU), регистрите за свидетелства за управление (RESPER), регистрите за обучение на професионални водачи (ProDriveNet), системата за съобщаване на нарушения при крайпътни проверки на превозни средства (RSI) и регистрите на картите за тахограф на водачите (TACHOnet). Поради това функционалните възможности на MOVE-HUB следва да се разширят, за да се осигури възможност за обмен и проверка на информация за VIN и техническата изправност на изнасяните употребявани превозни средства. Електронната система, с която работи MOVE-HUB, следва да бъде свързана със средата на ЕС за митническо обслужване на едно гише в съответствие с Регламент (ЕС) 2022/2399 на Европейския парламент и на Съвета ([22]), за да могат митническите органи да проверяват автоматично по електронен път дали едно изнасяно употребявано превозно средство отговаря на изискванията за износа. В същия регламент е предвидена цялостна рамка за автоматизирани проверки, които се прилагат за специфична немитническа формалност на Съюза. Поради това в настоящия регламент следва да се посочат основните елементи, които ще се проверяват, докато техническите мерки на извършването на проверките ще бъдат определени съгласно Регламент (ЕС) 2022/2399.

([21]) Директива 2014/45/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 3 април 2014 г. относно периодичните прегледи за проверка на техническата изправност на моторните превозни средства и техните ремаркета и за отмяна на Директива 2009/40/ЕО (ОВ L 127, 29.4.2014 г., стр. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

([22]) Регламент (ЕС) 2022/2399 на Европейския парламент и на Съвета от 23 ноември 2022 г. за създаване на среда на Европейския съюз за митническо обслужване на едно гише и за изменение на Регламент (ЕС) № 952/2013 (ОВ L 317, 9.12.2022 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj).

(91) С цел гарантиране на еднакви условия за прилагането на изискванията за износа, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия да разработи необходимите електронни системи и да осигури тяхната оперативна съвместимост с националните системи.

(92) Компетентните органи на държавите членки следва да си сътрудничат, за да гарантират ефективното прилагане на изискванията, регламентиращи износа на употребявани превозни средства, и да осигуряват взаимопомощ. Тази взаимопомощ следва да включва обмен на информация за проверка на състоянието на превозните средства преди техния износ, включително за потвърждаване на регистрацията в държавата членка, в която са били регистрирани. Сътрудничеството следва да включва, наред с другото, предоставяне на достъп до съответните документи и информация, включително констатации от проверки, като същевременно се спазва приложимото законодателство за защита на данните, уреждащо запитания орган. Освен това с цел осигуряване на пълноценно сътрудничество компетентните органи на държавите членки следва да си сътрудничат и с органи от трети държави.

(93) Важно е митническите органи да могат да извършват проверки на изнасяните употребявани превозни средства в съответствие с Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета ([23]). Значителна част от употребяваните превозни средства, изнасяни от Съюза, са предназначени за държави, в които са установени или може да бъдат установени изисквания за внос, например по отношение на възрастта или емисиите от превозното средство. Важно е митническите органи да могат да проверяват автоматично по електронен път, чрез средата на ЕС за митническо обслужване на едно гише, дали едно изнасяно употребявано превозно средство отговаря на тези изисквания, когато информацията за тези изисквания бъде официално съобщена на Комисията от въпросните трети държави. За да се улесни спазването на изискванията, Комисията следва да публикува и актуализира в специален онлайн портал съобщените конкретни условия, свързани с опазването на околната среда или пътната безопасност, наложени от трети държави. С цел опазване на околната среда и осигуряване на пътната безопасност в трети държави, правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 290 от ДФЕС следва да се делегира на Комисията във връзка с определянето на тези изисквания.

(94) С цел предотвратяване на риска от износ на превозни средства без необходимите документи, в които са посочени VIN и техническата изправност на превозното средство, и от установяване на неспазване на изискванията за износ едва след като превозното средство вече е излязло от Съюза, не следва да се разрешава прилагането на процедурите за вписване в отчетността на декларатора и за самооценка, предвидени в Регламент (ЕС) № 952/2013. С тези процедури митническите органи не могат да извършват проверки в реално време чрез средата на ЕС за митническо обслужване на едно гише, с което се повишава рискът от нарушаване на правилата на Съюза относно износа на употребявани превозни средства.

(95) В своята оценка на Директива 2000/53/ЕО Комисията е счела липсата на изисквания относно задължителните проверки за недостатък на посочената директива. Поради това с настоящия регламент на държавите членки следва да бъдат наложени определени задължения, свързани с разкриването на незаконни дейности в областта на събирането, третирането и износа на излезли от употреба превозни средства и техните части и компоненти, както и да се определят минимални изисквания относно честотата на инспекциите, техния обхват и характеристиките на съоръженията, които подлежат на такива проверки. Така ще се защити конкурентоспособността на разрешените съоръжения за третиране по отношение на незаконно работещите оператори и ще се гарантира постоянното спазване на условията в издадените разрешителни и на изискванията относно събирането и третирането на излезли от употреба превозни средства.

([23]) Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 9 октомври 2013 г. за създаване на Митнически кодекс на Съюза (ОВ L 269, 10.10.2013 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

(96) За да се гарантира ефективното прилагане на настоящия регламент, е необходимо държавите членки да създадат стратегии за инспекции, предназначени за откриване на незаконни дейности при събирането, третирането и износа на излезли от употреба превозни средства, както и на техните части и компоненти. Тези стратегии следва да предвиждат действията, посочени в настоящия регламент, за да се гарантира спазването и да се допринесе за предотвратяването на незаконни практики в сектора. Държавите членки следва да извършват инспекции всяка календарна година. Тези инспекции следва да обхващат както законно действащи субекти, така и предполагаеми незаконни дейности. Минималният брой инспекции, които трябва да се извършват годишно във всяка държава членка, следва да съответства на не по-малко от 10 % от разрешените съоръжения за третиране и пунктове за събиране, действащи в рамките на тази държава членка. Трябва да се подчертае, че проверките, извършвани съгласно настоящия регламент, следва да допълват проверките относно превозите на излезли от употреба превозни средства, които са изчерпателно уредени в Регламент (ЕС) 2024/1157.

(97) Държавите членки следва да установят механизми за сътрудничество на национално и международно равнище, за да може проверките да се извършват ефективно с цел улесняване на предотвратяването и откриването на незаконно третиране и износ на излезли от употреба превозни средства и решаване на проблема с липсващите превозни средства. С тези механизми следва да се осигури възможност за обмен на данните за регистрацията, необходими за проследяването на превозните средства и за проверката дали са били правилно третирани, когато са достигнали до етапа на излизане от употреба. За да се насърчи сътрудничеството в целия Съюз по тези теми, Комисията и държавите членки следва активно да използват съответните съществуващи агенции, като например Агенцията на Европейския съюз за сътрудничество в областта на правоприлагането (Европол), създадена с Регламент (ЕС) 2016/794 на Европейския парламент и на Съвета ([24]), както и мрежите за правоприлагане, предназначени за справяне с престъпленията срещу околната среда в целия Съюз.

(98) Държавите членки следва да вземат всички необходими мерки за правоприлагане, за да се справят с незаконното третиране на излезли от употреба превозни средства и да предотвратят вреди за околната среда или човешкото здраве поради такива дейности. Поради това всяка организация или предприятие, третиращи излезли от употреба превозни средства без валидно разрешително или в нарушение на условията или изискванията, определени в издаденото разрешително, следва да се санкционират. Държавите членки следва също така да преценят необходимостта от други мерки, като например отнемане на разрешителното или преустановяване на дейността на оператора, за да гарантират ефективното спазване на изискванията в настоящия регламент.

(99) Държавите членки следва да определят и гарантират прилагането на правила за съответните санкции за нарушения на настоящия регламент. Санкциите следва да бъдат установени по-конкретно за нарушения на разпоредбите относно износа на употребявани превозни средства, относно предаването на излезли от употреба превозни средства в разрешени съоръжения за третиране или пунктове за събиране и относно търговията с употребявани, вторично произведени или обновени части и компоненти. Предвидените санкции следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

(100) Определянето на задължения за докладване е необходимо, за да се гарантира правилното прилагане, мониторинг и оценка на законодателството на Съюза и за да може на пазарите да се предоставя актуална информация за прозрачността. Предоставянето на верни и валидни данни е задължително, за да може Комисията да оценява дали предвидените в този регламент мерки функционират правилно и да предлага, когато е необходимо, последващи изменения, за да се гарантира екологосъобразното третиране на излезли от употреба превозни средства или да се рационализира прилагането на този регламент. С цел намаляване на свързаната с докладването тежест само данни, които са задължителни за целите на прилагането на настоящия регламент, следва да бъдат докладвани и докладването следва да се улеснява с използването на електронни инструменти. Поради това следва да се посочи какви данни трябва да бъдат докладвани от икономическите оператори на съответните органи и от държавите членки на Комисията. С цел гарантиране на еднакви условия за прилагането на изискванията за докладване, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. В актовете за изпълнение, с които следва да се замени Решение на Комисията 2005/293/ЕО ([25]), също следва да бъде определена методика за изчисляване и проверка дали целите за повторната употреба, рециклирането и оползотворяването са били постигнати.

([24]) Регламент (ЕС) 2016/794 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно Агенцията на Европейския съюз за сътрудничество в областта на правоприлагането (Европол) и за замяна и отмяна на решения 2009/371/ПВР, 2009/934/ПВР, 2009/935/ПВР, 2009/936/ПВР и 2009/968/ПВР на Съвета (ОВ L 135, 24.5.2016 г., стр. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj).

([25]) Решение на Комисията от 1 април 2005 г. за установяване на подробни правила за мониторинг на целите, определени по отношение на повторно използване/възстановяване и повторно използване/рециклиране в Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно излезлите от употреба превозни средства (2005/293/ЕО) (ОВ L 94, 13.4.2005 г., стр. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj).

(101) Компетентните органи на държавите членки играят важна роля за проверката на спазването на задълженията, установени с настоящия регламент, свързани със събирането и управлението на излезли от употреба превозни средства, включително по-доброто проследяване на местонахождението на превозните средства от тези органи и борбата с незаконните дейности с излезли от употреба превозни средства. Поради това държавите членки следва да изискват от операторите по управлението на отпадъци и другите съответни икономически оператори да предоставят на компетентните органи данни, с които органите могат по-добре да следят прилагането на разпоредбите относно събирането и управлението на излезли от употреба превозни средства.

(102) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези изпълнителни правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета ([26]).

(103) При приемането на делегирани актове съгласно настоящия регламент от особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, които да бъдат съобразени с принципите, заложени в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество ([27]). По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

(104) Приложение II към Регламент (ЕС) 2019/1020 на Европейския парламент и на Съвета ([28]), в което се съдържа списък на законодателството на Съюза за хармонизация без разпоредби относно санкции, следва да се измени, като се заличат позоваванията на директиви 2000/53/ЕО и 2005/64/ЕО от списъка, тъй като е необходимо настоящият регламент да съдържа разпоредби относно санкции.

(105) Необходимо е да се гарантира, че изпълнението на свързаните с одобряването на типа разпоредби и изисквания в настоящия регламент се проверява по време на процедурата за ЕС одобряване на типа. Поради това Регламент (ЕС) 2018/858 следва да се измени по съответния начин.

(106) Липсващите превозни средства се считат за едно от сериозните затруднения за прилагането на Директива 2000/53/ЕО. Липсата на ефективна система за обмен на информация в реално време между държавите членки относно състоянието на регистрацията на превозните средства е пречка за проследимостта и е отбелязана като причина за големия брой „липсващи превозни средства“ в Съюза. За справянето с този проблем Комисията предложи преразглеждане на Директива 1999/37/ЕО на Съвета ([29]) относно документите за регистрация на превозни средства. С това преразглеждане следва да се изиска от държавите членки да записват по електронен път данните за превозните средства, регистрирани на техните територии, за да може да се документират правилно причините за прекратяването на регистрацията на едно превозно средство, особено ако то е било третирано като излязло от употреба в разрешено съоръжение за третиране, пререгистрирано в друга държава членка, изнесено в трета държава извън Съюза или откраднато. Освен това собствениците на превозни средства следва да бъдат задължени да съобщават своевременно на националния орган по регистрацията всички промени на собствеността, за да се предотврати незаконно разкомплектоване или износ на превозни средства с временно прекратена регистрация. Тези изменения допълват и се основават на съществуващите изисквания за държавите членки да записват по електронен път данните за всички превозни средства, регистрирани на техните територии.

([26]) Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

([27]) ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

([28]) Регламент (ЕС) 2019/1020 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. относно надзора на пазара и съответствието на продуктите и за изменение на Директива 2004/42/ЕО и регламенти (ЕО) № 765/2008 и (ЕС) № 305/2011 (ОВ L 169, 25.6.2019 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj).

([29]) Директива 1999/37/ЕО на Съвета от 29 април 1999 г. относно документите за регистрация на превозни средства (ОВ L 138, 1.6.1999 г., стр. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

(107) С оглед на необходимостта да се гарантира както високо равнище на опазване на околната среда, така и привеждане в съответствие с научния напредък, Комисията следва да представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за прилагането на настоящия регламент и неговото въздействие върху функционирането на единния пазар и върху околната среда. В своя доклад Комисията следва да включва , наред с другото, оценка на разпоредбите относно проектирането на нови превозни средства, включително целите за възможната повторна употреба, възможно рециклиране и възможно оползотворяване, относно управлението на излезли от употреба превозни средства, включително целите за рециклирането, и относно санкциите, както и оценка на необходимостта и осъществимостта на допълнително разширяване на обхвата на разпоредбите, приложими за превозните средства от категория L, тежките превозни средства, превозните средства, преминали успешно през многоетапно одобряване на типа, и за моторните каравани, както и за къмпинг-ремаркетата в обхвата на настоящия регламент. Тази оценка следва да се съсредоточи не само върху аспектите, свързани с третирането на излезлите от употреба превозни средства, но и върху целесъобразността и добавената стойност на определянето на изисквания за проектиране и да оцени степента, в която проблемът с липсващите превозни средства е решен, включително прогнози за броя на липсващите превозни средства и въздействието на мерките по отношение на износа на употребявани превозни средства, както и необходимостта от включване на допълнителни мерки, насочени към въпроса за проследимостта на превозните средства. Във връзка с това в тази оценка следва да се направи преглед на ефективността, оперативната съвместимост и надеждността на националните системи за регистрация на превозните средства и техния трансграничен обмен на информация, за да се гарантира точното идентифициране, състояние и проследимост на превозните средства през целия им жизнен цикъл. Комисията следва също така да направи преглед на състоянието на технологичното развитие и екологичните показатели на съдържанието на пластмаса от биомаса в превозните средства и на еластомерите, получени от преработката на гуми в нови превозни средства, и би могла да представи законодателно предложение за определяне на съответните цели, когато е целесъобразно. По отношение на еластомерите, получени от преработката на гуми, следва да се даде приоритет на оценката на степента, в която те могат да бъдат интегрирани в съществуващите цели за съдържание на рециклирана пластмаса.

(108) В доклада на Комисията следва също така да бъде включена оценка на мерките по отношение на предоставянето на информация за веществата, пораждащи безпокойство, в превозните средства, и дали е необходимо да се подобри проследимостта на тези вещества. Следва също така да се прецени дали е необходимо да се въведат мерки по отношение на веществата, които може да имат отражение върху третирането на превозните средства, когато те достигнат до етапа на излизане от употреба, за да се осигури по-добро съгласуване с Регламент (ЕС) 2024/1781.

(109) Комисията следва също така да оцени въз основа на декларациите, направени от производителите, дали последните са в процес на изпълнение на целите за рециклирана пластмаса. В оценката следва по-специално да се разгледа наличието на подходящи технологии за рециклиране на пластмаса, достатъчната наличност на такава пластмаса и нейното качество в сравнение с необходимото равнище на безопасност и техническите и икономическите трудности за постигане на целта. Когато е целесъобразно, оценката следва да бъде придружена от законодателно предложение на Комисията за изменение на съответните разпоредби на настоящия регламент.

(110) Необходимо е да се осигури достатъчно време на икономическите оператори, за да изпълнят своите задължения съгласно настоящия регламент, и на държавите членки, за да изградят необходимата административна инфраструктура за неговото прилагане. Поради това прилагането на настоящия регламент следва да се отложи.

(111) Отмяната на Директива 2000/53/ЕО следва да се отложи, за да могат държавите членки да вземат необходимите административни мерки във връзка с установяването на системи за събиране, без да се прекъсва дейността на икономическите оператори и операторите по управлението на отпадъци.

(112) С настоящия регламент не се променят правилата за ограниченията относно употребата на олово, живак, кадмий и шестивалентен хром в превозните средства, установени съгласно Директива 2000/53/ЕО, или изключенията от тези ограничения. Определят се обаче по-ясни правила за проверката на спазването както на тези ограничения, така и на други изисквания за кръговост, по време на процедурата за одобряване на типа. Прилагането на тези правила следва да се отложи, за да се осигури на производителите достатъчно време за спазването им. Поради това разпоредбите в Директива 2000/53/ЕО, свързани с ограниченията относно употребата на олово, живак, кадмий и шестивалентен хром следва да продължат да действат, докато правилата в настоящия регламент станат приложими, за да се осигури непрекъснатост и да се гарантира, че превозните средства, пускани на пазара на Съюза, не съдържат такива вещества освен в предвидените в директивата случаи.

(113) Настоящият регламент също така предвижда разпоредби относно разширената отговорност на производителя, които са по-ясни от предвидените в Директива 2000/53/ЕО. Тъй като въвеждането на съответните схеми и необходимите национални разпоредби относно разрешенията за производителите и организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, изисква известно време, прилагането на тези разпоредби следва да се отложи. Съответните разпоредби в Директива 2000/53/ЕО следва да продължат да действат, докато разпоредбите от настоящия регламент станат приложими, за да се осигури непрекъснатост по отношение на финансирането от производителите на разходите за събиране на излезли от употреба превозни средства.

(114) В настоящия регламент се съдържат нови изисквания относно третирането на излезли от употреба превозни средства, по-конкретно относно демонтажа на части и компоненти, за да се насърчи тяхната повторна употреба, вторично производство или обновяване, както и за да се повиши качеството на процесите за рециклиране. На операторите по управлението на отпадъци е необходимо време за адаптиране към новите изисквания и поради това тяхното прилагане следва да се отложи. Съответните разпоредби в Директива 2000/53/ЕО следва да продължат да действат, докато изискванията от настоящия регламент станат приложими, за да се осигури непрекъснатост по отношение на третирането на излезли от употреба превозни средства.

(115) За да се осигури непрекъснатост на задълженията за докладване съгласно Директива 2000/53/ЕО и свързаните с тях задължения за предаване на данни на Комисията следва да продължат да действат, докато новите правила за изчисляване и формати за докладване бъдат приети от Комисията съгласно настоящия регламент.

(116) Прилагането на всички разпоредби по отношение на превозните средства от категории L , M_2, M_3, N_2, N_3 и O следва да се отложи, за да се осигури на операторите достатъчно време за спазването на новите изисквания. Това е особено важно по отношение на разрешителните за разрешените съоръжения за третиране, които могат да извършват дейностите за премахване на замърсяването и за последващо третиране на такива превозни средства.

(117) От съображения за яснота, рационалност и опростяване, тъй като всички правила за одобряването на типа на моторните превозни средства по отношение на тяхната възможна повторна употреба, възможно рециклиране и възможно оползотворяване се съдържат в настоящия регламент, отмяната на Директива 2005/64/ЕО следва да се отложи. Така ще се осигури достатъчно време както на произвеждащите оператори да гарантират, че типовете превозни средства, които проектират и произвеждат, са в съответствие с изискванията за кръговост, така и на органите по одобряване на типа да прилагат новите правила.

(118) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно да се допринесе за функционирането на единния пазар, да се предотвратят и намалят неблагоприятните въздействия от управлението на излезли от употреба превозни средства и да се гарантира високо равнище на опазване на околната среда и човешкото здраве, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради необходимостта от хармонизация могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.

(119) На 1 февруари 2020 г. Обединеното кралство се оттегли от Европейския съюз. Споразумението за оттегляне ([30]) беше сключено между Европейския Съюз и Европейската общност за атомна енергия, от една страна, и Обединеното кралство, от друга страна. То беше одобрено с Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета ([31]) и влезе в сила на 1 февруари 2020 г. В Споразумението за оттегляне е предвиден преходен период, който приключи на 31 декември 2020 г. В края на преходния период правото на Съюза престана да се прилага по отношение на Обединеното кралство, а Протоколът за Ирландия/Северна Ирландия, (наричан по-долу „Рамката от Уиндзор“ ([32])), който е неразделна част от Споразумението за оттегляне, започна да се прилага. В съответствие с член 5, параграф 4 от Рамката от Уиндзор и точка 9 от приложение 2 към Рамката от Уиндзор Директива 2005/64/ЕО, както и правните актове на Съюза за изпълнение, изменение или замяна на същата директива се прилагат спрямо и във Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия. Настоящият регламент заменя Директива 2005/64/ЕО и поради това се прилага спрямо и в Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия. Поради това, като се има предвид обхватът на Рамката от Уиндзор, е целесъобразно да се предвиди, че някои разпоредби на настоящия регламент не следва да се прилагат спрямо и в Обединеното кралство по отношение на Северна Ирландия,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет

С настоящия регламент се определят изисквания за кръговост относно проектирането и производството, свързани с възможната повторна употреба, възможното рециклиране и възможното оползотворяване и с използването на рециклирано съдържание, чието спазване се проверява при одобряването на типа на превозните средства, и относно изискванията за информацията и етикетирането на части, компоненти и материали в превозните средства. С него също така се определят изисквания относно разширената отговорност на производителя, събирането и третирането на излезли от употреба превозни средства, както и относно износа на употребявани превозни средства от Съюза в трети държави.

Член 2

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага:

а) за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории M_1 и N_1, както са посочени в член 4, параграф 1, буква а), точка i) и буква б), точка i) от Регламент (ЕС) 2018/858;

б) от 1 септември 2029 г., за превозни средства със специално предназначение и излезли от употреба превозни средства съгласно определението в член 3, точка 31 от Регламент (ЕС) 2018/858 от категории M_1 и N_1;

в) от 1 септември 2031 г., за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории M_2, M_3, N_2, N_3 и O, както са посочени в член 4, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/858;

г) от 1 септември 2031 г., за превозни средства със специално предназначение и излезли от употреба превозни средства със специално предназначение съгласно определението в член 3, точка 31 от Регламент (ЕС) 2018/858 от категории M_2, M_3, N_2, N_3 и O;

д) от 1 септември 2031 г., за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категория L, както е посочено в член 4, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета ([33]).

([30]) Споразумение за оттеглянето на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия (ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

([31]) Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета от 30 януари 2020 г. относно сключването на Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия (ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj).

([32]) Съвместна декларация № 1/2023 на Съюза и Обединеното кралство в Съвместния комитет, създаден със Споразумението за оттеглянето на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия от 24 март 2023 г. (ОВ L 102, 17.4.2023 г., стр. 87).

([33]) Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 15 януари 2013 г. относно одобряването и надзора на пазара на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 60, 2.3.2013 г., стр. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

2. Независимо от параграф 1, настоящият регламент не се прилага за:

а) превозни средства, произвеждани в малки серии съгласно определението в член 3, точка 30 от Регламент (ЕС) 2018/858;

б) превозни средства от категория L, произведени в малки серии, както е посочено в член 42 от Регламент (ЕС) № 168/2013;

в) превозни средства, проектирани и конструирани или приспособени е за употреба само от въоръжените сили, както е посочено в член 2, параграф 2, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/858;

г) превозни средства, проектирани и конструирани за употреба от въоръжените сили, гражданската отбрана, противопожарните служби, силите, отговорни за поддържането на обществения ред, и службите за спешна медицинска помощ, както е посочено в член 2, параграф 2, буква д) от Регламент (ЕС) № 168/2013;

д) превозни средства, които представляват исторически интерес съгласно определението в член 3, точка 7 от Директива 2014/45/ЕС, включително техните разпознаваеми части и компоненти, необходими за дейностите им по поддръжка и необходими за запазване на историческия им статус за периода, през който тези превозни средства се считат за превозни средства, които представляват исторически интерес;

е) превозни средства, които представляват специален културен интерес, за периода, през който тези превозни средства са официално признати за такива от компетентните органи и в съответствие с процедурата, посочена в приложение II към настоящия регламент;

ж) къмпинг-ремаркета, както е посочено в точка 5.6 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858;

з) превозни средства със специално предназначение съгласно определението в член 3, точка 31 от Регламент (ЕС) 2018/858, от категории M_2, M_3, N_2, N_3 или O, произведени от малък производващ оператор;

и) велосипедите, проектирани за задвижване с педали от категория $L1_e$-A, както е посочено в критерий 9 от приложение I към Регламент (ЕС) № 168/2013, или $L1_e$-B, както е посочено в точка 1.1.2 от приложение XIX към Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014 на Комисията ([34]).

3. Независимо от параграф 1, буква в), следните разпоредби не се прилагат за превозни средства и излезли от употреба превозни средства от категории M_2, M_3, N_2, N_3 и O:

а) член 4 относно възможната повторна употреба, възможното рециклиране и възможното оползотворяване на превозните средства;

б) член 5 относно изискванията за определени вещества в превозните средства;

в) член 6 относно минималното рециклирано съдържание в превозните средства;

г) член 8 относно общите задължения;

д) член 9 относно стратегията за кръговост;

([34]) Делегиран регламент (ЕС) № 3/2014 на Комисията от 24 октомври 2013 г. за допълнение на Регламент (ЕС) № 168/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на изискванията за безопасност при експлоатацията на превозните средства за одобряването на дву-, три- и четириколесни превозни средства (ОВ L 7, 10.1.2014 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

е) член 10 относно декларацията за рециклираното съдържание в превозните средства;

ж) член 12 относно етикетирането на части, компоненти и материали в превозните средства;

з) член 13 относно цифров паспорт за кръговост на превозното средство;

и) член 21 относно модулирането на таксите;

й) член 22 относно механизма за разпределяне на разходите за превозни средства, които са излезли от употреба в друга държава членка;

к) член 33 относно целите за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване;

л) член 35, параграф 2 относно превозите на излезли от употреба превозни средства.

4. Независимо от параграф 1, буква д), следните разпоредби не се прилагат за превозни средства или излезли от употреба превозни средства от категория L:

а) член 4 относно възможната повторна употреба, възможното рециклиране и възможното оползотворяване на превозните средства;

б) член 5 относно изискванията за определени вещества в превозните средства;

в) член 6 относно минималното рециклирано съдържание в превозните средства;

г) член 9 относно стратегията за кръговост;

д) член 10 относно декларацията за рециклираното съдържание в превозните средства;

е) член 13 относно цифровия паспорт за кръговост на превозното средство;

ж) член 21 относно модулирането на таксите;

з) член 22 относно механизма за разпределяне на разходите за превозни средства, които са излезли от употреба в друга държава членка;

и) член 33 относно целите за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване;

й) член 35, параграф 2 относно превозите на излезли от употреба превозни средства;

к) член 38 относно компетентния орган за износ на употребявани превозни средства в трети държави;

л) член 39 относно проверките и изискванията относно износа на употребявани превозни средства;

м) член 40 относно автоматизираната проверка на информацията за състоянието на превозното средство;

н) член 41 относно управлението на риска и митническите проверки;

о) член 42 относно временното преустановяване;

п) член 43 относно освобождаването за износ;

р) член 44 относно отказа на освобождаването за износ;

с) член 45 относно сътрудничеството между органите и обмена на информация;

т) член 46 относно електронните системи.

5. Независимо от параграф 1, букви б) и г), следните разпоредби не се прилагат за превозни средства със специално предназначение или излезли от употреба превозни средства със специално предназначение:

а) член 4 относно възможната повторна употреба, възможното рециклиране и възможното оползотворяване на превозните средства;

б) член 6 относно минималното рециклирано съдържание в превозните средства;

в) член 7 относно проектирането с възможност за демонтаж и смяна на определени части и компоненти в превозните средства;

г) член 8 относно общите задължения;

д) член 9 относно стратегията за кръговост;

е) член 10 относно декларацията за рециклираното съдържание в превозните средства;

ж) член 11 относно информацията за демонтаж и смяна на части, компоненти и материали в превозните средства;

з) член 12 относно етикетирането на части, компоненти и материали в превозните средства;

и) член 13 относно цифровия паспорт за кръговост на превозното средство;

й) член 14 относно компетентния орган за управлението на излезлите от употреба превозни средства;

к) член 15 относно разрешените съоръжения за третиране;

л) член 17 относно организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя;

м) член 18 относно разрешение за изпълнение на разширена отговорност на производителя;

н) член 19 относно регистрацията;

о) член 21 относно модулирането на таксите;

п) член 22 относно механизма за разпределяне на разходите за превозни средства, които са излезли от употреба в друга държава членка;

р) член 33 относно целите за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване;

с) член 35, параграф 2 относно превозите на излезли от употреба превозни средства;

т) член 36 относно прехвърлянето на собствеността на употребявани превозни средства в Съюза;

у) член 37, параграф 1 относно статута на превозното средство;

ф) член 38 относно компетентния орган за износ на употребявани превозни средства в трети държави;

х) член 39 относно проверките и изискванията относно износа на употребявани превозни средства;

ц) член 40 относно автоматизираната проверка на информацията за състоянието на превозното средство;

ч) член 41 относно управлението на риска и митническите проверки;

ш) член 42 относно временното преустановяване;

щ) член 43 относно освобождаването за износ;

аа) член 44 относно отказа на освобождаването за износ;

аб) член 45 относно сътрудничеството между органите и обмена на информация;

ав) член 46 относно електронните системи.

6. Независимо от параграф 1 , се прилага следното:

а) членове 4—13 не се прилагат за части на превозно средство, типът на което е одобрен на многоетапно одобряване на типа за категории M_2, M_3, N_2, N_3 или O, различни от тези на базовото превозно средство; другите разпоредби на настоящия регламент се прилагат, доколкото се прилагат за категорията на съответното превозно средство;

б) член 5 не се прилага за превозни средства със специално предназначение от категории M_2, M_3, N_2, N_3 или O;

в) членове 7 и 11 се прилагат за превозни средства от категории L само по отношение на точки 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 и 11 от част B на приложение VIII;

г) член 7 се прилага за превозни средства от категории M_2, M_3, N_2, N_3 и O само по отношение на точки 1, 3, 4 и 5 от част B на приложение VIII;

д) член 8 се прилага за превозни средства от категория L само по отношение на задълженията, приложими за такива превозни средства;

е) член 16, буква б) не се прилага за превозни средства от категория L и преводни средства от категории M_2, M_3, N_2, N_3 или O и превозни средства със специално предназначение от категории M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 или O;

ж) държавите членки могат да освободят превозни средства от категории L1e, L2e и L6e от задълженията по член 23, параграф 6 и членове 25, 36 и 37;

з) за превозни средства от категория L и превозни средства от категории M_2, M_3, N_2, N_3 и O и за превозни средства със специално предназначение от категории M_2, M_3, N_2, N_3 и O член 29 се прилага само по отношение на точки 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 и 11 от част B от приложение VIII;

и) за превозни средства от категория L и за превозни средства от категории M_2, M_3, N_2, N_3 и O членове 47—50 се прилагат единствено по отношение на докладването и налагането на изпълнението на задълженията за тези категории превозни средства.

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

1) „превозно средство“ означава всяко превозно средство съгласно определението в член 3, точка 15 от Регламент (ЕС) 2018/858 или посочено в член 4, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 168/2013;

2) „излязло от употреба превозно средство“ означава превозно средство, което представлява отпадък съгласно определението в член 3, точка 1 от Директива 2008/98/ЕО, или което представлява отпадък съгласно приложение I от настоящия регламент;

3) „тип на превозно средство“ означава всеки тип на превозно средство съгласно определението в член 3, точка 32 от Регламент (ЕС) 2018/858, или тип на превозното средство съгласно определението в член 3, точка 73 от Регламент (ЕС) № 168/2013;

4) „повторна употреба“ означава всяка дейност, при която части или компоненти от излезли от употреба превозни средства се използват отново за същата цел, за която са били предвидени;

5) „възможна повторна употреба“ означава възможността за повторна употреба на части или компоненти, извадени от излязло от употреба превозно средство;

6) „възможно рециклиране“ означава възможността за рециклиране на части, компоненти или материали, извадени от излязло от употреба превозно средство;

7) „възможно оползотворяване“ означава възможността за оползотворяване на части, компоненти или материали, извадени от излязло от употреба превозно средство;

8) „доставчик“ означава всяко физическо или юридическо лице, което доставя части, компоненти или материали на произвеждащ оператор, който ги използва, за да произвежда превозни средства;

9) „пластмаса“ означава полимер по смисъла на член 3, точка 5 от Регламент (ЕО) № 1907/2006, към който може да са добавени добавки или други вещества и който може да функционира като основен структурен компонент на крайни продукти, с изключение на естествени полимери, които не са били химически модифицирани;

10) „критични суровини“ означава критични суровини по смисъла на член 4, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2024/1252;

11) „отпадъци преди потреблението“ означава материали, отклонени от потока от отпадъци по време на производствен процес, с изключение на повторното използване на материали, като повторно обработени, повторно смлени или представляващи скрап материали, генерирани в процеса на производство и които могат да бъдат регенерирани в рамките на същия процес, който ги е генерирал;

12) „отпадъци след потреблението“ означава отпадъци, генерирани от продукти, които са пуснати на пазара или доставени за разпространение, потребление или употреба в трета държава в процеса на търговска дейност срещу заплащане или безплатно;

13) „демонтаж“ означава поредица от операции за ръчна, механична, химична, термична или металургична обработка, в резултат на която съответните части, компоненти или материали от излезли от употреба превозни средства може поотделно да се идентифицират като отделен изходящ поток или част от изходящ поток;

14) „двигател, задвижван с електричество“ означава електродвигател, който преобразува входната електрическа енергия в изходна механична енергия, за да осигури тяга на превозно средство;

15) „акумулаторна батерия за електрически превозни средства“ означава акумулаторна батерия за електрически превозни средства съгласно определението в член 3, параграф 1, точка 14 от Регламент (ЕС) 2023/1542;

16) „разрешено съоръжение за третиране“ означава всяка организация или предприятие, на което в съответствие с Директива 2008/98/ЕО и с настоящия регламент е разрешено да извършват събиране, дейности по складиране и третиране на излезли от употреба превозни средства, в т.ч. на техни части и компоненти;

17) „раздробяване“ означава операция за нарязване на парчета или фрагментиране на излезли от употреба превозни средства;

18) „третиране“ означава всяка дейност, извършвана след като излязлото от употреба превозно средство бъде предадено в съоръжение за премахване на замърсяването, разкомплектоване, пресоване, нарязване, раздробяване, оползотворяване или подготовка преди обезвреждане на отпадъци след раздробяването, и всяка друга операция за оползотворяване или обезвреждане на излязлото от употреба превозно средство и на негови части, компоненти и материали;

19) „оператор по ремонта и техническата поддръжка“ означава физическо или юридическо лице, което извършва пряка или непряка професионална дейност по ремонт и техническо обслужване на превозни средства, включително ремонтни предприятия, производители или дистрибутори на оборудване за ремонт, инструменти или резервни части, както и издатели на техническа информация, автомобилни клубове, оператори за пътна помощ, оператори, предлагащи услуги по контролна проверка и изпитване, оператори, предлагащи обучения за монтьори, както и производители или оператори и лица, извършващи ремонт на оборудване за превозни средства, използващи алтернативно гориво;

20) „предоставяне на пазара“ означава всяка доставка на превозно средство за дистрибуция или използване на пазара като част от дадена търговска дейност, срещу заплащане или безплатно;

21) „пускане на пазара“ означава предоставяне на превозно средство за първи път на пазара в Съюза;

22) „оператор по управлението на отпадъци“ означава всяко физическо или юридическо лице, което извършва събиране или третиране на излезли от употреба превозни средства, включително части и компоненти от тях, като част от професионалната си дейност;

23) „производител“ означава всеки произвеждащ оператор, вносител или дистрибутор, който независимо от използваната техника на продажба, включително чрез договори от разстояние съгласно определението в член 2, параграф 7 от Директива 2011/83/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([35]), предоставя дадено превозно средство за първи път за дистрибуция или използване на територия на държава членка като част от търговска дейност;

24) „организация, компетентна в областта на отговорността на производителя“ означава юридическо лице, което финансово или финансово и оперативно организира изпълнението на задължения, произтичащи от разширената отговорност на производителя, от името на няколко производители;

25) „упълномощен представител за целите на разширената отговорност на производителя“ означава физическо или юридическо лице, установено в държава членка, в която производителят предоставя на пазара превозни средства за първи път и която е различна от държавата членка или третата държава, в която е установен производителят, и е определено от производителя в съответствие с член 8а, параграф 5, трета алинея от Директива 2008/98/ЕО за изпълнение на задълженията на този производител съгласно глава IV от настоящия регламент;

([35]) Директива 2011/83/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2011 г. относно правата на потребителите, за изменение на Директива 93/13/ЕИО на Съвета и Директива 1999/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 85/577/ЕИО на Съвета и Директива 97/7/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 304, 22.11.2011 г., стр. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj).

26) „упълномощен представител за трансграничния механизъм“ означава физическо или юридическо лице, установено в държава членка и определено от производителя съгласно член 22;

27) „вторични суровини“ означава материали, с които може да се заместват първични суровини и които са получени чрез процеси за рециклиране;

28) „собственик на превозно средство“ означава всяко физическо или юридическо лице, притежаващо право на собственост върху дадено превозно средство или титуляря на свидетелството за регистрация на превозното средство, или ако не може да бъде установен нито титулярят на правото на собственост, нито титулярят на свидетелството за регистрация на превозното средство — държателят на превозното средство;

29) „технология за обработка след раздробяването“ означава методи и технологии за обработка на материали от излезли от употреба превозни средства, след като те са били раздробени, за последващо оползотворяване в съответствие с част Ж, точка 2 от приложение VIII;

30) „вторично производство“ означава професионални действия, чрез които нова част или компонент се произвеждат — за да се върнат в състояние, равностойно на това на нов продукт — от части и компоненти, демонтирани от превозни средства или излезли от употреба превозни средства, и чрез които е направено най-малко едно изменение, което влияе върху безопасността, експлоатационния срок, характеристиките, предназначението или типа на частта или компонента, в процес, който е в съответствие с конкретни технически спецификации, включително инженерни стандарти и стандарти за качество и изпитване;

31) „обновяване“ означава действия за подготовка, почистване, изпитване, обслужване и ако е необходимо, ремонт на част или компонент, демонтирани от превозни средства или излезли от употреба превозни средства, с цел да се възстановят техните характеристики или функционалност в рамките на предвидената употреба и обхвата на характеристиките, заложени на етапа на проектирането, към момента на пускането на тази част или компонент на пазара;

32) „неинертни отпадъци“ означава отпадъци, които не отговарят на условията в определението за „инертни отпадъци“ в член 2, буква д) от Директива 1999/31/ЕО на Съвета ([36]);

33) „употребявано превозно средство“ означава превозно средство, което е било регистрирано в държава членка или в трета държава и не представлява излязло от употреба превозно средство;

34) „изнасяно употребявано превозно средство“ означава употребявано превозно средство, поставено под митнически режим съгласно член 269 от Регламент (ЕС) № 952/2013;

35) „икономически оператор“ означава производител, оператор по събирането, застрахователна компания за превозни средства, доставчик, оператор по ремонта и техническата поддръжка, оператор по управлението на отпадъци, в т.ч. оператор по разкомплектоването или рециклиращо предприятие, и всички други оператори, участващи в проектирането на превозни средства, разкомплектоването, повторната употреба или в търговията с употребявани превозни средства или в управлението на излезли от употреба превозни средства, вторичното производство и обновяването на части, компоненти и материали от превозни средства;

36) „технически изправно превозно средство“ означава превозно средство, което е технически изправно съгласно Директива 2014/45/ЕС;

37) „оператор по преоборудване“ означава всяко юридическо лице, което произвежда комплект за преобразуване в електрически превозни средства или извършва преобразуването на превозни средства с двигател с вътрешно горене в електрически превозни средства с акумулаторни батерии или превозни средства с горивни елементи;

38) „пункт за събиране“ означава икономически оператор, различен от разрешено съоръжение за третиране, който временно съхранява излезлите от употреба превозни средства и подготвя за прехвърляне събраните излезли от употреба превозни средства в разрешени съоръжения за третиране с цел третиране;

([36]) Директива 1999/31/ЕО на Съвета от 26 април 1999 г. относно депонирането на отпадъци (ОВ L 182, 16.7.1999 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj).

39) „отпадък“, „отработени масла“, „притежател на отпадъци“, „управление на отпадъци“, „събиране“, „предотвратяване“, „оползотворяване“, „рециклиране“, „насипване“, „обезвреждане“ и „схема за разширена отговорност на производителя“ означава отпадък, отработени масла, притежател на отпадъци, управление на отпадъци, събиране, предотвратяване, оползотворяване, рециклиране, насипване, обезвреждане и схема за разширена отговорност на производителя съгласно определението в член 3, точки 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 и 21 съответно от Директива 2008/98/ЕО;

40) с изключение на превозни средства от категория L: „одобряване на типа“, „многоетапно одобряване на типа“, „компонент“, „части“, „резервни части“, „базово превозно средство“, „превозно средство, произвеждано в малки серии“, „превозно средство със специално предназначение“, „орган за надзор на пазара“, „орган по одобряването“, „произвеждащ оператор“, „вносител“ и „дистрибутор“ означава одобряване на типа, многоетапно одобряване на типа, компонент, части, резервни части, базово превозно средство, превозно средство, произвеждано в малки серии, превозно средство със специално предназначение, орган за надзор на пазара, орган по одобряването, производител, вносител и дистрибутор съгласно определението в член 3, точки 1, 8, 19, 21, 23, 24, 30, 31, 35, 36, 40, 42 и 43 съответно от Регламент (ЕС) 2018/858;

41) за превозни средства от категория L: „одобряване на типа“, „базово превозно средство“, „компонент“, „части“, „резервни части“, „произвеждащ оператор“, „вносител“, „дистрибутор“, „орган по одобряването“ и „орган за надзор на пазара“ означава одобряване на типа, базово превозно средство, компонент, части, резервни части, производител, вносител, дистрибутор, орган по одобряването и орган за надзор на пазара съгласно определението в член 3, точки 1, 11, 16, 18, 21, 47, 49, 50, 56 и 57 съответно от Регламент (ЕС) № 168/2013, а „превозно средство, произвеждано в малки серии“ означава превозно средство, произвеждано в малки серии съгласно член 42 от посочения регламент;

42) „регистрация“, „свидетелство за регистрация“,, „титуляр на свидетелство за регистрация“, „временно отнемане на регистрация“ и „прекратяване на регистрация“ означава регистрация, свидетелство за регистрация, титуляр на свидетелство за регистрация, временно отнемане на регистрация и прекратяване на регистрация съгласно определението в член 2, букви б), в), г), д) и е) съответно от Директива 1999/37/ЕО;

43) „превозно средство, което представлява исторически интерес“, „преглед за проверка на техническата изправност“ и „удостоверение за техническа изправност“ означава превозно средство, което представлява исторически интерес, преглед за проверка на техническата изправност и удостоверение за техническа изправност съгласно определението в член 3, точки 7, 9 и 12 съответно от Директива 2014/45/ЕС;

44) „вещество, пораждащо безпокойство“ и „носител на данни“ означава вещество, пораждащо безпокойство, и носител на данни съгласно определението в член 2, точки 27 и 29 съответно от Регламент (ЕС) 2024/1781;

45) „митнически органи“ означава митническите органи съгласно определението в член 5, точка 1 от Регламент (ЕС) № 952/2013;

46) „онлайн платформа“ означава онлайн платформа съгласно определението в член 3, буква и) от Регламент (ЕС) 2022/2065;

47) „малък произвеждащ оператор“ означава малък производител съгласно определението в член 3, точка 48 от Регламент (ЕС) 2024/1257;

48) „батерия за леки транспортни средства“ или „батерия за ЛТС“ означава съответно батерия за леки транспортни средства или батерия за ЛТС съгласно определението в член 3, точка 11 от Регламент (ЕС) 2023/1542;

49) „отпадъци от опаковки“ означава отпадъци от опаковки по смисъла на определението в член 3, точка 25 от Регламент (ЕС) 2025/40 на Европейския парламент и на Съвета ([37]);

([37]) Регламент (ЕС) 2025/40 на Европейския парламент и на Съвета от 19 декември 2024 г. относно опаковките и отпадъците от опаковки, за изменение на Регламент (ЕС) 2019/1020 и Директива (ЕС) 2019/904 и за отмяна на Директива 94/62/ЕО (ОВ L, 2025/40, 22.1.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj).

50) „отпадъци от електрическо и електронно оборудване“ означава отпадъци от електрическо и електронно оборудване съгласно определението в член 3, параграф 1, буква д) от Директива 2012/19/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([38]);

51) „пластмаси на биологична основа“ означава пластмаси на биологична основа съгласно определението в член 3, точка 53 от Регламент (ЕС) 2025/40;

52) „регенериране“ означава регенериране съгласно определението в член 3, точка 13 от Регламент (ЕС) 2024/573.

ГЛАВА II

ИЗИСКВАНИЯ ЗА КРЪГОВОСТ

Член 4

Възможна повторна употреба, възможно рециклиране и възможно оползотворяване на превозните средства

1. Всяко превозно средство от тип, одобрен считано от 1 септември 2032 г. съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, се произвежда, така че:

а) да подлежи на повторна употреба или рециклиране до минимум 85 % от неговата обща маса;

б) да подлежи на повторна употреба или оползотворяване до минимум 95 % от неговата обща маса.

2. За всеки тип на превозно средство, посочен в параграф 1, произвеждащите оператори вземат следните мерки:

а) събират необходимите данни по цялата верига на доставките, по-конкретно за вида и масата на всички материали, използвани за производството на превозните средства, за да гарантират непрекъснато спазване на настоящия регламент;

б) съхраняват всички други подходящи данни за превозното средство, изисквани за процеса на изчисляването, посочен в буква д);

в) установяват процедури за проверка на верността и пълнотата на информацията, получена от доставчиците;

г) управляват и документират списъка на материалите;

д) изчисляват коефициентите на възможна повторна употреба, възможно рециклиране и възможно оползотворяване за целите на параграф 1 от настоящия член в съответствие с методиката, установена от Комисията съгласно параграф 3 от настоящия член, или преди приемането на тази методика и влизането ѝ в сила — в съответствие с международния стандарт ISO 22628:2002, заедно с елементите, определени в част А от приложение III към настоящия регламент;

е) маркират изработените от полимери и еластомери части и компоненти на превозните средства в съответствие с член 12, параграф 1;

ж) гарантират, че частите и компонентите, изброени в част Д от приложение VIII, не влизат в повторна употреба за производството на нови превозни средства.

3. До 28 февруари 2029 г. Комисията приема акт за изпълнение, с който установява нова методика за изчисляване и проверка на коефициентите на възможна повторна употреба, възможно рециклиране и възможно оползотворяване на дадено превозно средство, като се вземат предвид елементите, посочени в приложение III към настоящия регламент и международния стандарт ISO 22628:2002. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 52, параграф 2.

([38]) Директива 2012/19/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2012 г. относно отпадъци от електрическо и електронно оборудване (ОЕЕО) (ОВ L 197, 24.7.2012 г., стр. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj).

Член 5

Изисквания за определени вещества в превозните средства

1. Наличието на вещества, пораждащи безпокойство, в превозните средства и в техните части и компоненти се свежда до минимум, доколкото това е възможно.

2. До 14 февруари 2028 г. Комисията изготвя доклад относно наличието в превозните средства на вещества, пораждащи безпокойство, за да определи до каква степен те оказват отрицателно въздействие върху повторната употреба и рециклирането на материали или имат отрицателни последици за околната среда или здравето. Комисията се подпомага от Агенцията. Докладът не обхваща веществата, пораждащи безпокойство, в частите и компонентите на превозното средство, за които вече се изисква идентификация или оценка съгласно друго законодателство на Съюза. Комисията представя доклада на Европейския парламент и на Съвета, като описва своите констатации, и обмисля подходящи последващи мерки. Ако държава членка счете, че дадено вещество оказва отрицателно въздействие върху повторната употреба и рециклирането на материали в превозното средство, в което е налично, тя предоставя тази информация на Комисията, а що се отнася до аспектите на химическата безопасност — на Агенцията до 14 февруари 2029 г. и се позовава на съответни оценки на риска или други данни, ако има налични такива.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 51 за допълване на настоящия регламент чрез определянето на изисквания за информация и ограничения за наличието на вещества, пораждащи безпокойство, които оказват отрицателно въздействие върху повторната употреба и рециклирането на материали в превозните средства и в техните части и компоненти по причини, които не са свързани предимно с химическата безопасност.

4. Всяко превозно средство от тип, одобрен считано от 1 септември 2032 г. съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, или всякакви нови части или компоненти, пуснати на пазара за такова превозно средство, не трябва да съдържат олово, живак, кадмий или шестволентен хром.

5. Чрез дерогация от параграф 4 от настоящия член някои типове на превозни средства или части и компоненти, пуснати на пазара за такива превозни средства, може да съдържат олово, живак, кадмий или шестволентен хром при условията и до максималните стойности за концентрация, посочени в приложение IV към настоящия регламент. Параграфи 2, 3 и 4 от настоящия член и настоящият параграф не се прилагат за батерии, използвани в превозни средства, за които се прилага Регламент (ЕС) 2023/1542.

6. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 51 за изменение на приложение IV с цел привеждането му в съответствие с научно-техническия напредък, като:

а) се установят максимални стойности за концентрациите, до които се допуска наличието на олово, живак, кадмий или шестволентен хром в определени части, компоненти и еднородни материали от превозни средства;

б) определени части, компоненти и еднородни материали в превозните средства се изключват от забраната за наличието на олово, живак, кадмий или шестволентен хром съгласно параграф 4, когато са изпълнени следните условия:

i) употребата на тези вещества не може да се предотврати;

ii) доказано е, че социално-икономическите ползи надхвърлят риска за околната среда или човешкото здраве, произтичащ от употребата на тези вещества;

iii) няма подходящи алтернативни вещества или технологии;

в) части, компоненти и еднородни материали от превозни средства се заличат от приложение IV, ако употребата на олово, живак, кадмий или шестивалентен хром може да се предотврати;

г) се посочват частите, компонентите и еднородните материали в превозните средства, които следва да се демонтират или отделят преди по-нататъшно третиране, и се въвежда изискване те да бъдат обозначени с етикет или друго подходящо средство за разпознаване.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 51 за изменение на приложение IV, по-конкретно като определени изключения за еднородни материали и компоненти се заличават от списъка, в случаи, при които съответното изключение е уредено в друг акт от законодателството на Съюза.

При приемането на делегиран акт в съответствие с настоящия параграф Комисията взема предвид социално-икономическото въздействие на въвеждането, промяната или заличаването на изключение от ограничението за употребата на олово, живак, кадмий или шестивалентен хром в определени типове на превозни средства, включително наличието на алтернативи и последиците за околната среда и човешкото здраве през целия жизнен цикъл на превозните средства.

7. По искане на Комисията и в рамките на 12 месеца от получаване на искането Агенцията изготвя доклад въз основа, наред с другото, на консултации със заинтересованите страни, относно техническата и икономическата приложимост на алтернативите за съществуващите изключения, изброени в приложение IV, и въз основа на тази оценка прави мотивирано предложение за конкретното изменение на такова изключение.

8. Веднага след като получи искането на Комисията, агенцията публикува на своя уебсайт известие, че ще се изготви доклад относно възможно изменение на изключение, посочено в приложение IV, и кани държавите членки и всички заинтересовани страни да предоставят коментари в рамките на 12 седмици от датата на публикуване на известието. Агенцията публикува на своя уебсайт всички коментари, получени от държавите членки и заинтересованите страни.

9. Не по-късно от 12 месеца след представянето пред Комисията на доклада, посочен в параграф 7, Комитетът за социално-икономически анализ на Агенцията, създаден съгласно член 76, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕО) № 1907/2006, следва да приеме становище относно доклада и относно предложените конкретни изменения. Агенцията незабавно представя на Комисията това становище.

Член 6

Минимално рециклирано съдържание в превозните средства

1. Съдържанието на пластмаса във всяко ново превозно средство от тип, одобрен считано от 1 септември 2032 г. съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, включва минимум 15 тегловни % пластмаса, рециклирана от пластмасови отпадъци след потреблението.

Съдържанието на пластмаса във всяко ново превозно средство от тип, одобрен считано от 1 септември 2036 г. съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, включва минимум 25 тегловни % пластмаса, рециклирана от пластмасови отпадъци след потреблението.

2. Най-малко 20 % от целта, определена в параграф 1, се постигат чрез включване в съответния тип на превозно средство на пластмаси, рециклирани от излезли от употреба превозни средства или от части и компоненти, демонтирани от превозни средства по време на етапа на употреба.

3. Масата на пластмасата, съдържаща се във всеки съответен нов тип на превозно средство, и масата на рециклираната пластмаса, посочено в параграфи 1 и 2, изключват еластомерите от гуми и от термореактивни материали, различни от полиуретанова пяна, използвана за омекотяване.

4. За целите на задълженията, определени в параграфи 1, 2 и 3, рециклираното съдържание се оползотворява от отпадъци след потреблението, които са били рециклирани в:

а) инсталация, разположена в Съюза; или

б) считано от 14 август 2030 г., инсталация, разположена в трета държава, при условие че тази инсталация отговаря на изискванията на приложение XIII.

До 30 септември 2028 г. Комисията оценява по-подробно очакваното въздействие върху световната търговия, както и върху рециклиращата и автомобилната промишленост на Съюза, и докладва за своята оценка на Европейския парламент и на Съвета.

5. До 31 август 2028 г. Комисията приема акт за изпълнение в съответствие с член 52, параграф 2 за установяване на методика за изчисляване и проверка на процентите на пластмасите, рециклирани от отпадъци след потреблението и от излезли от употреба превозни средства , налични и използвани в типове на превозни средства, за целите на параграфи 1—4 от настоящия член.

За рециклираната пластмаса, получена чрез методика за рециклиране, различна от механичното рециклиране, се прилага методика за отчитане на баланса на масата в съответствие с методиките за отчитане на баланса на масата, приложими за рециклирането на пластмаси в съответствие с определението за рециклиране в Директива 2008/98/ЕО.

Методиката за проверка включва задължение за производителите операторите да гарантират, че всяка инсталация, разположена в трета държава и произвеждаща рециклиран материал, който използват, е в съответствие с приложение XIII и че всяка такава инсталация, разположена в трета държава, се одитира най-малко на всеки пет години от независим субект — трета страна, съгласно приложение XIV. С тези одити се проверява дали са изпълнени условията, посочени в параграфи 1—4 от настоящия член.

Изискването за одитиране, посочено в трета алинея от настоящия параграф, и посочените в приложение XIII изисквания и критерии за рециклиран в трети държави материал се прилага от 14 август 2030 г.

6. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 51 за допълване на параграфи 1 и 2 от настоящия член чрез определяне на временни дерогации от целите за съдържание на рециклирана пластмаса или за графика, в случай че липсата на наличност или прекомерните цени на конкретни рециклирани пластмаси правят спазването на минималните проценти на рециклирано съдържание прекомерно трудно.

7. До 30 септември 2027 г. Комисията оценява осъществимостта на установяването на изискване относно минималният процент рециклирана стомана, като се взема предвид по-специално следното:

а) текущото и прогнозното предлагане на скрап от черни метали, включително плоски и дълги групи продукти от стомана, и когато е целесъобразно, от неръждаема стомана;

б) текущият процент на скрап от черни метали в различни полуфабрикати и междинни продукти, свързани с групите продукти от стомана, използвани в превозните средства, и очакваните промени, свързани с прехода на автомобилната промишленост;

в) потенциалът за разпространение сред производителите операторите на използването на скрап от черни метали в превозните средства, подлежащи на одобряване на типа в бъдеще и съответният потенциален принос за по-високите равнища на използване на скрап, като се имат предвид различните ограничения по отношение на състава, приложими за всяка група продукти от стомана;

г) относителното търсене в автомобилния сектор в сравнение с търсенето на скрап от черни метали в други сектори, като се има предвид способността да понася определено съдържание на мед и други непреднамерени метални примеси;

д) икономическата жизнеспособност и научно-техническият прогрес, включително промените в наличието на технологии за рециклиране по отношение на коефициентите на рециклиране на стомана, както необходимостта за преодоляване на неефективности на пазара, възпрепятстващи използването на скрап преди потреблението спрямо скрап след потреблението;

е) приносът на определянето на минимален процент на рециклирано съдържание на стомана в превозните средства за отворената стратегическа автономност, целите на Съюза в областта на климата, околната среда и промишлеността, по-специално по отношение на създаването на допълнителни водещи пазари за производство на декарбонизирана стомана;

ж) необходимостта от предотвратяване на непропорционални отрицателни въздействия върху ценовата достъпност на превозните средства; както и

з) влиянието върху общите разходи и конкурентоспособността на автомобилния сектор и цялата верига за създаване на стойност на стомана за автомобилния сектор.

До 30 септември 2028 г. Комисията приема делегиран акт в съответствие с член 51, с който настоящият регламент се допълва с установяване на минимален процент стомана, рециклирана от стоманени отпадъци след потреблението, и когато е целесъобразно, от скрап от черни метали, която трябва да бъде налична и използвана в типовете на превозни средства, подлежащи на одобряване на типа в съответствие с настоящия регламент и с Регламент (ЕС) 2018/858. В този делегиран акт се определя и датата на прилагане на задължението за минимален процент на рециклирано съдържание не по-късно от 14 август 2033 г. Стоманата, използвана като подсилващ материал в гумите, не се счита за попадаща в обхвата на този делегиран акт.

До 30 септември 2028 г. Комисията приема делегиран акт в съответствие с член 51 за установяване на методиката за изчисляване и проверка на процента стомана, рециклиран от стоманени отпадъци след потреблението в типовете на превозни средства, и ако е приложимо, от скрап от черна стомана, налична и използвана в типовете на превозни средства.

8. До 30 септември 2027 г. Комисията оценява осъществимостта на установяването на изискване за минималния процент алуминий и неговите сплави, рециклирани от отпадъци след потреблението, налични и използвани в типовете на превозни средства, като има предвид по-специално следното:

а) текущата и прогнозната наличност на алуминий и неговите сплави, рециклирани от отпадъци преди и след потреблението;

б) настоящия процент на рециклираното съдържание на отпадъци след потреблението в алуминия и неговите сплави в превозните средства, пуснати на пазара;

в) икономическата жизнеспособност и научно-техническият прогрес, включително промените в наличието на технологии за рециклиране по отношение на вида на рециклираните материали и по отношение на техните коефициенти на рециклиране;

г) приносът на наличието на минимален процент на рециклирано съдържание на алуминий в превозните средства за отворената стратегическа автономност, целите на Съюза в областта на климата, околната среда и промишлеността, по-специално по отношение на създаването на допълнителни водещи пазари за производство на декарбонизиран алуминий и неговите сплави;

д) необходимостта от предотвратяване на непропорционални отрицателни последици върху ценовата достъпност на превозните средства, които съдържат алуминий и неговите сплави; и

е) влиянието върху общите разходи и конкурентоспособността на автомобилния сектор.

До 30 септември 2028 г. Комисията приема делегиран акт в съответствие с член 51, с който настоящият регламент се допълва с установяване на минимален процент рециклиран алуминий и неговите сплави, който трябва да бъде наличен и използван в типовете на превозни средства, подлежащи на одобряване на типа в съответствие с настоящия регламент и с Регламент (ЕС) 2018/858. В този делегиран акт се определя и датата на прилагане на задължението за минимален процент на рециклирано съдържание не по-късно от 14 август 2033 г.

До 30 септември 2028 г. Комисията приема делегиран акт в съответствие с член 51 за установяване на методиката за изчисляване и проверка на процента алуминий и неговите сплави, рециклирани от отпадъци след потреблението в типовете на превозни средства, и ако е приложимо, от отпадъци преди потреблението, налични и използвани в типовете на превозни средства.

9. До 31 август 2029 г. Комисията оценява осъществимостта на установяването на изискване относно минималния процент за:

а) магнезий и неговите сплави, рециклирани от отпадъци преди и след потреблението, налични и използвани в типовете на превозни средства; както и

б) неодим, диспрозий, празеодим, тербий, самарий, никел, кобалт или бор, рециклирани от отпадъци след потреблението, и когато е целесъобразно, преди потреблението, налични и използвани в постоянни магнити.

Оценката за осъществимост взема предвид следното:

а) текущото и прогнозното предлагане на материалите, посочени в първа алинея, букви а) и б), рециклирани от отпадъци преди и след потреблението;

б) текущите проценти на рециклираното съдържание от отпадъци след потреблението в материалите, посочени в първа алинея, букви а) и б), в превозните средства, пуснати на пазара;

в) икономическата жизнеспособност и научно-техническият прогрес, включително промените в наличието на технологии за рециклиране по отношение на вида на рециклираните материали и по отношение на техните коефициенти на рециклиране;

г) приносът на определянето на минимален процент на рециклирано съдържание на материалите, посочени в първа алинея, букви а) и б), в превозните средства за отворената стратегическа автономност и целите на Съюза в областта на климата и на околната среда;

д) възможните въздействия върху функционирането на превозните средства от използването на рециклирано съдържание на материалите, посочени в първа алинея, букви а) и б), в частите и компонентите на превозните средства;

е) необходимостта от предотвратяване на непропорционални отрицателни въздействия върху ценовата достъпност на превозните средства, съдържащи материалите, посочени в първа алинея, букви а) и б);

ж) влиянието върху общите разходи и конкурентоспособността на автомобилния сектор.

След приключване на оценката, посочена в първа алинея, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегиран акт в съответствие с член 51 за допълване на настоящия регламент чрез установяване на минимален процент:

а) магнезий и неговите сплави, рециклирани от отпадъци след потреблението, и ако е целесъобразно, преди потреблението, налични и използвани в типовете на превозни средства; както и

б) неодим, диспрозий, празеодим, тербий, самарий, никел, кобалт или бор, рециклирани от отпадъци след потреблението, и когато е целесъобразно, преди потреблението, налични и използвани в постоянни магнити.

В делегирания акт, посочен в трета алинея, се определя и датата на прилагане на задължението за минимални проценти на рециклирано съдържание.

До 30 септември 2029 г. Комисията приема делегиран акт в съответствие с член 51 за установяване на методиката за изчисляване и проверка на процента рециклирани материали, посочени в трета алинея, налични и използвани в типовете на превозни средства.

Член 7

Проектиране с възможност за демонтаж и смяна на определени части и компоненти в превозните средства

1. Всяко превозно средство от нов тип, одобрен считано от 1 септември 2032 г. съгласно Регламент (ЕС) 2018/858 и Регламент (ЕС) № 168/2013, се проектира по начин, с който не се създават пречки за демонтажа от страна на разрешените съоръжения за третиране на частите и компонентите, изброени в част В от приложение VIII, от съответното превозно средство по време на етапа, на който то представлява отпадък, с оглед на тяхната смяна, повторна употреба, рециклиране, вторично производство или обновяване, когато това е технически възможно.

2. Всяко превозно средство от нов тип, одобрен считано от 1 септември 2032 г. съгласно Регламент (ЕС) 2018/858, се проектира, така че да бъде възможно лесно и без разрушаване да се извършва демонтаж и смяна на акумулаторни батерии за електрически превозни средства, техните пакети батерии и двигатели, задвижвани с електричество, на превозното средство от страна на разрешени съоръжения за третиране или от оператори по ремонта и техническата поддръжка по време на етапа на употреба и на етапа, на който превозното средство представлява отпадък.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 51, с които параграф 2 се изменя чрез включване в същия параграф на допълнителните части и компоненти, изброени в част В от приложение VIII, като се вземе предвид научно-техническият прогрес.

4. Комисията може да приема актове за изпълнение, с които се определят условията за проектиране с възможност за демонтаж и смяна на частите и компонентите, посочени в параграф 2, когато е необходимо да се гарантира хармонизирано прилагане на задължението съгласно посочения параграф. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 52, параграф 2.

5. Производителите не възпрепятстват демонтажа и смяната на части и компоненти на превозното средство чрез използване на актуализации на софтуера, освен ако това не е предвидено в правото на Съюза.

ГЛАВА III

ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ПРОИЗВЕЖДАЩИТЕ ОПЕРАТОРИ

Член 8

Общи задължения

1. Производителите са длъжни да покажат, че новите типове превозни средства, които те са произвели и които са пуснати на пазара, са от тип, одобрен в съответствие с изискванията на Регламент (ЕС) 2018/858, Регламент (ЕС) № 168/2013 и настоящия регламент.

2. За целите на одобряването на типа на типовете на превозни средства, за които се прилагат изискванията в член 4, 5, 6 или 7, производителят предоставя документация, с която показва спазването на тези изисквания, и също така:

а) я включва в информационното досие, посочено в член 24 от Регламент (ЕС) 2018/858 или в член 27 от Регламент (ЕС) № 168/2013, според случая; както и

б) я представя на органа по одобряването на типа в съответствие с член 23 от Регламент (ЕС) 2018/858 или в член 26 от Регламент (ЕС) № 168/2013, според случая.

3. За целите на одобряването на типа на превозни средства, за които се прилагат изискванията, определени в член 10 от настоящия регламент, произвеждащият оператор изготвя информацията, посочена в член 10, параграф 1 от настоящия регламент, и я представя в съответствие с член 24, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/858 на органа по одобряването на типа заедно със заявлението за одобряване на типа, посочено в член 23 от същия регламент.

4. За целите на одобряването на типа на превозни средства, за които се прилагат изискванията, определени в член 11 от настоящия регламент, произвеждащият оператор представя декларация, с която потвърждава спазването на изискването, определено в член 11, параграф 1 от настоящия регламент, в съответствие с член 24, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/858 или член 27, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 168/2013 според случая, на органа по одобряването на типа заедно със заявлението за одобряване на типа.

Член 9

Стратегия за кръговост

1. Считано от 1 септември 2029 г., всеки произвеждащ оператор изготвя стратегия за кръговост на равнище произвеждащ оператор.

2. В стратегията за кръговост се описват действията, които произвеждащият оператор извършва за изпълнение на своите задължения, за да гарантира спазването на изискванията за кръговост в глава II.

3. Стратегията за кръговост съдържа елементите, посочени в част А от приложение V.

4. Всеки произвеждащ оператор предоставя на органите по одобряване на типа на държавите членки и на Комисията екземпляр от стратегията за кръговост в срок от 30 дни след нейното изготвяне.

5. Всеки произвеждащ оператор наблюдава и проследява извършването на действията, съдържащи се в стратегията за кръговост, и актуализира стратегията, като на всеки пет години посочва съответните нови промени в стратегията за кръговост в съответствие с част Б от приложение V. Произвеждащият оператор предоставя на Комисията актуализирана стратегия за кръговост.

6. Комисията прави публично достъпни стратегиите за кръговост и всички актуализации на тези стратегии, с изключение на поверителната информация.

7. До 31 август 2033 г. и най-малко на всеки шест години след това Комисията изготвя и публикува доклад относно кръговостта на автомобилния сектор. Докладът се основава по-конкретно на стратегиите за кръговост и на актуализациите на тези стратегии.

Член 10

Декларация относно рециклираното съдържание в превозните средства

1. Произвеждащите оператори декларират за всяко ново превозно средство от тип, одобрен съгласно Регламент (ЕС) 2018/858 считано от първия ден на месеца, следващ 12 месеца от приемането на съответните методики за изчисляването и проверката на процентите на материалите, рециклирани от отпадъци след потреблението, в типовете на превозни средства, съгласно посоченото в член 6 от настоящия регламент, съответните проценти на рециклираното съдържание на:

а) неодим, диспрозий, празеодим, тербий, самарий, никел, кобалт и бор в постоянни магнити в двигатели, задвижвани с електричество;

б) алуминий и неговите сплави;

в) магнезий и неговите сплави;

г) стомана и нейните сплави;

д) пластмаси.

Декларацията се отнася за рециклираното съдържание на тези материали в типа на превозното средство и в нея за всеки дял материал и за пластмасовите компоненти, които са по-тежки от 100 грама, се посочва дали материалът е рециклиран от отпадъци преди потреблението, или от отпадъци след потреблението.

2. Органите по одобряването на типа проверяват дали задължителната документация е представена от произвеждащите оператори и дали съдържа информацията, посочена в параграф 1.

3. Чрез дерогация от параграф 1 изискването за деклариране на дела на рециклираното съдържание на определен материал не се прилага, когато за посочения материал е станала приложима цел съгласно член 6.

Член 11

Информация за демонтаж и смяна на части, компоненти и материали в превозните средства

1. Считано от 1 септември 2029 г. произвеждащите оператори предоставят, за новите одобрени типове на превозни средства, на операторите по управлението на отпадъци, издателите на техническа информация и операторите по ремонта и техническата поддръжка неограничен, стандартизиран и недискриминационен достъп до информацията, посочена в приложение VI, с която се осигурява възможност за достъп, безопасен демонтаж и смяна на следното, освен ако тази информация е налична в друго законодателство на Съюза:

а) акумулаторни батерии за електрически превозни средства и техните пакети батерии, вградени в превозното средство;

б) части, компоненти и материали, които съдържат флуидите и течностите, изброени в част Б от приложение VIII, и които се съдържат в превозните средства;

в) части и компоненти, изброени в част В от приложение VIII, които се съдържат в превозните средства;

г) части и компоненти, които съдържат суровините от критично значение, посочени в член 28, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2024/1252, към момента на одобряването на типа на превозното средство;

д) цифрово кодирани компоненти и части в превозното средство, когато с такова кодиране се създават пречки за техния ремонт, техническо обслужване или смяна в друго превозно средство.

Буква д) от първа алинея не се прилага за информацията, която следва да се предоставя на издателите на техническа информация.

2. Произвеждащите оператори предоставят на службите за спешна помощ информация с насоки за спасителни действия и реагиране при извънредни ситуации.

3. Произвеждащите оператори осигуряват сътрудничество с разрешените съоръжения за третиране, издателите на техническа информация, операторите по преоборудване, операторите по преоборудване и операторите по ремонта и техническата поддръжка, като установяват необходимите комуникационни платформи с цел предоставяне и поддържане в актуално състояние на информацията, посочена в параграф 1, и на информацията, посочена в приложение VI.

Производителите предоставят безплатно информацията, посочена в първа алинея. Производителите може да начисляват на операторите по управлението на отпадъци, на издателите на техническа информация и на операторите по ремонта и техническата поддръжка разумни и пропорционални такси само до степента, необходима за покриването на действителните административни разходи, направени за осигуряването на достъп до необходимата информация чрез комуникационните платформи.

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 51 за изменение на приложение VI чрез преразглеждане на списъка с части, компоненти и материали от превозните средства и на обхвата на информацията, предоставяна от производителите. Комисията взема предвид техническото и регулаторното развитие, настоящите информационни технологии и предвидимото развитие на технологиите в областта на превозните средства.

Член 12

Етикетиране на части, компоненти и материали в превозните средства

1. Производителите и техните доставчици използват номенклатурата на стандартите за кодиране на компоненти и материали, изброени в точки 1, 2 и 3 от приложение VII, за етикетирането и разпознаването на части, компоненти и материали от превозните средства.

2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 51 за изменение на приложение VII, с цел адаптирането му към научно-техническия напредък.

Член 13

Цифров паспорт за кръговост на превозното средство

1. Считано от 1 септември 2032 г. всяко пуснато на пазара превозно средство има цифров паспорт за кръговост на превозното средство, който е в съответствие със, оперативно съвместим е със и по възможност интегриран с други екологични паспорти, свързани с на превозното средство, установени съгласно правото на Съюза, по-специално паспортите, посочени в член 77 от Регламент (ЕС) 2023/1542, в член 3, точка (68) от Регламент (ЕС) 2024/1257, и с други съответни паспорти, установени съгласно Регламент (ЕС) 2024/1781.

2. Цифровият паспорт за кръговост на превозно средство, което се пуска на пазара, е достъпен безплатно и съдържа в цифров формат следното:

а) информацията, посочена в член 11;

б) информацията за частите на превозното средство, съдържащи олово, живак, кадмий или шестовалентен хром, както е посочено в дерогацията, предвидена в член 5, параграф 5;

в) декларацията относно дела на рециклираното съдържание на пластмаса и материалите, изброени в член 10, параграф 1;

г) официалния каталог на резервните части за съответния тип на превозно средство.

3. Когато информацията, изисквана съгласно настоящия член, вече е достъпна чрез паспорта, посочен в параграф 1, различен от цифровия паспорт за кръговост на превозното средство, информацията, изисквана съгласно параграф 2, не се дублира в цифровия паспорт за кръговост на превозното средство, при условие че е осигурена оперативна съвместимост.

4. Производителят, пускащ превозното средство на пазара, гарантира точността, пълнотата и актуалността на информацията, посочена в параграф 2.

5. Цялата информация, включена в цифровия паспорт за кръговост на превозното средство, е в съответствие с правилата, установени от Комисията съгласно параграф 6, и:

а) се основава на общодостъпни стандарти;

б) е разработена в оперативно съвместим формат;

в) може да бъде прехвърляна чрез отворена оперативно съвместима мрежа за обмен на данни без зависимост от определен доставчик;

г) е машинночетима, структурирана и с възможност за търсене.

6. До 14 август 2030 г., Комисията приема актове за изпълнение, с които се определят правила относно:

а) начина и основните изисквания на техническото решение за достъп до цифровия паспорт за кръговост на превозното средство по начин, който не изключва технологично решение;

б) техническите изисквания за проектиране и експлоатация на цифровия паспорт за кръговост на превозното средство, включително правила относно:

i) привеждането в съответствие и оперативната съвместимост на цифровия паспорт за кръговост на превозното средство с други паспорти, изисквани съгласно законодателството на Съюза;

ii) съхранението и обработката на информацията, включена в цифровия паспорт за кръговост на превозното средство;

iii) наличието на цифровия паспорт за кръговост на превозното средство, след като произвеждащият оператор, отговарящ за изпълнението на задълженията, определени в параграф 4, престане да съществува или прекрати своята дейност в Съюза;

в) въвеждането, промяната и актуализирането на информацията, включена в цифровия паспорт за кръговост на превозното средство от трети страни, различни от произвеждащия оператори;

г) условията за достъп до цифровия паспорт за кръговост на превозното средство, в т.ч. правото на достъп и съответните правила за защита на данните и на правата върху интелектуалната собственост;

д) местонахождението на носителя на данните или на друг идентификатор, с който се осигурява възможност за достъп до цифровия паспорт за кръговост на превозното средство.

Когато определя правилата съгласно първата алинея, Комисията взема предвид необходимостта да се гарантира високо ниво на сигурност и поверителност.

Актовете за изпълнение, посочени в първа алинея, се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 52, параграф 2.

ГЛАВА IV

УПРАВЛЕНИЕ НА ИЗЛЕЗЛИТЕ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

РАЗДЕЛ 1

Общи разпоредби

Член 14

Компетентен орган за управление на излезлите от употреба превозни средства

1. Държавите членки определят един или повече компетентни органи, отговорни за изпълнението на задълженията съгласно настоящата глава, по-специално за следенето и проверката на спазването от страна на икономическите оператори, производителите и организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, на задълженията, посочени в членове 15—37 и приложение I.

2. Всяка държава членка може да определи едно звено за контакт от компетентните органи, посочени в параграф 1, за целите на комуникацията с Комисията.

3. Държавите членки определят подробностите за организацията и дейността на компетентните органи, включително административните и процедурните правила за:

а) регистрацията на производителите в съответствие с член 19;

б) издаването на разрешение на производителите и организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, в съответствие с член 18;

в) надзора върху изпълнението на задълженията за разширена отговорност на производителя в съответствие с членове 16 и 20;

г) събирането на данни за превозните средства и излезлите от употреба превозни средства в съответствие с член 19, параграф 12 и член 50, параграф 6;

д) предоставянето на информация в съответствие с член 50.

4. До 30 юни 2027 г. държавите членки уведомяват Комисията за имената и адресите на компетентните органи, определени в съответствие с параграф 1. Държавите членки информират Комисията без необосновано забавяне за всички промени в имената или адресите на тези компетентни органи.

Член 15

Разрешени съоръжения за третиране

1. Без да се засяга Директива 2010/75/ЕС, всички организации или предприятия, които възнамеряват да извършват дейности по третирането на излезли от употреба превозни средства, получават разрешение от компетентния орган в съответствие с член 23 от Директива 2008/98/ЕО и спазват условията, определени в това разрешение.

2. За да издаде разрешението, посочено в параграф 1 от настоящия член, компетентният орган проверява дали организацията или предприятието разполага с капацитета, необходим за спазване на задълженията, определени в член 26.

3. В разрешенията, упоменати в параграф 1 от настоящия член, се посочва, че съоръженията за третиране са компетентни да издават сертификат за унищожаване, както е посочено в член 25.

Чрез дерогация от първа алинея от настоящия параграф държавите членки могат да предвидят съгласно своите национални правни рамки, че разрешените съоръжения за третиране са компетентни да издават сертификата за унищожаване, посочен в член 25.

4. Производителите или, когато са определени съгласно член 17, параграф 1, организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, могат да сключват договори с разрешени съоръжения за третиране с оглед на изпълнението на задълженията си, свързани с отговорността на производителя. Тези договори са справедливи и прозрачни и не съдържат дискриминационни клаузи или условия.

Държавите членки може да предоставят образец на договор, за да улеснят спазването на настоящия член.

5. Държавите членки гарантират, че условията и процедурите за издаване на разрешение са напълно координирани, когато в тези процедури за издаване на разрешение участват повече от един компетентен орган или повече от една организация или предприятие, възнамеряващо да извършва дейности по третирането на излезли от употреба превозни средства, за да се постигне ефективен интегриран подход от всички компетентни органи.

6. На Комисията се предоставя правомощието да приеме акт за изпълнение за определяне на подробни изисквания, приложими към посочените в параграф 4 от настоящия член, с цел да се установят справедливи, прозрачни и недискриминационни правила и условия. Този акт за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 52, параграф 2.

РАЗДЕЛ 2

Разширена отговорност на производителя

Член 16

Разширена отговорност на производителя

1. Считано от 1 септември 2029 г. производителите носят разширена отговорност на производителя за превозните средства, които предлагат за първи път на пазара на територията на държава членка, включително когато превозното средство преди това е било предоставено на пазара в държава членка, различна от държавата членка, на чиято територия се предоставя превозното средство. Схемата за разширена отговорност на производителя е в съответствие с членове 8 и 8а от Директива 2008/98/ЕО и отговаря на изискванията на настоящата глава.

2. Разширената отговорност на производителя включва задължението на производителите да гарантират, че:

а) превозните средства, които те са предложили за първи път на пазара на територията на държава членка и които са станали излезли от употреба превозни средства:

i) се събират в съответствие с член 23;

ii) се третират в съответствие с член 26;

б) операторите по управлението на отпадъци, които третират излезлите от употреба превозни средства, посочени в буква а), изпълняват целите, определени в член 33.

3. В най-отдалечените региони, посочени в член 349 от ДФЕС, държавите членки може да адаптират задълженията на производителите, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член, за да покрият разходите за управлението на излезли от употреба превозни средства и като се отчитат характеристиките на тези региони.

4. В допълнение към информацията, посочена в член 8а, параграф 3, буква д) от Директива 2008/98/ЕО, производителите - в случай на самостоятелно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя, или организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя - в случай на колективно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя, публикуват на своите уебсайтове веднъж годишно — при спазване на търговската и промишлената поверителност — информацията относно събирането на излезлите от употреба превозни средства и постигането на целите във връзка с повторната употреба и рециклирането, повторната употреба и оползотворяването и рециклирането на пластмаси от самите тях - в случай на самостоятелно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя, или от производителите, определили тази организация, компетентна в областта на отговорността на производителя — в случай на колективно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя.

Член 17

Организации, компетентни в областта на отговорността на производителя

1. Производителите могат да изберат да изпълняват своите задължения за разширена отговорност на производителя самостоятелно или могат да определят организация, компетентна в областта на отговорността на производителя, упълномощена в съответствие с член 18, да изпълнява от тяхно име задълженията за разширена отговорност на производителя.

Държавите членки могат да приемат мерки, за да изискват от производителите да определят организация, компетентна в областта на отговорността на производителя, да изпълнява техните задължения за разширена отговорност от тяхно име.

2. Организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, гарантират поверителността на данните, с които разполагат, по отношение на информация, представляваща изключителна собственост на отделни производители, или информация, пряко свързана с отделни производители или с техни упълномощени представители за целите на разширената отговорност на производителя.

3. Освен информацията, посочена в член 16, параграф 4, организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, правят обществено достояние информацията относно процедурата за подбор, приложена в съответствие с параграф 5 от настоящия член.

4. Организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, гарантират редовен диалог между заинтересованите страни в съответствие с член 8а, параграф 6 от Директива 2008/98/ЕО. Операторите по управление на отпадъците, които се занимават със събирането и третирането на излезли от употреба превозни средства, определят членове наблюдатели в изпълнителните съвети на организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя.

5. За операторите по управление на отпадъци се прилага недискриминационна процедура за подбор въз основа на прозрачни критерии за възлагане, която се провежда от производителите или организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, и която не налага прекомерна тежест върху малките и средните предприятия.

Член 18

Разрешение за изпълнение на разширена отговорност на производителя

1. Производителят — в случай на самостоятелно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя — и определените организации, компетентни в областта на отговорността на производителя — в случай на колективно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя — подават заявление за разрешение от компетентния орган.

2. Разрешението се предоставя само когато се докаже, че изискванията, определени в член 8а, параграф 3, букви а)—г) от Директива 2008/98/ЕО, са спазени и мерките, въведени от производителя или организацията, компетентна в областта на отговорността на производителя, са достатъчни за изпълнение на задълженията, посочени в настоящата глава, по отношение на броя на превозните средства, предложени за първи път на пазара на територията на държава членка от производителя или производителите, от чието име действа организацията, компетентна в областта на отговорността на производителя.

Производителите — в случай на самостоятелно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя, и организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя — в случай на колективно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя, може да бъдат регистрирани единствено ако имат разрешение от компетентния орган съгласно настоящия член. Това не засяга възможността процедурата за регистрация съгласно член 19 и процедурата за издаване на разрешение съгласно настоящия член да се комбинират в една процедура.

3. В своите мерки за определяне на административните и процедурните правила, посочени в член 14, параграф 3, буква б), държавите членки включват подробна информация за процедурата за издаване на разрешение, която може да се различава в зависимост от това дали се отнася до самостоятелно или колективно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя, и за реда и условията за проверка на съответствието на производителите или организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, включително информацията, която производителите и организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, трябва да предоставят за тази цел.

4. Производителят или организацията, компетентна в областта на отговорността на производителя, уведомяват компетентния орган без необосновано забавяне относно всякакви промени в информацията, съдържаща се в разрешението, и всякакви промени в условията на разрешението или за окончателното преустановяване на дейностите.

5. Механизмът за самоконтрол, предвиден в член 8а, параграф 3, буква г) от Директива 2008/98/ЕО, се прилага редовно и най-малко на всеки три години, както и по искане на компетентния орган, за да се провери дали са спазени разпоредбите на упоменатата буква и дали условията за издаване на разрешение, посочени в параграф 2 от настоящия член, продължават да се спазват. При поискване производителят или организацията, компетентна в областта на отговорността на производителя, представя на компетентния орган доклад за самоконтрол и, когато е необходимо, проект на план за коригиращи действия. Без да се засягат правомощията по параграф 6 от настоящия член, компетентният орган може да направи бележки по доклада за самоконтрол и по проекта на плана за коригиращи действия и съобщава тези бележки на производителя или на организацията, компетентна в областта на отговорността на производителя. Производителят или организацията, компетентна в областта на отговорността на производителя, изготвя и изпълнява плана за коригиращи действия въз основа на тези коментари.

6. Компетентният орган може да реши да отнеме разрешението, ако производителят или организацията, компетентна в областта на отговорността на производителя, вече не изпълнява изискванията по отношение на организирането на събирането и третирането на излезли от употреба превозни средства, не докладва на компетентния орган, не уведомява компетентния орган за промени, които се отнасят до условията на разрешението, или е с преустановена дейност.

Член 19

Регистрация

1. До 31 август 2029 г. всяка държава членка създава регистър на производителите, или използва съществуващ регистър на производителите, който служи за следене на спазването от страна на производителите на изискванията на настоящата глава.

Регистърът предоставя връзки към други национални регистри на уебсайтовете на производители, за да се улесни във всички държави членки регистрацията на производителите или упълномощените представители за целите на разширената отговорност на производителя, и към националните уебсайтове, съдържащи информация относно процедурата за регистрация, ако такива са налични.

До 31 август 2029 г. Комисията създава уебсайт, който съдържа връзки към всички национални регистри на производители, за да се улесни регистрацията във всички държави членки.

Държавите членки информират Комисията за връзките към своите национални регистри на производителите в срок от 30 дни от стартирането на тези регистри.

2. Производителите са длъжни да се регистрират в националния регистър, посочен в параграф 1 от настоящия член. За тази цел те подават заявление за регистрация във всяка държава членка, в която предлагат превозно средство на пазара за първи път.

Производителите подават заявлението за регистрация чрез електронна система за обработка на данни, както е посочено в параграф 8, буква а).

Производителите предлагат превозни средства на пазара, ако те или в случай на упълномощаване, техните упълномощени представители за целите на разширената отговорност на производителя са регистрирани в такава държава членка.

3. В заявлението за регистрация се включва информацията, посочена в приложение IX. Държавите членки могат да поискат допълнителна информация или документи, ако е необходимо, за да използват ефективно регистъра на производителите.

4. Чрез дерогация от параграф 3 от настоящия член информацията, посочена в точка 1, буква г) от приложение IX, се предоставя в заявлението за регистрация съгласно параграф 3 от настоящия член или в заявлението за получаване на разрешение съгласно член 18.

5. Когато производителят е определил организация, компетентна в областта на отговорността на производителя, в съответствие с член 17, параграф 1, задълженията по настоящия член се изпълняват от тази организация *mutatis mutandis* освен ако не е посочено друго от държавата членка, в която превозното средство е било предоставено на пазара за първи път.

6. Задълженията по настоящия член могат да бъдат изпълнени от името на производителя от упълномощения представител за целите на разширената отговорност на производителя.

Ако упълномощен представител представлява в държавата членка повече от един производител, този упълномощен представител предоставя името и данните за контакт за всеки от представляваните производители поотделно.

7. Държавите членки могат да решат, че процедурата за регистрация съгласно настоящия член и процедурата за издаване на разрешение съгласно член 18 представляват единна процедура, при условие че заявлението за получаване на разрешение отговаря на изискванията, посочени в параграфи 3—6 от настоящия член.

8. Компетентният орган:

а) предоставя на своя уебсайт информация за процеса на подаване на заявление чрез електронна система за обработка на данни;

б) издава регистрациите и предоставя регистрационен номер в срок от максимум 12 седмици от момента на получаване на цялата информация, изисквана съгласно параграфи 2 и 3.

9. Компетентният орган може:

а) определя реда и условията по отношение на изискванията и процеса на регистрация, без да добавя съществени изисквания към посочените съгласно параграфи 2 и 3;

б) да начислява на производителите основани на разходите и пропорционални такси за обработката на заявленията, посочени в параграф 2 от настоящия член и в член 18, параграф 1.

10. Компетентният орган може да откаже да регистрира производител или да заличи регистрацията на производителя, когато информацията, посочена в параграф 3 от настоящия член, и свързаните с нея доказателства под формата на документи не са предоставени или са недостатъчни или в случай че производителят вече не отговаря на изискванията, установени в параграф 1, буква г) от приложение IX.

Компетентният орган оттегля регистрацията на производителя, ако производителят е престанал да съществува;

11. Производителят или когато е приложимо, неговият упълномощен представител за целите на разширената отговорност на производителя или организацията, компетентна в областта на отговорността на производителя и определена от името на представляваните от нея производители, уведомява без неоправдано забавяне компетентния орган за всички промени в информацията, съдържаща се в регистрацията, и за всяко окончателно преустановяване на предлагането на пазара на територията на държавата членка на превозните средства, посочени в регистрацията;

12. Производителят или когато е приложимо, неговият упълномощен представител за целите на разширената отговорност на производителя или организацията, компетентна в областта на отговорността на производителя, докладва на компетентния орган, отговарящ за регистъра, относно изпълнението на задълженията за разширена отговорност на производителя.

Когато информацията в регистъра на производителите не е публично достъпна, държавите членки гарантират, че доставчиците на онлайн платформи, които позволяват на потребителите да сключват договори от разстояние с производители, получават безплатен достъп до тази информация.

Член 20

Финансова отговорност на производителите

1. Финансовите вноски, плащани от производителя, покриват следните разходи, свързани с превозните средства, които производителят предоставя на пазара за първи път на територията на държава членка:

а) разходите за събирането на излезлите от употреба превозни средства, които трябва да отговарят на изискванията в членове 23—25, и на последващия им превоз по ефикасен начин и разходите за третирането на излезлите от употреба превозни средства, които трябва да отговарят на изискванията в членове 26—30, 33 и 35, като се вземат предвид приходите на операторите по управлението на отпадъците, свързани с продажбата на употребявани резервни части и употребявани резервни компоненти, на излезли от употреба превозни средства, от които е премахнато замърсяването, или на вторични суровини, възстановени от такива части, компоненти и материали; тези разходи се основават на изчисление на средните разходи;

б) разходите за провеждане на кампании за повишаване на осведомеността, насочени към информиране на обществеността и подобряване на събирането на излезли от употреба превозни средства;

в) разходите за създаване на система за уведомяване, посочена в член 25;

г) административните разходи за събиране и предоставяне на данни и докладване на компетентните органи.

За превозни средства, попадащи в обхвата на Директива 2000/53/ЕО, които са били предоставени на пазара преди 13 август 2026 г., и чрез дерогация от буква а) от първа алинея и параграф 2 от настоящия член, в държавите членки, в които в съответствие с член 5, параграф 4, втора алинея от Директива 2000/53/ЕО производителите не е трябвало да поемат всички разходи, а само значителна част от тях, финансовите вноски, които производителят на тези превозни средства трябва да направи, съответстват на равнище, съставляващо значителна част от посочените разходи.

2. Финансовите вноски от производителите, които предоставят на пазара превозното средство за първи път на територията на държава членка, покриват и посочените в параграф 1, буква а) разходи, свързани с превозни средства, за които производителят не може да бъде идентифициран или е престанал да съществува в държавата членка, в която превозното средство е станало излязло от употреба превозно средство, пропорционално на съответния им пазарен дял.

3. Финансовите вноски, плащани от производителите, които предоставят на пазара превозни средства със специално предназначение, покриват само разходите, посочени в параграф 1, буква а), които се отнасят до събирането на такива превозни средства и премахването на замърсяването от тях.

4. В случай на самостоятелно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя производителите предоставят гаранция за превозните средства, които предоставят за първи път на пазара на територията на държава членка. Тази гаранция е за това, че дейностите, посочени в параграф 1, отнасящи се до тези превозни средства, ще бъдат финансирани, включително в случай на окончателно прекратяване на тяхната дейност или несъстоятелност.

Размерът на гаранцията се определя от държавите членки, в които превозното средство е било предоставено на пазара за първи път, като се вземат предвид критериите, определени в член 21.

Гаранцията може да бъде под формата на участие на производителя в подходящи схеми за финансиране на управлението на излезли от употреба превозни средства, финансова гаранция или еквивалентна застраховка .

5. Когато ново превозно средство е получило одобрение на типа при многоетапно одобряване на типа, производителят на базовото превозно средство се счита за производител на напълно комплектованото превозно средство и може да събира пропорционални вноски от произвеждащите оператори на частите, различни от базовото превозно средство, които са получили одобрение на типа при многоетапното одобряване на типа. Тези пропорционални вноски покриват само разходите във връзка с премахването на замърсяването в съответствие с член 28 и отстраняването на части и компоненти в съответствие с член 29.

Микропредприятията съгласно определението в член 2, параграф 3 от приложението към Препоръка 2003/361/ЕО на Комисията ([39]) се освобождават от такива вноски.

6. Компетентният орган в тясно сътрудничество с производителите, организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, и операторите по управлението на отпадъците следи:

а) средните разходи за дейностите по събиране, рециклиране и третиране и приходите на операторите по управлението на отпадъците;

б) равнището на финансовите вноски, които производителите плащат на организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, определени в случай на колективно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя, така, че разходите да бъдат справедливо разпределени между всички заинтересовани оператори.

Член 21

Модулиране на таксите

1. В случай на колективно изпълнение на задълженията за разширена отговорност на производителя организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, гарантират, че финансовите вноски, които им се плащат от производителите, се модулират, като се взема предвид най-малко следното:

а) масата на превозното средство, като се изключат акумулаторните батерии за електрически превозни средства;

б) коефициентът на рециклиране и повторна употреба на типа на превозно средство, към който принадлежи превозното средство, въз основа на информацията, предоставена на органа по одобряването на типа в съответствие с член 4;

в) времето, необходимо за разкомплектоване на превозното средство в разрешено съоръжение за третиране, особено за части и компоненти, които трябва да бъдат демонтирани преди раздробяването съгласно член 29;

г) делът на материалите и веществата, които възпрепятстват висококачествения процес на рециклиране;

([39]) Препоръка 2003/361/ЕО на Комисията от 6 май 2003 г. относно определението за микропредприятията, малките и средните предприятия (ОВ L 124, 20.5.2003 г., стр. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

д) процентът на рециклираното съдържание на материалите, изброени в членове 6 и 10, използвани в превозното средство;

е) наличието и количеството на веществата, посочени в член 5, параграф 4.

2. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 51 за допълване на настоящия регламент чрез определяне на подробни правила за начина на прилагане на критериите, предвидени в параграф 1 от настоящия член.

Член 22

Механизъм за разпределяне на разходите за превозни средства, които са излезли от употреба в друга държава членка

1. Независимо от член 16 и член 20, параграф 2, когато превозно средство от категория M_1 или N_1 се превърне в излязло от употреба превозно средство в държава членка, различна от държавата членка, на чиято територия превозното средство е било пуснато на пазара, и на територията на държавата членка, в която то се е превърнало в излязло от употреба превозно средство, не може да бъде установен производител, произвеждащият оператор на това превозно средство гарантира, че разходите за посочените в член 20, параграф 1, букви а) и г), дейности за управление на отпадъците, направени от операторите по управлението на отпадъците , са покрити.

2. За да изпълни задълженията си по параграф 1, произвеждащият оператор:

а) определя с писмено пълномощно упълномощен представител за трансграничния механизъм във всяка държава членка и уведомява компетентните органи за определянето; и

б) създава механизми за трансгранично сътрудничество с операторите по управлението на отпадъците, извършващи дейностите за управление на отпадъците, посочени в член 20, параграф 1, букви а) и г).

Упълномощеният представител на произвеждащия оператор, посочен в буква а) от първа алинея от настоящия параграф, изпълнява задачите, определени в пълномощното, което е получил от произвеждащ оператор. Произвеждащият оператор може да определи организация, компетентна в областта на отговорността на производителя, която да действа като негов упълномощен представител.

Когато произвеждащ оператор е установен извън Съюза, представителят на произвеждащия оператор в Съюза, определен в изпълнение на член 13, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/858, може да изпълнява задълженията на произвеждащ оператор съгласно букви а) и б) от първа алинея от настоящия параграф.

3. Произвеждащите оператори доказват пред своите производители съответствието с изискванията, посочени в параграф 2.

4. Производителите предоставят на пазара на държава членка само тези превозни средства от произвеждащите оператори, които са доказали съответствие с изискванията, посочени в параграф 2.

5. Държавата членка, в която превозното средство се е превърнало в излязло от употреба превозно средство, следи спазването на параграфи 1 и 2 от настоящия член от страна на произвеждащите оператори и техните упълномощени представители. Следенето се основава на информацията, която произвеждащите оператори и техните упълномощени представители проверяват и докладват на компетентните органи относно прилагането на параграфи 1 и 2 от настоящия член, по-специално относно изчисляването и разпределянето на разходите за управление на излезлите от употреба превозни средства, посочени в параграф 1 от настоящия член, при надлежно спазване на търговската тайна и отчитане на другите съображения във връзка с конкурентоспособността.

6. Когато е необходимо, за да се гарантира спазването на настоящия член и като се вземе предвид информацията, предоставена от държавите членки съгласно дейностите по сътрудничество и наблюдение, посочени в параграфи 2 и 5 от настоящия член, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 51 от настоящия регламент. Тези актове имат за цел по-специално да се избегне нарушаване на функционирането на единния пазар и да се гарантират еднакви условия на конкуренция за икономическите оператори, установени в рамките на Съюза и извън него. В делегираните актове може да се определят подробни правила относно задълженията на произвеждащите оператори, по-специално тези, които са установени извън Съюза, упълномощените представители на произвеждащите оператори, производителите, държавите членки и операторите по управлението на отпадъци, както и характеристиките на механизмите, посочени в настоящия член.

РАЗДЕЛ 3

Събиране на излезли от употреба превозни средства

Член 23

Събиране на излезли от употреба превозни средства

1. Производителите гарантират, че всички превозни средства, които те са предоставили на пазара за първи път на територията на дадена държава членка, се събират, когато излязат от употреба.

2. За целите на параграф 1 производителите или, когато са определени в съответствие с член 17, параграф 1 — организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, създават или участват в създаването на системи за събиране, включително пунктове за събиране .

Държавите членки приемат необходимите мерки, за да гарантират, че производителите или когато са определени в съответствие с член 17, параграф 1, организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, създават системи за събиране на всички излезли от употреба превозни средства.

3. Производителите или когато са определени в съответствие с член 17, параграф 1, организациите, компетентни в областта на а отговорността на производителя, гарантират, че системите за събиране, посочени в параграф 2 от настоящия член:

а) обхващат цялата територия на държавата членка;

б) разполагат с достатъчна наличност на разрешени съоръжения за третиране или пунктове за събиране, като се вземат предвид размерът и гъстотата на населението, очакваното количество на излезлите от употреба превозни средства, без да се ограничават до райони, в които събирането и последващото управление са най-рентабилни;

в) гарантират събирането на отпадъчни части от ремонти на превозни средства;

г) дават възможност за събиране на излезли от употреба превозни средства независимо от техния произход;

д) дават възможност за безплатна доставка на всички излезли от употреба превозни средства в пунктове за събиране или в разрешени съоръжения за третиране, както е предвидено в член 24, параграф 2.

4. Производителите или когато са определени в съответствие с член 17, параграф 1, организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, публикуват и редовно актуализират списъка на пунктовете за събиране и разрешените съоръжения за третиране на своите уебсайтове и провеждат образователни кампании, с които популяризират системите за събиране на излезли от употреба превозни средства и информират за последиците за околната среда от неправилното събиране и обработка на излезли от употреба превозни средства. Държавите членки могат да поискат образователните кампании да бъдат координирани в рамките на държавата членка в сътрудничество с производителите, или когато са определени в съответствие с член 17, параграф 1 с организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, и с компетентните органи.

5. Държавите членки могат да разрешат на пунктове за събиране, различни от разрешените съоръжения за третиране, да събират излезли от употреба превозни средства.

Пунктовете за събиране получават разрешение от компетентния орган в съответствие с член 23 от Директива 2008/98/ЕО и спазват условията, определени в това разрешение. За да издаде разрешение, компетентният орган проверява дали организацията или предприятието разполага с капацитета, необходим за спазване на следните задължения:

а) да събира излезли от употреба превозни средства и временно да ги съхранява в съответствие с част А от приложение VIII;

б) да подготви прехвърлянето на събраните излезли от употреба превозни средства към разрешените съоръжения за третиране, като предотврати случайното изтичане на флуиди и неразрешения достъп до пункта за събиране;

в) гарантира, че всички събрани излезли от употреба превозни средства се прехвърлят в разрешено съоръжение за третиране в срок от два месеца от получаването им.

6. Пунктовете за събиране издават на собственика на превозното средство документ в електронен формат, потвърждаващ получаването на излязлото от употреба превозно средство, и го предоставят чрез процедурата за електронно уведомяване, създадена в съответствие с член 25, параграф 2, на съответните органи на държавата членка, включително на компетентните органи, определени съгласно член 14.

Член 24

Доставка на излезли от употреба превозни средства

1. Собственик на превозно средство и всеки икономически оператор, действащ от името на собственика на превозно средство, което се превръща в излязло от употреба превозно средство, го доставя в разрешено съоръжение за третиране или в събирателен пункт без неоправдано забавяне. Това задължение не се прилага за моторните каравани, посочени в част А, точка 5.1 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858, които са се превърнали в излезли от употреба превозни средства, доколкото тези превозни средства се използват за жилищни цели.

Всички излезли от употреба превозни средства, за които не може да се идентифицира собственик, се доставят за третиране в разрешени съоръжения за третиране.

2. Доставката на излязло от употреба превозно средство в разрешено съоръжение за третиране или пункт за събиране е безплатна за последния собственик на превозното средство, освен ако няма липсващи основни части или компоненти на излязлото от употреба превозно средство или то съдържа отпадъци, които са били добавени в него.

3. За целите на настоящия член основни части са в частност:

а) двигатели, задвижвани с електричество;

б) акумулаторни батерии за електрически превозни средства;

в) двигатели;

г) множество големи части от каросерията.

4. Когато батерията на електрическо превозно средство липсва в излязло от употреба превозно средство, доставката на излязлото от употреба превозно средство остава безплатна, ако последният собственик на превозното средство предостави документация, която доказва, че батерията на електрическото превозно средство е била обработена от професионален оператор в съответствие с Регламент (ЕС) 2023/1542.

5. В случай на превозни средства, които са декларирани като технически тотални щети от застрахователните дружества, доставката на такива излезли от употреба превозни средства е безплатна, независимо че липсват основните части, посочени в параграф 2.

Член 25

Сертификат за унищожаване

1. Разрешените съоръжения за третиране издават на последния собственик на превозното средство сертификат за унищожаване при доставката на излязлото от употреба превозно средство в разрешеното съоръжение за третиране. Сертификатът за унищожаване се издава съгласно образеца в приложение X.

2. Сертификатът за унищожаване се издава в електронен формат и се предоставя чрез процедура за електронно уведомяване на съответните органи на държавата членка, включително на компетентните органи, определени съгласно член 14. Разрешеното съоръжение за третиране предоставя копие от електронното уведомление на последния собственик на превозното средство и на всеки икономически оператор, действащ от името на собственика на превозното средство.

3. Когато излязлото от употреба превозно средство, за което е издаден сертификат за унищожаване в дадена държава членка, е регистрирано в друга държава членка, съответните органи, определени от държавата членка, в която е издаден сертификатът за унищожаване, информират съответните органи, определени от държавата членка, в която е регистрирано превозното средство, че за въпросното превозно средство е издаден сертификат за унищожаване.

4. Съответните органи, компетентни за регистриране на превозните средства, прекратяват регистрацията на излязло от употреба превозно средство само след получаване на сертификата за унищожаване на това превозно средство.

5. Сертификатите за унищожаване, издадени в държава членка, се признават във всички останали държави членки.

РАЗДЕЛ 4

Третиране на излезли от употреба превозни средства

Член 26

Задължения на разрешените съоръжения за третиране

1. Разрешените съоръжения за третиране гарантират, че всички излезли от употреба превозни средства и техните части, компоненти и материали, както и отпадъчните части от ремонти на превозните средства, се приемат и третират в съответствие с условията, определени в техните разрешения, както и в съответствие с настоящия регламент. Третирането на излезлите от употреба превозни средства може да се извършва индивидуално от едно разрешено съоръжение за третиране или, с изключение на премахването на замърсяването, в сътрудничество с други разрешени съоръжения за третиране.

2. Разрешените съоръжения за третиране:

а) складират — дори временно — всички излезли от употреба превозни средства и техните части, компоненти и материали в съответствие с минималните изисквания, определени в част А от приложение VIII;

б) премахват замърсяването от всички излезли от употреба превозни средства в съответствие с член 28 и минималните изисквания, определени в част Б от приложение VIII;

в) демонтират частите и компонентите, изброени в част В от приложение VIII, от излязлото от употреба превозно средство в съответствие с членове 29 и 30;

г) третират всички излезли от употреба превозни средства и техните части, компоненти и материали в съответствие с членове 27—31, 33, 34 и 35 от настоящия регламент и приложение VIII към него, йерархията на отпадъците и общите изисквания, определени в член 4 от Директива 2008/98/ЕО;

д) прилагат най-добрите налични техники съгласно определението в член 3, точка 10 от Директива 2010/75/ЕС, когато е приложимо;

е) третират полученото излязло от употреба превозно средство в рамките на 12 месеца от датата на доставка.

В допълнение към изискванията, определени в член 35 от Директива 2008/98/ЕО, разрешените съоръжения за третиране съхраняват в електронен формат данните за всички извършени дейности по третирането, посочени в букви а)—д) от алинея първа от настоящия параграф, на излезли от употреба превозни средства в продължение на три години и могат да представят тази информация при поискване от съответните национални органи.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 51 за изменение на приложение VIII чрез адаптиране на минималните изисквания за третиране на излезлите от употреба превозни средства към научно-техническия напредък в технологиите за третиране, включително:

а) добавяне, заличаване или преразглеждане на частите и компонентите, изброени в част В от приложение VIII;

б) преразглеждане на целевите стойности за изходните фракции, изброени в част Ж, точка 2 от приложение VIII;

в) разширяване на списъка на видовете алуминиеви сплави, изброени в част Ж, точка 2, букви б) и в) от приложение VIII;

г) добавяне на изисквания за качество с цел подобряване на отделянето на пригодните за рециклиране пластмаси и на целеви стойности за технологиите за последващо рециклиране, приложими към част Ж, точка 2 от приложение VIII.

4. Държавите членки насърчават разрешените съоръжения за третиране да въвеждат сертифицирани системи за управление на околната среда и да им бъдат извършвани одити в съответствие с Регламент (ЕО) № 1221/2009.

Член 27

Общи изисквания за раздробяването

1. Считано от 1 септември 2029 г. разрешените съоръжения за третиране и други оператори по управление на отпадъците, извършващи дейности по раздробяване, изискват излезлите от употреба превозни средства, които са им доставени за раздробяване, или големи структурни части и компоненти от шасито или каросерията на излезли от употреба превозни средства от категориите N_2, N_3, M_2, M_3 и O, които са им доставени за раздробяване или рязане:

а) премахване на замърсяването в съответствие с член 28 и демонтиране на техните части и компоненти в съответствие с член 29; и

б) да бъдат придружени от копие на сертификата за унищожаване, издаден за съответното излязло от употреба превозно средство.

2. Разрешените съоръжения за третиране и операторите по управлението на отпадъците, извършващи дейности по раздробяване и получаващи излезли от употреба превозни средства, неотговарящи на изискванията, определени в параграф 1:

а) докладват неспазването на компетентния орган, включително името и данните за контакт на физическото или юридическото лице, което е доставило излязлото от употреба превозно средство на разрешеното съоръжение за третиране или на друг оператор по управление на отпадъци за раздробяване;

б) се въздържат от използването на тези излезли от употреба превозни средства в своите дейности по раздробяване, освен ако компетентният орган разреши такива дейности или докато бъдат предприети необходимите стъпки за третиране на излязлото от употреба превозно средство в съответствие с членове 28 и 29 и за издаване на сертификат за унищожаване в съответствие с член 25.

3. Разрешените съоръжения за третиране и операторите по управлението на отпадъците, извършващи раздробяване на излезли от употреба превозни средства, могат да смесват излезлите от употреба превозни средства, техните части, компоненти и материали с други отпадъци, включително отпадъци от опаковки и отпадъци от електрическо и електронно оборудване само ако са изпълнени критериите и граничните стойности, посочени в част Ж, точки 1 и 2 от приложение VIII.

Член 28

Премахване на замърсяването на излезли от употреба превозни средства

1. В срок от 30 дни от доставката на излязло от употреба превозно средство в разрешеното съоръжение за третиране това съоръжение премахва замърсяването от това превозно средство преди по-нататъшното му третиране в съответствие с минималните изисквания, определени в част Б от приложение VIII.

2. Флуидите и течностите, изброени в част Б от приложение VIII, се събират и складират отделно в съответствие с изискванията, определени в част А от приложение VIII. Отработените масла се събират и складират отделно от другите флуиди и течности и се третират в съответствие с член 21 от Директива 2008/98/ЕО.

3. Частите, компонентите и материалите, съдържащи веществата, посочени в член 5, параграф 4 от настоящия регламент, се отстраняват от излезлите от употреба превозни средства и се обработват в съответствие с член 17 от Директива 2008/98/ЕО.

4. Батериите се отстраняват отделно от излезлите от употреба превозни средства и се складират в определена зона за по-нататъшно третиране в съответствие с член 70, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2023/1542.

5. Частите, компонентите и материалите, от които е премахнато замърсяването, се обработват и етикетират в съответствие с членове 18 и 19 от Директива 2008/98/ЕО.

6. Разрешеното съоръжение за третиране документира премахването на замърсяването от излезлите от употреба превозни средства, като записва информацията, посочена в част Б, точка 4 от приложение VIII, и докладва тази информация за всяка календарна година пред компетентния орган на държавата членка.

Член 29

Задължително демонтиране на части и компоненти за повторна употреба, вторично производство, обновяване и рециклиране преди раздробяване

1. Считано от 1 септември 2029 г. разрешените съоръжения за третиране гарантират, че частите и компонентите, изброени в част В от приложение VIII, са демонтирани от излязлото от употреба превозно средство преди раздробяването или уплътняването, след като приключат дейностите по премахване на замърсяването, посочени в член 28.

С разрешените съоръжения за третиране се демонтират частите и компонентите с потенциал за повторна употреба, вторично производство или обновяване, изброени в част В от приложение VIII, без разрушаване.

Втора алинея от настоящия параграф не се прилага, ако разрешеното съоръжение за третиране докаже, че ръчното разкомплектоване или полуавтоматизираното или автоматизираното разглобяване без разрушаване на частите и компонентите, изброени в част В от приложение VIII, води до непропорционални икономически разходи, които не могат да бъдат компенсирани от приходите, очаквани от повторната употреба, вторичното производство или обновяването на тези части и компоненти.

2. От разрешеното съоръжение за третиране не се изисква да демонтира частите и компонентите, изброени в част В от приложение VIII, с изключение на тези, които трябва да бъдат демонтирани по безразрушителен начин в съответствие с параграф 1 от настоящия член, ако то докаже, че технологиите за третиране след раздробяване отделят материалите от частите и компонентите, определени във втората колона на част В от приложение VIII, толкова ефективно, колкото процесите на ръчно разкомплектоване или процесите на полуавтоматизираното или автоматизираното разглобяване, и че са изпълнени критериите и граничните стойности от част Ж, точки 1 и 2 от приложение VIII.

За целите на първа алинея разрешеното съоръжение за третиране предоставя информацията, посочена в част Ж, точка 3 от приложение VIII.

3. В допълнение към задълженията, определени в член 35 от Директива 2008/98/ЕО, разрешените съоръжения за третиране водят регистър на излезлите от употреба превозни средства, които се преработват без предварителен демонтаж на части, компоненти и материали в съответствие с параграф 2 от настоящия член, включително името и адреса на съоръженията за третиране, както и VIN на съответните излезли от употреба превозни средства.

Разрешените съоръжения за третиране предоставят информацията от регистъра, посочен в първата алинея от настоящия параграф, на компетентния орган в съответствие с член 50, параграф 6.

Член 30

Изисквания по отношение на демонтираните части и компоненти

1. Всички части и компоненти, демонтирани от излязло от употреба превозно средство съгласно член 29, параграф 1, се оценяват, за да се определи дали са годни за:

а) повторна употреба в съответствие с част Г, точка 1, буква а) от приложение VIII;

б) вторично производство или обновяване в съответствие с част Г, точка 1, буква б) от приложение VIII;

в) рециклиране; или

г) други дейности по третирането, като се вземат предвид специфичните изисквания за третиране в част Е от приложение VIII.

Оценката се извършва, като се отчитат по-специално техническата осъществимост на провеждането на процесите, посочени в първа алинея, и изискванията за безопасност на превозните средства.

2. Демонтираните части и компоненти, годни за повторна употреба, вторично производство или обновяване, се:

а) етикетират в съответствие с част Г, точка 2 от приложение VIII; и

б) защитават по подходящ начин от щети по време на транспортиране, товарене и разтоварване.

3. Частите и компонентите, изброени в част Д от приложение VIII, не се използват повторно, освен ако оценката, посочена в параграф 1, потвърди, че използването на тези части и компоненти отговаря на приложимите изисквания за превозните средства, определени в регламенти (ЕС) 2018/858 и (ЕС) № 168/2013. Тези части и компоненти могат да бъдат прехвърляни към друг икономически оператор за повторна употреба само ако бъдат монтирани от квалифициран оператор по ремонта и поддръжката.

4. Частите и компонентите от излезли от употреба превозни средства или от операции на поправка и поддръжка, които се оценяват като годни за повторна употреба, вторично производство или обновяване, не се считат за отпадъци. Разрешените съоръжения за третиране предоставят при поискване на съответните национални органи:

а) документация, потвърждаваща оценката, посочена в параграф 1, която доказва, че частите и компонентите са годни за повторна употреба, вторично производство или обновяване; и

б) копие от фактурата или договора, свързани с прехвърлянето на тези части и компоненти.

5. Настоящият член не се прилага за батериите, за които се прилага Регламент (ЕС) 2023/1542.

6. Разрешените съоръжения за третиране гарантират, че демонтираните части и компоненти, които не са годни за повторна употреба, вторично производство или обновяване, се изпращат за третиране в съответствие с параграф 1, първа алинея, букви в) и г).

Член 31

Търговия с употребявани, вторично произведени или обновени части и компоненти

1. Считано от 1 септември 2029 г. всеки икономически оператор, който продава употребявани, преминали вторично производство или обновени резервни части и компоненти, гарантира, че частите и компонентите съдържат етикетирането, поставено от разрешени съоръжения за третиране в съответствие с член 30, параграф 2, буква а).

2. В случай на продажба на потребителите на употребявани, преминали вторично производство или обновени части и компоненти икономическите оператори гарантират, че тези части и компоненти са в състояние да запазят необходимите си функции и характеристики при нормална употреба и отговарят на други изисквания, приложими за продаваните стоки в съответствие с Директива (ЕС) 2019/771.

3. Изискванията към икономическите оператори, посочени в параграфи 1 и 2, се прилагат независимо от използвания търговски метод, включително онлайн продажби.

Член 32

Повторна употреба, вторично производство и обновяване на части и компоненти

1. Считано от 1 септември 2029 г. държавите членки въвеждат стимули за насърчаване на повторната употреба, вторичното производство, преоборудването и обновяването на части и компоненти независимо дали са демонтирани по време на употребата или на етапа на излизане от употреба на превозното средство.

Стимулите, посочени в първата алинея , могат да включват:

а) изискване операторите по поддръжката и ремонта да предлагат на клиентите си да ремонтират превозното средство с употребявани, преминали вторично производство или обновени резервни части и компоненти наред с предлагането за ремонт на превозното средство с нови части и компоненти, при условие че такова изискване е формулирано така, че да не води до прекомерни разходи или административна тежест за микропредприятията и малките предприятия;

б) икономически стимули, предназначени да стимулират пазара за употребявани, преминали вторично производство или обновени резервни части и компоненти.

2. Държавите членки включват в програмите за предотвратяване на отпадъци, изисквани съгласно член 29 от Директива 2008/98/ЕО, стимулите, посочени в параграф 1 от настоящия член.

3. Комисията улеснява обмена на информация и споделянето на най-добри практики относно стимулите, посочени в параграф 1, между държавите членки.

Комисията наблюдава ефективността на стимулите, предоставяни от държавите членки.

Член 33

Цели за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване

1. От 1 януари 2030 г. държавите членки приемат необходимите мерки, за да гарантират, че производителите, или когато са определени в съответствие с член 17, параграф 1, организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, гарантират, че операторите по управлението на отпадъците изпълняват следните цели:

а) повторната употреба и оползотворяването, изчислени заедно, са минимум 95 %, на средна маса на превозно средство, без батериите, и за година;

б) повторната употреба и рециклирането, изчислени заедно, са минимум 85 %, на средна маса на превозно средство, без батериите, и за година.

2. Считано от 1 януари 2032 г. държавите членки приемат необходимите мерки, за да гарантират, че производителите, или когато са определени в съответствие с член 17, параграф 1, организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, гарантират, че операторите по управлението на отпадъци постигат годишна цел за рециклиране на пластмаси от най-малко 30 % от общата средна маса на пластмасите, съдържащи се в излезлите от употреба превозни средства.

Масата на рециклираната пластмаса и общата маса на пластмасите, посочени в първата алинея, не включват еластомери, термореактивни материали, различни от полиуретанова пяна, използвана за омекотяване, и пластмаси, които съдържат или са замърсени с някое от веществата, посочени в член 7 от Регламент (ЕС) 2019/1021, когато праговете, посочени в приложение IV към посочения регламент, са надвишени.

Член 34

Забрана за депониране на неинертни отпадъци

От 1 септември 2029 г. в депо за отпадъци не се приемат раздробените тежки или раздробените леки фракции от излезли от употреба превозни средства, останали вследствие на третиране и съдържащи неинертни отпадъци, ако те надхвърлят граничните стойности, определени в част Ж, точка 2, букви г) и д) от приложение VIII.

Член 35

Превози на излезли от употреба превозни средства

1. Третирането на излезли от употреба превозни средства може да се извършва извън съответната държава членка или извън Съюза, при условие че превозът на излезлите от употреба превозни средства или на отпадъка вследствие на тяхното третиране се извършва в съответствие с Регламент (ЕС) 2024/1157.

2. Превозите на излезли от употреба превозни средства от Съюза за трета държава в съответствие с параграф 1 от настоящия член се вземат предвид при изпълнението на задълженията и целите, определени в член 33, само ако износителят на излезлите от употреба превозни средства представи документални доказателства, одобрени от компетентния орган по местоназначение, доказващи, че третирането е извършено при условия, които се считат за еквивалентни на изискванията, определени в настоящия регламент, и на изискванията за опазване на околната среда и човешкото здраве, определени в други законодателни актове на Съюза.

ГЛАВА V

ПРЕХВЪРЛЯНЕ НА СОБСТВЕНОСТТА И РАЗГРАНИЧЕНИЕ МЕЖДУ УПОТРЕБЯВАНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Член 36

Прехвърляне на собствеността върху употребявани превозни средства в рамките на Съюза

1. За целите на прехвърлянето на собствеността върху употребявано превозно средство в рамките на Съюза икономическият оператор представя на всяко физическо или юридическо лице, което има интерес да придобие собственост върху съответното превозно средство, документация, доказваща, че то не е излязло от употреба превозно средство, независимо от използваната търговска практика, включително чрез специализирани търгове за икономически оператори, договори от разстояние или онлайн платформи. Тази документация доказва, че превозното средство е технически изправно или се състои от оценка в съответствие с приложение I, доказваща, че то не е излязло от употреба превозно средство.

2. За целите на прехвърлянето на собствеността върху употребявано превозно средство в рамките на Съюза, от физическите лица, които не са икономически оператори, се изисква да представят документацията, посочена в параграф 1, само когато:

а) застрахователно дружество е обявило превозното средство за тотална икономическа щета;

б) продажбата е сключена изцяло чрез онлайн платформа, без физическо предаване на превозното средство между продавача и купувача или лице, действащо от тяхно име.

Член 37

Упражняване на делегираните правомощия

1. При оценяване на щетите по превозно средство, участвало в пътнотранспортно произшествие, застрахователното дружество или друг автомобилен експерт, извършващ оценката от негово име, преценява също дали превозното средство е излязло от употреба превозно средство в съответствие с приложение I.

2. Когато съществуват съмнения, че дадено употребявано превозно средство е излязло от употреба, компетентните органи могат да поискат от собственика му да представи документ, че въпросното превозно средство не е излязло от употреба превозно средство. Този документ е оценка в съответствие с приложение I или валидно удостоверение за техническа изправност.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 51 от настоящия регламент за изменение на настоящия регламент, като премахне критериите, изброени в приложение I, с които се определя дали дадено употребявано превозно средство е излязло от употреба превозно средство, при условие че технологичният напредък в областта на проследимостта, ремонтопригодността и безопасността оправдава ограничаването на случаите, в които превозното средство се счита за излязло от употреба превозно средство.

ГЛАВА VI

ИЗНОС НА УПОТРЕБЯВАНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В ТРЕТИ ДЪРЖАВИ

Член 38

Компетентен орган за износ на употребявани превозни средства в трети държави

1. Държавите членки определят един или повече компетентни органи, които отговарят за изпълнението на задълженията, определени в настоящата глава.

2. До 30 септември 2027 г. държавите членки уведомяват Комисията за имената и адресите на компетентните органи, определени съгласно параграф 1. Държавите членки информират Комисията без необосновано забавяне за всички промени в имената или адресите на тези компетентни органи.

Член 39

Контрол и изисквания по отношение на износа на употребявани превозни средства

1. От 1 септември 2031 г. употребяваните превозни средства, предназначени за износ, подлежат на контрола и изискванията, определени в настоящата глава.

2. Настоящата глава не засяга други разпоредби на настоящия регламент, както и други правни актове на Съюза, уреждащи допускането за износ на стоки, по-специално Регламент (ЕС) № 952/2013 и членове 46, 47, 267 и 269 от него.

3. Употребявани превозни средства могат да бъдат изнасяни само ако:

а) не са излезли от употреба превозни средства; и

б) са технически изправни към датата на подаване на декларацията за износ освен ако не са били признати за превозни средства, които представляват специален културен интерес, в съответствие с член 2, параграф 2, буква е) и приложение II.

4. На митническите органи се предоставя или се осигурява достъп до следната информация за всяко употребявано превозно средство, предназначено за износ:

а) VIN на употребяваното превозно средство и идентификацията на държавата членка, в която превозното средство е било последно регистрирано;

б) декларация, потвърждаваща, че употребяваното превозно средство отговаря на изискванията, определени в параграф 3 от настоящия член, или се представя удостоверението, посочено в приложение II.

5. С цел проверка на спазването на настоящата глава относно разрешаването на допускането за износ на употребявано превозно средство:

а) докато междусистемната връзка, посочена в член 46, параграф 4, започне да функционира, митническите органи обменят информация и да си сътрудничат с компетентните органи в съответствие с член 45 и когато е необходимо, вземат предвид такъв обмен на информация и сътрудничество, за да разрешат допускането за износ на употребявано превозно средство;

б) след като междусистемната връзка, посочена в член 46, параграф 4, започне да функционира, се прилагат член 40, член 41, параграфи 2 и 3 и член 43, параграф 3, като уведомленията и другите видове обмен на информация по членове 42, 43 и 44 се извършват чрез тези електронни системи.

6. Употребявано превозно средство, предназначено за износ, не подлежи на:

а) вписване в отчетността на декларатора съгласно член 182 от Регламент (ЕС) № 952/2013;

б) самооценка съгласно член 185 от Регламент (ЕС) № 952/2013;

Член 40

Автоматизирана проверка на информацията за състоянието на превозното средство

1. Преди да допуснат употребявано превозно средство за износ, митническите органи проверяват по електронен път и автоматично чрез електронните системи, посочени в член 46, параграф 4, дали въз основа на VIN и информацията за държавата членка на последна регистрация превозното средство е технически изправно. Това задължение не се прилага по отношение на превозни средства, които са признати за превозни средства, които представляват специален културен интерес, в съответствие с член 2, параграф 2, буква е) и приложение II.

2. Когато информацията, предоставена на митническите органи или достъпна за тях, не съответства на информацията в националните регистри на превозните средства и националните електронни системи за техническа изправност съгласно параграф 1, митническите органи не допускат превозното средство за износ и информират съответното физическо или юридическо лице за това чрез тези системи.

Член 41

Управление на риска и митнически контрол

1. За целите на прилагането на разпоредбите, предвидени в член 39, митническите органи извършват контрол на употребяваните превозни средства, предназначени за износ, в съответствие с разпоредбите относно управлението на риска и митническия контрол, определени в Регламент (ЕС) № 952/2013. Без да се засяга член 40 от настоящия регламент, такъв контрол се основава главно на анализ на риска съгласно определението в Регламент (ЕС) № 952/2013.

2. В допълнение към управлението на риска, посочено в параграф 1 от настоящия член, след като междусистемната връзка, упомената в член 46, започне да функционира, електронните системи, посочени в член 46, параграф 1, съдържат информацията, а митническите органи проверяват автоматично и по електронен път чрез междусистемната връзка, упомената в член 46, параграф 4, дали употребявано превозно средство, предназначено за износ, отговаря на специфичните условия във връзка с опазването на околната среда или пътната безопасност в съответствие с параграф 3 от настоящия член.

3. В съответствие с член 51 на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове за допълване на настоящия регламент чрез определяне на условията за съответствие, посочени в параграф 2 от настоящия член, по отношение на специфичните условия, прилагани по отношение на вноса на употребявани превозни средства от третата държава вносител, свързани с опазването на околната среда и пътната безопасност, когато тази трета държава е уведомила Комисията за такива условия. Тези условия са проверими въз основа на информацията, налична в електронните системи, посочени в член 46, параграф 1.

4. Комисията публикува и редовно актуализира в специален онлайн портал специфичните условия, за които е било съобщено и които са свързани с опазването на околната среда или пътната безопасност, наложени от трети държави, посочени в параграф 3.

Член 42

Спиране

1. Когато са налице основателни причини да се смята, че употребявано превозно средство, предназначено за износ, може да не отговаря на изискванията на настоящата глава, митническите органи спират допускането за износ на това употребявано превозно средство, незабавно уведомяват компетентните органи, определени съгласно член 38, за спирането и предават на компетентните органи цялата информация, необходима за това да се определи дали употребяваното превозно средство отговаря на изискванията на настоящия регламент и може да бъде допуснато за износ.

2. За да се определи дали употребявано превозно средство, по отношение на което има спиране, посочено в параграф 1, отговаря на изискванията на настоящия регламент, компетентните органи могат да поискат от всяко лице, участващо в износа на това употребявано превозно средство, допълнителна информация, включително информация за продажбата или прехвърлянето на собствеността върху превозното средство, като копие от фактурата или договора, както и документални доказателства, че употребяваното превозно средство е предназначено за по-нататъшна употреба.

Член 43

Допускане за износ

1. В случаите, в които допускането на употребявано превозно средство за износ бъде спряно в съответствие с член 42, това употребявано превозно средство се допуска за износ, когато бъдат изпълнени всички други изисквания и формалности във връзка с това допускане и когато е изпълнено което и да е от следните условия:

а) в срок от четири работни дни от началото на спирането компетентните органи, определени съгласно член 38, не са поискали от митническите органи да запазят спирането; или

б) компетентните органи, определени съгласно член 38, са информирали митническите органи за своето одобрение за допускане за износ съгласно настоящата глава.

2. Допускането за износ не се смята за доказателство за съответствие с правото на Съюза, по-специално с настоящия регламент или с Регламент (ЕС) № 952/2013.

3. Митническите органи автоматично уведомяват органа за регистрация на превозни средства в държавата членка на последна регистрация за излизането на превозното средство от Съюза посредством системната връзка, посочена в член 46, параграф 4. Органът за регистрация на превозни средства вписва в националния регистър на превозните средства, че превозното средство е било изнесено в трета държава.

Член 44

Отказ за допускане за износ

1. Когато компетентният орган стигне до заключението, че употребявано превозно средство, за което е подадено уведомление за спиране в съответствие с член 42, не отговаря на изискванията на настоящата глава, компетентният орган незабавно изисква от митническите органи да не го допускат за износ и ги уведомява за това.

2. След получаване на уведомлението от компетентния орган съгласно параграф 1 митническите органи не допускат употребяваното превозно средство за износ.

Член 45

Сътрудничеството между органите и обмен на информация

1. Компетентните органи на държавите членки си оказват взаимно съдействие при прилагането на настоящата глава чрез обмен на информация на двустранно равнище, по-специално с цел проверка на състоянието на дадено превозно средство, включително проверка на състоянието на неговата регистрация в държавата членка, в която то е било регистрирано преди това.

2. Когато е целесъобразно, компетентните органи на държавите членки си сътрудничат и с административните органи на трети държави. Такова сътрудничество може да включва обмен на относима информация, провеждане на съвместни инспекции и други форми на взаимопомощ, които се считат за необходими, за да се гарантира спазването на приложимите законови и подзаконови актове, уреждащи износа на употребявани превозни средства.

3. Митническите органи и компетентните органи на държавите членки си сътрудничат в съответствие с член 47, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 952/2013 и обменят информацията, необходима за изпълнението на функциите си съгласно настоящия регламент, включително по електронен път. В съответствие с член 12, параграф 1 и член 16, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 952/2013 митническите органи могат да съобщават на компетентния орган на държавата членка, където е установен операторът или търговецът, поверителна информация, придобита от тях в процеса на изпълнение на техните задължения или предоставена им на поверителен принцип.

4. Когато компетентните органи са получили информация в съответствие с параграфи 1—3, тези компетентни органи могат да съобщят информацията на компетентните органи на други държави членки.

5. Свързаната с риска информация се обменя, както следва:

а) между митническите органи в съответствие с член 46, параграф 5 от Регламент (ЕС) № 952/2013;

б) между митническите органи и Комисията в съответствие с член 47, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 952/2013;

в) между митническите органи и компетентните органи, включително компетентните органи на други държави членки, в съответствие с член 47, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 952/2013.

Член 46

Електронни системи

1. Електронната система MOVE-HUB, разработена от Комисията, се използва за обмен на VIN и друга информация относно регистрацията на превозното средство и техническата му изправност между националните регистри на превозните средства и електронните системи за техническа изправност на държавите членки, както и за взаимно свързване със средата на Европейския съюз за митническо обслужване на едно гише, когато това е необходимо за извършване на контрола и спазване на изискванията, определени в настоящата глава.

2. Електронната система MOVE-HUB, посочена в параграф 1, осигурява най-малко следните функции:

а) обмен на данни в реално време с националните регистри на превозните средства и националните електронни системи за техническа изправност на държавите членки, които са свързани с нея;

б) предоставяне на възможност за автоматизирана електронна проверка на посочените в удостоверението за техническа изправност данни, както е посочено в приложение II към Директива 2014/45/ЕС, към датата на първата регистрация на превозно средство, както и проверка на държавата членка, в която превозното средство е било последно регистрирано, както е посочено в Директива 1999/37/ЕО, за да се определи дали употребяваното превозно средство, предназначено за износ, отговаря на изискванията, установени в член 39, член 40, параграф 1 и член 41;

в) взаимно свързване със средата на Европейския съюз за митническо обслужване на едно гише в съответствие с Регламент (ЕС) 2022/2399 за целите на обмена на данни и подпомагане на процеса на обмен на информация, посочен в член 40, параграф 1 и член 41, параграф 2, както и подпомагане на уведомленията, посочени в членове 42, 43 и 44;

г) за целите на сътрудничеството с трети държави съгласно член 45, параграф 2 предоставяне на възможност за електронен обмен на информация с компетентните органи на трети държави, които са уведомили Комисията съгласно член 41, параграф 2 за прилаганите от тях специфични условия за внос на употребявани превозни средства.

3. Държавите членки свързват националните си регистри на превозните средства и националните си електронни системи за техническа изправност с електронната система MOVE-HUB, посочена в параграф 1. Тази междусистемна връзка започва да функционира в срок от две години след приемането на акта за изпълнение, посочен в параграф 5.

4. Комисията свързва системата MOVE-HUB, посочена в параграф 1 от настоящия член, със системата на Европейския съюз за митническо обслужване на едно гише: обмен на сертификати, създадена съгласно член 4 от Регламент (ЕС) 2022/2399, за да могат да се осъществяват автоматизираните проверки, посочени в членове 40 и 41, параграф 2, и да се извършват уведомленията, посочени в членове 42, 43 и 44. Тази междусистемна връзка започва да функционира в срок от четири години след приемането на акта за изпълнение, посочен в параграф 5 от настоящия член.

5. До 30 септември 2028 г. Комисията приема актовете за изпълнение за определяне на необходимите разпоредби за въвеждането на функционалните възможности на MOVE-HUB, посочени в параграф 2, включително техническите аспекти, нужни за взаимното свързване на националните електронни системи с MOVE-HUB, условията за свързване с MOVE-HUB, данните, които трябва да се предават от националните системи, и формата за предаване на тези данни чрез взаимносвързаните национални системи. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 52, параграф 2.

ГЛАВА VII

ПРАВОПРИЛАГАНЕ

Член 47

Инспекции

1. За целите на прилагането на настоящия регламент държавите членки установяват стратегии за извършването на инспекции, чиято цел е откриването на незаконни дейности в областта на събирането, третирането и износа на излезли от употреба превозни средства и техни части и компоненти. Тези стратегии предвиждат инспекциите, посочени в параграфи 2, 3 и 4.

2. За целите на прилагането на настоящия регламент държавите членки инспектират:

а) разрешените съоръжения за третиране;

б) пунктовете за събиране;

в) други съоръжения и икономически оператори, които биха могли да участват в събирането, третирането и износа на излезли от употреба превозни средства или да продават употребявани резервни части и компоненти.

3. Общият брой на операторите, изброени в параграф 2, които подлежат на инспекция всяка календарна година, се изчислява на най-малко 10 % от операторите, изброени в параграф 2, букви а) и б).

4. Държавите членки извършват също така редовни и основани на риска инспекции по отношение на износа на употребявани превозни средства, за да проверят дали се спазва член 39.

5. За да се направи разграничение между употребявано превозно средство и излязло от употреба превозно средство, компетентните органи на държавите членки могат да проверяват превозите на употребявани превозни средства, за които има съмнения, че са излезли от употреба превозни средства, за да проверят дали отговарят на изискванията, установени в член 36 и приложение I, и съответно да извършват мониторинг на тези превози.

6. Ако компетентните органи на държава членка установят, че планираният превоз на употребявано превозно средство включва едно или повече излезли от употреба превозни средства, разходите за необходимите анализи, проверки и съхранение на превозните средства, за които има съмнения, че са излезли от употреба превозни средства, могат да бъдат за сметка на лицата, които уреждат превоза на тези превозни средства.

Член 48

Сътрудничество в областта на правоприлагането на национално равнище и между държавите членки

1. Що се отнася до всички съответни компетентни органи, участващи в прилагането на настоящия регламент, държавите членки създават ефективни механизми, даващи възможност на тези органи да си сътрудничат и да координират на национално равнище разработването и прилагането на политики и дейности за правоприлагане, свързани с наблюдението на регистрацията, дерегистрацията, временното отменяне на регистрацията и прекратяването на регистрацията, сертификата за унищожаване на превозните средства, износа на употребявани превозни средства, както и предотвратяването на незаконното третиране и износа на излезли от употреба превозни средства.

2. Държавите членки си сътрудничат една с друга — двустранно или многостранно — с цел да улеснят предотвратяването и откриването на незаконно третиране и износ на излезли от употреба превозни средства и да решат проблема с липсващите превозни средства. Те обменят съответната информация относно регистрацията, дерегистрацията, временното отнемане на регистрацията и прекратяването на регистрацията на превозните средства чрез системата за електронен обмен, посочена в член 46. Те също така обменят съответната информация относно разрешените съоръжения за третиране и операторите по ремонта и поддръжката, които нямат разрешение да извършват дейност като разрешени съоръжения за третиране, както и относно други съоръжения и икономически оператори, които могат да извършват дейности, свързани с третирането на излезли от употреба превозни средства. Те редовно обменят информация, опит и знания относно незаконните дейности, свързани с излезлите от употреба превозни средства, мерките за правоприлагане и съвместни действия в рамките на установените структури, като например мрежи за правоприлагане, агенции и комитета, създаден съгласно член 52 от настоящия регламент.

Обменът на данни за регистрацията на превозно средство включва достъп и обмен на данни за изпълнението, както и за естеството и резултатите от извършените проверки с компетентните органи на други държави членки, за да се улесни прилагането на настоящия регламент.

3. Държавите членки уведомяват Комисията за членовете на своя постоянен персонал, които отговарят за сътрудничеството, посочено в параграф 2 от настоящия член и в член 45.

Член 49

Санкции

До 1 септември 2029 г. държавите членки определят правила относно санкциите, приложими при нарушения на член 15, параграф 1, член 16, член 18, параграф 1, член 22, параграфи 1 и 2, членове 23 и 24, член 25, параграфи 1 и 2, членове 26 —31 и членове 33, 34, 36, 37 и 39 от настоящия регламент, и предприемат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените наказания трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки незабавно нотифицират на Комисията тези разпоредби и мерки и я нотифицират незабавно за всяко последващо изменение, което ги засяга.

Член 50

Докладване на Комисията

1. Считано от 1 септември 2029 г. държавите членки оповестяват публично в агрегиран вид за всяка календарна година и във формата, определен от Комисията съгласно параграф 5, следните данни, които се основават на информацията и данните, получени от производителите, организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, и операторите по управлението на отпадъци:

а) броя на превозните средства, регистрирани в държавата членка;

б) броя на превозните средства, предложени за първи път на пазара на територията на държавата членка;

в) броя и масата на излезлите от употреба превозни средства, които са събрани и от които е премахнато замърсяването в държавата членка;

г) броя и масата на излезлите от употреба превозни средства, рециклирани на територията на държавата членка;

д) броя и масата на излезлите от употреба превозни средства, изнесени или превозени за по-нататъшно третиране в друга държава членка или трета държава;

е) броя и масата на излезлите от употреба превозни средства, внесени или превозени за по-нататъшно третиране от трета държава;

ж) броя на употребяваните превозни средства за износ и броя на внесените употребявани превозни средства;

з) броя на издадените сертификати за унищожаване;

и) общата маса и по целесъобразност количеството на частите, компонентите и материалите, демонтирани от излезли от употреба превозни средства, с цел:

i) повторна употреба;

ii) вторично производство или обновяване;

iii) рециклиране;

iv) оползотворяване, включително оползотворяване на енергия;

v) обезвреждане;

й) количеството и масата на излезлите от употреба превозни средства, третирани по начин, различен от посочения в буква г);

к) количеството и масата на излезлите от употреба превозни средства, използвани за насипване;

л) равнищата на целите, определени в член 33, постигнати от всички оператори по управлението на отпадъци, които извършват дейност в държавата членка;

м) използването на изключението, предвидено в член 29, параграф 2, и начина, по който е извършвано следене от страна на докладващата държава членка;

н) данни за организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, включително имената на юридическите лица, които те представляват;

о) данни за прилагането на член 21;

п) количествата части и компоненти, съдържащи значими количества суровини от критично значение, демонтирани от излезли от употреба превозни средства, и количествата суровини от критично значение, извлечени от тези части и компоненти.

Държавите членки оповестяват публично данните, посочени първа алинея, в срок от 18 месеца след края на периода на докладване, за който се събират. Данните са машинночетими, сортируеми и с възможност за търсене, както и отговарят на отворените стандарти за използване от трети страни. Държавите членки уведомяват Комисията, когато се предоставят данните, посочени в първа алинея.

Първият период на докладване обхваща първата календарна година след приемането на акта за изпълнение, посочен в параграф 5.

2. Данните, предоставени от държавите членки в съответствие с параграф 1, се придружават от доклад за проверка на качеството. Тази информация се представя във формата, определен от Комисията съгласно параграф 5.

3. На всеки пет години държавите членки изготвят доклад, в който се обобщават:

а) стимулите, въведени с цел насърчаване на повторната употреба, вторичното производство и обновяването на части и компоненти в съответствие с член 32 и тяхното очаквано въздействие;

б) прилагането на приетите в съответствие с член 49 санкции и други санкции, предвидени в тяхното национално законодателство, за нарушения на настоящия регламент, включително списък с видовете нарушения, за които е подадено уведомление, и видовете предприети мерки;

в) резултатите от инспекциите, извършени в съответствие с член 47;

г) начинът на прилагане на определенията за „излязло от употреба превозно средство“ и „употребявано превозно средство“, включително практическите трудности, срещнати в този контекст.

Държавите членки представят този доклад на Комисията в срок от шест месеца след края на петгодишния период, който той обхваща. Първият доклад се представя на Комисията до 1 септември 2032 г.

Комисията прави преглед на докладите, представени от държавите членки, и изготвя и публикува доклади за получената информация, за да подпомогне оценката на прилагането на настоящия регламент в държавите членки и да улесни обмена на информация относно най-добрите практики, прилагани в държавите членки.

4. За целите на наблюдението на прилагането на настоящия регламент Комисията събира и преглежда информацията, предоставена в съответствие с настоящия член.

5. Комисията приема актове за изпълнение, с които се определят:

а) методиката и правилата за изчисляване, проверка и докладване на данни в съответствие с параграф 1, включително:

i) методиката за определяне на количеството и масата на отстранените части, компоненти и материали за целите, посочени в параграф 1, букви и), й), к) и п);

ii) методиката за определяне на масата на рециклираните отпадъци, включително определянето на точките на изчисление и точките на измерване, и ако е необходимо, възможностите за прилагане на средни проценти на загуби;

iii) методиката за изчисляване и проверка на постигането на целите за повторна употреба, рециклиране и оползотворяване, посочени в член 33, включително комбинирано раздробяване на излезли от употреба превозни средства с други отпадъци, посочено в член 27 и в част Ж, точка 3 от приложение VIII;

б) форматът за докладването на Комисията, посочено в параграф 1, както и форматът на доклада за проверка на качеството.

Тези актове за изпълнение се приемат до 31 март 2029 г. в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 52, параграф 2.

6. Производителите, организациите, компетентни в областта на отговорността на производителя, операторите по управлението на отпадъците и други съответни икономически оператори предоставят на компетентните органи точни и надеждни данни, които дават възможност на държавите членки да изпълняват задълженията си за докладване съгласно настоящия член.

ГЛАВА VIII

ДЕЛЕГИРАНИ ПРАВОМОЩИЯ И ПРОЦЕДУРА НА КОМИТЕТ

Член 51

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 5, параграф 3, член 5, параграф 6, член 6, параграф 6—9, член 7, параграф 3, член 11, параграф 4, член 12, параграф 2, член 21, параграф 2, член 22, параграф 6, член 26, параграф 3, член 37, параграф 3 и член 41, параграф 3 се предоставя на Комисията за срок от 5 години, считано от 13 август 2026 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 5, параграф 3, член 5, параграф 6, член 6, параграф 6—9, член 7, параграф 3, член 11, параграф 4, член 12, параграф 2, член 21, параграф 2, член 22, параграф 6, член 26, параграф 3, член 37, параграф 3 и член 41, параграф 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуинституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет в съответствие с член 5, параграф 3, член 5, параграф 6, член 6, параграф 6—9, член 7, параграф 3, член 11, параграф 4, член 12, параграф 2, член 21, параграф 2, член 22, параграф 6, член 26, параграф 3, член 37, параграф 3 и член 41, параграф 3, влиза в сила само ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 52

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден с член 39 от Директива 2008/98/ЕО. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

ГЛАВА IX

ИЗМЕНЕНИЯ

Член 53

Изменения на Регламент (ЕС) 2023/1542

Приложение I към Регламент (ЕС) 2023/1542 се изменя в съответствие с приложение XII към настоящия регламент.

Член 54

Изменения на Регламент (ЕС) 2019/1020

В Регламент (ЕС) 2019/1020, приложение II точки 10 и 11 се заличават.

Член 55

Изменения на регламенти (ЕС) 2018/858 и (ЕС) № 168/2013

Приложение II към Регламент (ЕС) 2018/858 и приложение II към Регламент (ЕС) № 168/2013 се изменят в съответствие с приложение XI към настоящия регламент.

ГЛАВА X

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 56

Преглед

1. До 31 декември 2035 г. Комисията прави преглед и изготвя доклад относно прилагането на настоящия регламент и неговото въздействие върху околната среда, човешкото здраве и функционирането на единния пазар и го представя на Европейския парламент и на Съвета. Когато е целесъобразно, докладът е придружен от законодателно предложение за изменение на съответните разпоредби на настоящия регламент.

2. Като взема предвид техническия напредък и практическия опит, придобит от държавите членки, както и всяко преразглеждане на Регламент (ЕО) № 1907/2006, Комисията включва в доклада си оценка на следното:

а) необходимостта от разширяване на обхвата на настоящия регламент, по-специално разпоредбите на глави II и III, както и на раздел II от глава IV, така че да включва превозните средства от категория L съгласно определението в член 4, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 168/2013 и превозните средства от категории M_2, M_3, N_2, N_3 и O, посочени в член 4, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/858;

б) необходимостта от разширяване на обхвата на разпоредбите, приложими за превозни средства, чийто тип е одобрен при многоетапно одобряване на типа, и за моторни каравани, както и от включване на кемпинг-ремаркетата в обхвата на настоящия регламент;

в) необходимостта от разширяване на обхвата на настоящия регламент, по-специално разпоредбите на глава VI, така че да включва превозните средства от категория L съгласно определението в член 4, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 168/2013;

г) мерките относно предоставянето на информация за веществата, пораждащи безпокойство, които се срещат в превозните средства, и необходимостта от въвеждане на допълнителни разпоредби относно веществата, пораждащи безпокойство, които могат да засегнат висококачественото рециклиране на превозните средства при излизането им от употреба;

д) мерките относно управлението на излезлите от употреба превозни средства, предвидени в глава IV, включително равнищата на целите, определени в член 33, и необходимостта от тяхното преразглеждане;

е) необходимостта от разширяване на обхвата на настоящия регламент по отношение на целевите нива за рециклиране, определени в член 33, така че да включва превозните средства от категориите, за които член 33 не се прилага съгласно настоящия регламент;

ж) нарушенията и ефективността, пропорционалността и възпиращия характер на санкциите, посочени в член 49;

з) необходимостта от изменение на член 5.

и) степента, до която е решен проблемът с липсващите превозни средства, включително оценки за броя на липсващите превозни средства и въздействието на мерките върху износа на употребявани превозни средства, както и необходимостта от въвеждане на допълнителни мерки по отношение на проследимостта на превозните средства;

й) изискванията за рециклираното съдържание на пластмаса, включително целите и задълженията за инсталациите за рециклиране в рамките на Съюза и извън него, определени в член 6, параграфи 1—4 от настоящия регламент, и необходимостта от преразглеждане на тази основа, включително оценка на развитието в областта на стоманата и алуминия във връзка с член 6, параграфи 7 параграф 8 от настоящия регламент и съгласно друго приложимо законодателство на Съюза, като например Регламент (ЕС) 2025/40 или Регламент (ЕС) 2024/1781, с цел да се осигурят съгласуваност и съответствие между тях;

к) механизма за разпределяне на разходите за превозни средства, които се превръщат в излезли от употреба превозни средства в друга държава членка, определен в член 22, и необходимостта от неговото преразглеждане;

л) разпоредбите за процесите, които биха могли да засегнат висококачественото рециклиране на превозни средства в края на жизнения им цикъл;

м) въздействието на различията в националните критерии за техническа изправност върху износа на употребявани превозни средства;

н) ефективността, оперативната съвместимост и надеждността на националните системи за регистрация на превозните средства и техния трансграничен обмен на информация, за да се гарантира точното идентифициране, състояние и проследимост на превозните средства през целия им жизнен цикъл, като се обръща специално внимание на:

i) въздействието на временното прекратяване на регистрацията върху точността, достъпността и проследимостта на данните за превозните средства, включително ролята му при идентифициране на липсващи превозни средства;

ii) необходимостта от минимални изисквания за прекратяване на регистрацията на превозни средства в целия Съюз, като например установяване на максимална продължителност и строги условия за подновяване, за да се подобри проследимостта на превозните средства и да се предотврати незаконното им третиране.

3. До 31 декември 2033 г. Комисията прави преглед на състоянието на технологичното развитие, екологичните и икономическите показатели и наличието на съдържание на пластмаса на биологична основа и еластомери, получени от преработката на гуми в нови превозни средства, като взема предвид критериите за устойчивост, определени в член 29 от Директива (ЕС) 2018/2001, и всички критерии за устойчивост, определени за гумите съгласно Регламент (ЕС) 2024/1781.

4. Когато е целесъобразно и въз основа на прегледа, посочен в параграф 3, Комисията може да представи законодателно предложение с цел:

а) определяне на изисквания за устойчивост на суровините на биологична основа в пластмасите, използвани в превозните средства;

б) определяне на цели за увеличаване на използването на суровини на биологична основа в пластмасите, използвани в превозните средства;

в) определяне на цели за включване на използването на еластомери, получени от преработката на гуми от превозни средства;

г) оценяване до каква степен целите, посочени в буква б), могат да бъдат комбинирани с целите, определени в член 6, параграф 1, или да бъдат добавени към тях;

д) оценяване до каква степен целите, посочени в буква в), могат да бъдат комбинирани с целите, определени в член 6, параграф 1;

е) внасяне на промени, когато е целесъобразно, в определението за пластмаса на биологична основа, посочено в член 3, параграф 1, точка 53 от Регламент (ЕС) 2025/40, определението за пластмаса в член 3, параграф 1, точка 9 от настоящия регламент, и обхвата на целите за рециклирана пластмаса, посочен в член 6, параграф 1 от настоящия регламент;

ж) внасяне на промени, когато е целесъобразно, в методиката за изчисляване и проверка, посочена в член 6, параграф 2, и изискванията за инсталациите за преработка на еластомери от гуми, установени в Съюза и в трети държави.

5. Когато е целесъобразно, за да се осигури ефективна и хармонизирана проследимост на излезлите от употреба превозни средства, и въз основа на прегледа, посочен в параграф 2, буква н), Комисията може да представи законодателно предложение относно правилата за прекратяване на регистрацията на превозни средства в целия Съюз.

6. До 14 август 2031 г. Комисията извършва оценка въз основа на декларациите, направени съгласно член 10, дали произвеждащите оператори са на път да изпълнят целите за рециклираната пластмаса, определени в член 6, параграф 1. В оценката се оценяват по-специално:

а) наличието на подходящи технологии за рециклиране на пластмаси;

б) достатъчната наличност на рециклирана пластмаса;

в) нивото на качество на рециклираната пластмаса в сравнение с изискваното равнище на безопасност; и

г) техническите и икономическите трудности за постигане на целите за рециклирана пластмаса.

Въз основа на тази оценка Комисията може, когато е целесъобразно, да представи на Европейския парламент и на Съвета законодателно предложение за изменение на целите, определени в член 6, параграф 1, за да се предвидят дерогации от обхвата, графика или нивото на минималните проценти, посочени в него.

Член 57

Отмяна и преходни разпоредби

1. Директива 2000/53/ЕО се отменя, считано от 1 септември 2028 г.

Следните разпоредби на Директива 2000/53/ЕО обаче продължават да се прилагат:

а) член 4, параграф 2 и приложение II — до 31 август 2032 г.; обаче вписвания 5а), 5б)i), 5б)ii) и 16 от приложение II към Директива 2000/53/ЕО спират да се прилагат от 13 август 2026 г.;

б) член 5, параграф 4, втора алинея, член 6, параграф 3, втора алинея, член 7, параграф 1, член 8, параграфи 3 и 4 — до 31 август 2029 г.;

в) член 6, параграф 3, първа алинея и приложение I — до 31 август 2029 г.;

г) член 7, параграф 2, буква б) — до 31 декември 2030 г.;

д) член 9, параграф 1а, първа и трета алинеи, член 9, параграф 1б и член 9, параграф 1г — до 31 август 2029 г.;

е) член 9, параграф 1а, втора алинея — до 31 август 2031 г.;

2. Директива 2005/64/ЕО се отменя, считано от 31 август 2032 г..

Член 6, параграф 3 от нея обаче се отменя, считано от 31 август 2029 г.

3. Позоваванията на отменените директиви се считат за позовавания на настоящия регламент и се четат в съответствие с таблиците на съответствието в приложение XV.

4. Чрез дерогация от член 8, параграф 2 от настоящия регламент, до 14 август 2032 г., когато настоящият член се позовава на член 4 от настоящия регламент, това позоваване се тълкува като позоваване на член 5 от Директива 2005/64/ЕО.

Чрез дерогация от член 8, параграф 2 от настоящия регламент, до 14 август 2032 г., когато настоящият член се позовава на член 5 от настоящия регламент, това позоваване се тълкува като позоваване на член 6, параграф 2 от Директива 2005/64/ЕО.

Член 58

Приложимост спрямо Обединеното кралство и в неговите рамки по отношение на Северна Ирландия

1. Член 14 се прилага само по отношение на член 30, член 31 и член 35, параграф 1 спрямо Обединеното кралство и в неговите рамки по отношение на Северна Ирландия.

2. Членове 15—29, членове 32, 33 и 34 и член 35, параграф 2 не се прилагат спрямо Обединеното кралство и в неговите рамки по отношение на Северна Ирландия.

3. Член 47, параграф 2, буква а) и член 47, параграф 3 не се прилагат спрямо Обединеното кралство и в неговите рамки по отношение на Северна Ирландия.

4. Член 48, параграфи 1 и 2 не се прилагат спрямо Обединеното кралство и в неговите рамки по отношение на Северна Ирландия, що се отнася до предотвратяването на незаконното третиране на излезли от употреба превозни средства.

5. Член 48, параграф 2 не се прилага спрямо Обединеното кралство и в неговите рамки по отношение на Северна Ирландия, що се отнася до обмена на съответната информация относно разрешените съоръжения за третиране.

6. Член 49 не се прилага спрямо Обединеното кралство и в неговите рамки по отношение на Северна Ирландия във връзка с член 15, параграф 1, член 16, член 19, параграф 1, член 22, параграфи 1 и 2, член 23, член 24, член 25, параграфи 1 и 2, членове 27—29, член 33 и член 34.

7. Член 50, параграф 1, букви в), г), з), и)(iii), и)(iv), и)(v), й), к), л), м), н) и о) и член 50, параграф 3, буква а) не се прилагат спрямо Обединеното кралство и в неговите рамки по отношение на Северна Ирландия.

Член 59

Влизане в сила и прилагане

1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

2. Той се прилага от 1 септември 2028 г.

Обаче член 4, параграф 3, член 5, параграф 2—9, член 6, параграф 4—9, член 6, параграф 11, член 7, параграф 3, член 7, параграф 4, член 9, параграф 7, член 11, параграф 4, член 12, параграф 2, член 13, параграф 6, член 14, параграф 4, член 15, параграф 6, член 21, параграф 2, член 22, параграф 6, член 26, параграф 3, член 37, параграф 3, член 41, параграф 3, член 46, параграф 5 и член 50, параграф 5 се прилагат от 14 септември 2026 г., член 53 се прилага от 13 август 2026 г., а член 55 се прилага от 1 септември 2032 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко в държавите членки.

Съставено в Страсбург на 8 юли 2026 година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*
R. METSOLA	T. BYRNE

ПРИЛОЖЕНИЕ I

КРИТЕРИИ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ ДАЛИ ЕДНО ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО Е ИЗЛЯЗЛО ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО

Настоящото приложение установява критериите, по които се определя дали дадено превозно средство е излязло от употреба превозно средство, и се прилага, както следва:

В част А се определят критериите за оценка на неремонтопригодност на превозното средство. Ако са изпълнени един или повече от тези критерии, превозното средство се счита за излязло от употреба превозно средство.

Ако не е изпълнен нито един от критериите на част А, превозното средство се оценява съгласно критериите, предвидени в част Б. Ако са изпълнени един или повече от критериите на част Б, чрез техническа оценка се определя какъв ремонт е необходими за получаване на удостоверение за техническа изправност в съответствие с Директива 2014/45/ЕС в държавата членка, където превозното средство е било регистрирано преди ремонта. Въз основа на тази техническа оценка собственикът на превозното средство решава дали желае да изхвърли превозното средство.

Ако в рамките на пет години след техническата оценка собственикът на превозното средство не получи удостоверение за техническа изправност в съответствие с Директива 2014/45/ЕС, превозното средство се счита за излязло от употреба превозно средство. За периода от тези пет години техническата оценка представлява документация, че превозното средство не е класифицирано като излязло от употреба.

Оценката, посочена в настоящото приложение, се извършва от независим автомобилен експерт. Държавите членки могат да изготвят изчерпателен списък с независими автомобилни експерти, които да извършват тези оценки.

По искане на собственик на превозно средство компетентните органи на държавата членка на регистрация на превозното средство или един от определените от нея органи за издаване на разрешителни могат да освободят превозно средство, което се счита за излязло от употреба в съответствие с настоящото приложение, когато съответното превозно средство подлежи на ремонт.

ЧАСТ А

КРИТЕРИИ ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Превозното средство е излязло от употреба превозно средство, когато отговаря на един или повече от следните критерии:

а) нарязано е на парчета или е разкомплектовано за повторна употреба на части;

б) изгоряло е до степен, в която отделението за двигателя или отделението за пътниците е напълно разрушено;

в) било е потопено във вода до ниво над арматурното табло;

г) един или няколко от следните компоненти на превозното средство не могат да бъдат нито ремонтирани, нито заменени от техническа гледна точка:

i) компоненти, контактуващи с пътя (като гуми и колела), окачване, кормилна уредба, спирачна уредба и компонентите за тяхното управление;

ii) крепежни елементи за седалките и съединения;

iii) въздушни възглавници, обтегачи, обезопасителни колани и техните периферни работни компоненти;

iv) корпус и шаси или външна обвивка на превозното средство;

д) неговите конструктивни и обезопасителни компоненти имат технически дефекти, които са необратими и ги правят неподлежащи на замяна;

е) предадено е за третиране на пункт за събиране или на разрешено съоръжение за третиране;

ж) декларирано е като тотална техническа щета от застрахователно дружество въз основа на техническата оценка, извършена от автомобилен експерт.

ЧАСТ Б

СПИСЪК НА ИНДИКАТИВНИТЕ КРИТЕРИИ ЗА ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Ако никой от критериите на част А не се прилага, превозното средство се оценява в съответствие със следните критерии:

а) превозното средство е изоставено или липсват средства, даващи възможност за разпознаването му, по-специално VIN;

б) не е подходящо защитено от щети по време на складиране, транспортиране, товарене и разтоварване;

в) разходите, необходими за ремонта на превозното средство до техническо състояние, което би било достатъчно за получаване на удостоверение за техническа изправност, добавени към настоящата му стойност надвишават очакваната му пазарна стойност след ремонт;

г) било е потопено във вода до ниво над арматурното табло и има повреда на двигателя или електрическата уредба;

д) гориво или горивни пари са били изпуснати, което създава риск от пожар и експлозия;

е) от газовата уредба е изпуснат газ, който създава риск от пожар и експлозия;

ж) неговите работни течности (гориво, спирачна течност, антифриз, киселинен електролитен разтвор от акумулатора, охлаждаща течност) са изтекли, което създава риск от замърсяване на водите;

з) подложено е на разкомплектоване; или

и) има една или повече точки на достъп, които са заварени или запечатани с изолационна пяна.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

КРИТЕРИИ ЗА ПРИЗНАВАНЕ НА СТАТУТА НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, КОИТО ПРЕДСТАВЛЯВАТ СПЕЦИАЛЕН КУЛТУРЕН ИНТЕРЕС

1. Компетентните органи в държавата членка на регистрация на превозното средство или един от определените от нея органи за издаване на разрешителни могат да признаят, че превозното средство представлява специален културен интерес, ако то отговаря на всички изброени по-долу критерии:

   а) неговата уникална историческа или културна стойност или статус е документирана от собственика на превозното средство или от компетентните органи на държавата членка, където е регистрирано превозното средство или то е единично модифицирано или специално произведено превозно средство, което е било индивидуално одобрено в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/858 или националното право;

   б) собственикът на превозното средство е известен и може да бъде идентифициран;

   в) частите на превозното средство могат да бъдат идентифицирани чрез сериен номер или друга идентификация, предоставена от произвеждащия оператор или определена от компетентния орган;

   г) превозното средство може да бъде идентифицирано чрез (VIN), серийния номер или друга идентификация, предоставена от произвеждащия оператор или определена от компетентен орган.

   По искане на собственика на превозното средство компетентните органи на държавата членка на регистрация издават удостоверение, с което се признава, че превозното средство представлява специален културен интерес, когато са изпълнени критериите, посочени в първа алинея от настоящата точка.

   По искане на собственика на превозното средство компетентните органи на държавата членка на регистрация отнемат сертификата, посочен във втора алинея от настоящата буква.

2. Собственикът на превозното средство, което представлява специален културен интерес, гарантира, че:

   а) превозното средство се съхранява, транспортира и използва по подходящ екологосъобразен начин, в съответствие с правото на Съюза или националното законодателство;

   б) сертификатът, посочен във втора алинея на точка 1, се предоставя или се оставя на разположение на органите при поискване.

3. Съответствието на превозното средство с критериите по параграфи 1 и 2 се проверява най-малко на всеки пет години или в случай на промяна на собствеността.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА КОЕФИЦИЕНТИТЕ НА ВЪЗМОЖНА ПОВТОРНА УПОТРЕБА, ВЪЗМОЖНО РЕЦИКЛИРАНЕ И ВЪЗМОЖНО ОПОЛЗОТВОРЯВАНЕ

За целите на настоящото приложение „еталонно превозно средство“ означава версията в рамките на тип на превозно средство, която се признава от органа по одобряването на типа след консултации с произвеждащия оператор и в съответствие с критериите, определени в част А, за най-проблематична по отношение на възможната повторна употреба, възможно рециклиране и възможно оползотворяване.

ЧАСТ А

1. Посочват се материалите, налични в превозното средство, и съответните им дялове и местоположения заедно с всяка относима информация, необходима за правилното изчисляване на коефициентите на възможно рециклиране и възможно оползотворяване.

2. Масите се изразяват в kg с един знак след десетичната запетая. Коефициентите се изчисляват в проценти с един знак след десетичната запетая, като се извършват следните закръглявания:

   а) ако числото след десетичната запетая е между 0 и 4, закръгляването се извършва надолу;

   б) ако числото след десетичната запетая е между 5 и 9, закръгляването се извършва нагоре.

3. За целите на избора на еталонни превозни средства се вземат под внимание следните критерии:

   а) типът на каросерията;

   б) възможните нива на оборудване;

   в) достъпното допълнително оборудване, което може да бъде монтирано с гаранцията на произвеждащия оператор.

4. В случай че органът по одобряването на типа и произвеждащият оператор не успеят заедно да установят най-проблемната версия в рамките на един тип на превозно средство от гледна точка на възможната повторна употреба, възможното рециклиране и възможното оползотворяване, се избира едно еталонно превозно средство в рамките на:

   а) всеки „тип каросерия“, определен в част В, точка 2 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/858, за превозните средства от категория M_1;

   б) всеки „тип каросерия“, т.е. фургон, шаси с кабина, пикап и др., за превозните средства от категория N_1.

5. За целите на проверката на материалите и масите на компонентите произвеждащият оператор предоставя превозни средства и компоненти, които органът по одобряването на типа счита за необходими.

ЧАСТ Б

1. За да се считат за годни за повторна употреба, компонентите или частите трябва да могат да бъдат отстранявани по лесен начин, който не води до разрушаване.

2. Общата маса на частите, компонентите и материалите за повторна употреба се счита за 100 % подлежаща на повторна употреба, рециклиране и оползотворяване.

3. Частите, компонентите и материалите, изброени в част Б, точки 1, 2 и 3 от приложение VIII, се считат за 0 % подлежащи на повторна употреба и 100 % подлежащи на рециклиране и оползотворяване. Частите и компонентите, изброени в част Д от приложение VIII, се считат за 0 % подлежащи на повторна употреба и 100 % подлежащи на рециклиране и оползотворяване. Методиката гарантира, че ако дадено изменение на приложение VIII води до разширяване на списъка с частите и компонентите, изброени в част Д от посоченото приложение, новодобавените части и компоненти се считат за 0 % подлежащи на повторна употреба и 100 % подлежащи на рециклиране и оползотворяване.

4. Изчисляването на коефициентите на възможна повторна употреба, възможно рециклиране и възможно оползотворяване се съгласува със стратегията за кръговост, като отразява технологичния напредък в технологиите за третиране след излизане от употреба.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

УСЛОВИЯ И МАКСИМАЛНИ СТОЙНОСТИ НА КОНЦЕНТРАЦИЯТА ЗА НАЛИЧИЕТО НА ОЛОВО, ЖИВАК, КАДМИЙ И ШЕСТВАЛЕНТЕН ХРОМ В МАТЕРИАЛИТЕ, ЧАСТИТЕ И КОМПОНЕНТИТЕ

При еднороден материал за олово, шествалентен хром и живак се допуска максимална концентрация на веществата до 0,1 тегловни %, а за кадмий — до 0,01 тегловни %.

Резервните части, пуснати на пазара след 1 юли 2003 г., които се използват за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2003 г., с изключение на тежести за балансиране на колелата, въгленови четки за електродвигатели и спирачни накладки, се освобождават от член 5, параграф 4.

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 6, буква г)
Олово като легиращ елемент		
1 а). Стомана за обработване на металорежещи машини и серийни горещо поцинковани стоманени детайли със съдържание на олово до 0,35 тегловни %		
1 б). Поцинковани при непрекъснат процес (постоянно подаване) стоманени листове със съдържание на олово до 0,35 тегловни %	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г., и резервни части за такива превозни средства	
2 а). Алуминий за производствени цели със съдържание на олово до 2 тегловни %	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2005 г.	
2 б). Алуминий със съдържание на олово до 1,5 тегловни %	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2008 г.	
2 в), i). Алуминиеви сплави за обработване на металорежещи машини със съдържание на олово до 0,4 тегловни %	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2028 г., и резервни части за такива превозни средства	
2 в), ii). Алуминиеви сплави, невключени в точка 2, буква в), точка i), със съдържание на олово до 0,4 тегловни % ([2])	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2027 г., и резервни части за такива превозни средства	
2 в), iii). Алуминиеви леярски сплави със съдържание на олово до 0,3 тегловни %, при условие че оловото произхожда от рециклирането на оловосъдържащ алуминиев скрап	Превозни средства, чийто тип е одобрен след 31 декември 2026 г., и резервни части за тези превозни средства. ([1])	

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 6, буква г)
3. Медни сплави със съдържание на олово до 4 тегловни %	([1])	
4 а). Лагерни черупки и втулки	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2008 г.	
4 б). Лагерни черупки и втулки в двигатели, силови предавания и компресори за климатични инсталации	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2011 г.	

Олово и оловни съединения в компоненти

5. (заличено)		
6. Виброгасители (амортисьори)	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г., и резервни части за такива превозни средства	X
7 а). Вулканизиращи вещества и стабилизатори за еластомери в спирачни маркучи, горивни маркучи, вентилационни маркучи, еластомерни/метални части в приложения за ходовата част, както и за опорни тампони за двигатели	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2005 г.	
7 б). Вулканизиращи вещества и стабилизатори за еластомери в спирачни маркучи, горивни маркучи, вентилационни маркучи, еластомерни/метални части в приложения за ходовата част, както и за опорни тампони за двигатели със съдържание на олово до 0,5 тегловни %	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2006 г.	
7 в). Свързващи вещества за еластомери за силови задвижвания със съдържание на олово до 0,5 тегловни %	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2009 г.	

Олово в припои или покрития на електрически и електронни приложения, посочени в следните подточки:

8 а). Олово в припои за закрепване на електрически и електронни елементи върху печатни платки и олово в покритието на крачетата на елементите, различни от електролитни алуминиеви кондензатори, в изводите на елементите и в електронните печатни платки	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г., и резервни части за такива превозни средства	X ([3])
8 б). Олово в припои за електрически приложения, различни от запояване върху електронни печатни платки или върху стъкло	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2011 г., и резервни части за тези превозни средства	X ([3])

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 6, буква г)
8 в). Олово в покритието на изводите на електролитни алуминиеви кондензатори	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2013 г., и резервни части за тези превозни средства	X ([3])
8 г). Олово, използвано при запояване върху стъкло в дебитомерите за масов дебит на въздух	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2015 г., и резервни части за тези превозни средства	X ([3])
8 д). Олово в припои с висока температура на топене (т.е. сплави на оловото с 85 тегловни % или повече олово)	([1])	X ([3])
8 е), i). Олово, използвано в съвместими щифтови съединителни системи	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2017 г., и резервни части за тези превозни средства	X ([3])
8 е), ii). Олово, използвано в съвместими щифтови съединителни системи, различни от свързващата зона на съединителите в електрическите снопове на превозните средства	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2024 г., и резервни части за тези превозни средства	X ([3])
8 ж), i). Олово в припои за създаване на надеждна електрическа връзка между полупроводниковия кристал и кристалоносителя в корпусите на интегрални схеми от типа *flip chip* (с обърнат монтаж на кристала в корпуса)	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 октомври 2022 г., и резервни части за тези превозни средства	X ([3])
8 ж), ii). Олово в припои за създаване на надеждна електрическа връзка между полупроводниковия кристал и кристалоносителя в корпусите на интегрални схеми от типа *flip chip* (с обърнат монтаж на кристала в корпуса), където електрическата връзка се състои от един от следните елементи: 1) възел на полупроводникова технология с размер 90 nm или по-голям; 2) единичен кристал с размер 300 mm^2 или по-голям в произволен възел на полупроводникова технология; 3) пакети от разположени един върху друг кристали с размер 300 mm^2 или по-големи или силициеви междинни слоеве с размер 300 mm^2 или по-големи.	(1) Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2030 г., и резервни части за такива превозни средства	X ([3])
8 з). Олово в припой за закрепване на топлоотвеждащи пластини към радиатора на силови полупроводникови блокове с размер на интегралната схема поне 1 cm^2 издадена зона и номинална токова плътност поне 1 A/mm^2 на силициевата зона на интегралната схема	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г., и резервни части за такива превозни средства	X ([3])

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 6, буква г)
8 и). Олово в припои за запояване при приложения в стъкла с вграден електрически проводник, с изключение на запояване в многопластови стъкла	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г., и резервни части за такива превозни средства	X ([3])
8 й). Олово в припои за запояване на многопластови стъкла	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2020 г., и резервни части за тези превозни средства	X ([3])
8 к). Запояване на приложения за отопление, при които токът през една съответна спойка е с големина 0,5 A или повече към единични плоскости многопластови стъкла с дебелина ≤ 2,1 mm. Това освобождаване не обхваща запояването към контактите, намиращи се в междинния полимер.	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2024 г., и резервни части за тези превозни средства	X ([3])
9. Легла на клапани	Като резервни части за типове двигатели, разработени преди 1 юли 2003 г.	
10 а). Електрически и електронни компоненти, съдържащи олово в стъкло или керамика, в химично съединение, представляващо стъклена или керамична матрица, в стъклен или керамичен материал или в химично съединение, представляващо стъклокерамична матрица. Това освобождаване не важи за използването на олово в: i) стъкло в колби на лампи и глазура на запалителни свещи, ii) диелектрични керамични материали за компонентите, изброени в 10 б), 10 в) и 10 г).		X ([4]) (за компоненти, различни от пиезокерамиките в двигателите)
10 б). Олово в керамични диелектрични материали на основата на оловен титанат цирконат, използвани в кондензатори, които са част от интегрални схеми или дискретни полупроводникови елементи		
10 в). Олово в керамични диелектрици на кондензатори за номинално напрежение, което е по-ниско от 125 V~ или 250 V~	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2016 г., и резервни части за такива превозни средства	
10 г). Олово в керамични диелектрици на кондензатори за компенсация на свързаните с температурата отклонения на датчиците в ултразвуковите хидроакустични системи	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2017 г., и резервни части за тези превозни средства	

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 6, буква г)
11. Пиротехнически задействащи устройства	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 юли 2006 г., и резервни части за тези превозни средства	
12. Съдържащи олово термоелектрични материали за електротехнически приложения в автомобила с цел намаляване на емисиите на CO_2 чрез оползотворяване на топлината на отработените газове	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2019 г., и резервни части за тези превозни средства	X

Шестивалентен хром

13 а). Покрития против корозия	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2007 г.	
13 б). Покрития против корозия, използвани за сглобките с болтове и гайки за ходовата част	Като резервни части за превозни средства, пуснати на пазара преди 1 юли 2008 г.	
14. Шестивалентен хром като антикорозионна добавка в охлаждащата система от въглеродна стомана в абсорбционни хладилници до 0,75 тегловни % в охлаждащия разтвор:		X
а) проектирани да работят изцяло или частично с електрически нагревател със средна използвана входяща електрическа мощност < 75 W при постоянни условия на работа;	За а): Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2020 г., и резервни части за тези превозни средства	
б) проектирани да работят изцяло или частично с електрически нагревател със средна използвана входяща електрическа мощност ≥ 75 W при постоянни условия на работа; в) проектирани да работят изцяло с нагревател, различен от електрически.	За б): Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2026 г., и резервни части за тези превозни средства	

Живак

15 а). Газоразрядни лампи за фарове	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 юли 2012 г., и резервни части за тези превозни средства	X

Еднородни материали, части и компоненти	Обхват и дата на изтичане на освобождаването	Да се етикетират или направят разпознаваеми в съответствие с член 5, параграф 6, буква г)
15 б). Луминесцентни лампи, използвани в дисплеите на арматурните табла	Превозни средства, чийто тип е одобрен преди 1 юли 2012 г., и резервни части за тези превозни средства	X

Бележки към таблицата:

([1]) Това освобождаване се преразглежда през 2030 г. в съответствие с член 5, параграф 6.

([2]) Важи за алуминиеви сплави, в които оловото не е въведено целенасочено, а присъства поради използването на рециклиран алуминий.

([3]) Разкомплектоване, ако във връзка с точка 10, буква а) е надвишен средният праг от 60 грама за превозно средство. За целите на тази бележка няма да се вземат предвид електронни устройства, които не са монтирани на производствената линия от произвеждащия оператор.

([4]) Разкомплектоване, ако във връзка с точка 8, букви а)—к) е надвишен средният праг от 60 грама за превозно средство. За целите на тази бележка няма да се вземат предвид електронни устройства, които не са монтирани на производствената линия от произвеждащия оператор.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

СТРАТЕГИЯ ЗА КРЪГОВОСТ

ЧАСТ А

ЕЛЕМЕНТИ НА СТРАТЕГИЯТА ЗА КРЪГОВОСТ

1. Нетехническо описание на планираните действия за гарантиране на това, че превозните средства отговарят на изискванията, посочени в членове 4—7, през целия период на тяхното производство.

2. Нетехническо описание на процедурите, прилагани от произвеждащия оператор за:

   а) събиране на данните по цялата верига на доставките, отнасящи се до изпълнението на изискванията по членове 4—7;

   б) преглед и проверка на получената от доставчиците информация;

   в) адекватна реакция в случаите, в които получените от доставчиците данни показват риск от неспазване на изискванията на член 4, 5 или 6.

3. Информация за съществуващите технологии за третиране след излизане от употреба, очаквания технологичен напредък в технологиите за третиране след излизане от употреба и инвестициите в капацитета за такива технологии , които произвеждащият оператор е използвал, за да изчисли възможната повторна употреба, възможното рециклиране и възможното оползотворяване на типовете на превозни средства в съответствие с член 4.

4. Информация за процентния дял на рециклираното съдържание в превозните средства, както е посочено в членове 6 и 10.

5. Списък с действията, които произвеждащият оператор се ангажира да предприеме, за да гарантира, че третирането на излезлите от употреба превозни средства се извършва в съответствие с настоящия регламент, като се обръща специално внимание на:

   а) мерките, предназначени да улеснят отстраняването на частите, посочени в част В от приложение VIII;

   б) мерките за справяне с предизвикателствата, породени от използването на материали и техники, които възпрепятстват лесното разкомплектоване или правят рециклирането много трудно;

   в) мерките за насърчаване на повторната употреба на части и компоненти.

   г) научноизследователски и развойни дейности, инвестиции в разработването на технологии или инфраструктура за рециклиране, както и сътрудничество с оператори по управление на отпадъци, извършвани с цел изпълнение на действията, посочени в букви а)—в).

ЧАСТ Б

ПОСЛЕДВАЩИ ДЕЙСТВИЯ И АКТУАЛИЗИРАНЕ НА СТРАТЕГИЯТА ЗА КРЪГОВОСТ

1. Произвеждащите оператори актуализират стратегията за кръговост най-малко на всеки пет години.

2. Актуализираната стратегия за кръговост включва съответните нови промени, и по-специално следното:

   а) описание на начина, по който са предприети действията, посочени в точка 5 от част А, заедно с оценка на тяхната ефективност и, когато едно или повече действия, посочени в стратегията, не са били извършени — обяснение на причините за това;

   б) информация за значителните промени при проектирането и производството, предприети от произвеждащите оператори с цел подобряване на кръговостта на превозните средства.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ОТСТРАНЯВАНЕТО И ЗАМЯНАТА

1. Акумулаторни батерии за електрически превозни средства и батерии за леки транспортни средства, вградени в превозното средство:

   а) номер на оригиналното оборудване;

   б) местоположение;

   в) маса;

   г) вид химизъм на батерията;

   д) инструкции за безопасно разреждане на батерията;

   е) технически инструкции за отстраняване и замяна, включително последователността на всички стъпки и видове техники на свързване, закрепване и уплътняване;

   ж) инструменти или технологии, необходими за осъществяването на достъп, отстраняването и замяната на акумулаторните батерии за електрически превозни средства и батерии за леки транспортни средства.

2. Двигатели, задвижвани с електричество, вградени в превозното средство:

   а) номер на оригиналното оборудване;

   б) местоположение;

   в) маса;

   г) видовете постоянни магнити, налични в двигатели, задвижвани с електричество, изброени в член 28, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2024/1252;

   д) технически инструкции за отстраняване и замяна, включително последователността на всички стъпки и видове техники на свързване, закрепване и уплътняване;

   е) инструменти или технологии, необходими за осъществяването на достъп, отстраняването и замяната на двигателите, задвижвани с електричество.

3. Компоненти, части и материали, изброени в част Б от приложение VIII:

   а) номер на оригиналното оборудване;

   б) местоположение;

   в) маса;

   г) наличие в превозно средство на веществата, изброени в член 5, параграф 4, които трябва да бъдат етикетирани, както е посочено в приложение IV;

д) технически инструкции за отстраняване, включително последователността на всички стъпки;

е) наличие на най-добри техники за третиране.

4. Компоненти, части и материали, изброени в част В от приложение VIII:

а) номер на оригиналното оборудване;

б) местоположение;

в) технически инструкции за отстраняване и замяна, включително последователността на всички стъпки.

г) информация, спецификации, инструменти и процеси, включително актуализации на софтуера, необходими за вторично производство и обновяване.

5. Цифрово кодирани компоненти и части в превозно средство:

а) номер;

б) местоположение;

в) технически инструкции за осъществяване на достъп, отстраняване и замяна на компоненти, включително кодиране и програмно осигуряване, необходими за активиране на резервни части и компоненти, за да функционират в друго превозно средство, и обработване на информация относно прекратяване на регистрацията им и тяхното отделяне от VIN, включително, когато е приложимо, инструкции за използване на уред за диагностика с оглед на бъдещата им повторна употреба;

г) описание на функционалните възможности, взаимозаменяемостта и съвместимостта със специфични части и компоненти на други марки и модели;

д) звено за контакт на производителя за техническа помощ.

6. За целите на точка 5, буква в), когато се изисква прекратяване на регистрацията и отделяне от VIN на цифрово кодирани компоненти, оборудване и части, посочени в член 11 от настоящия регламент, производителят въвежда процеси, които позволяват на операторите по управлението на отпадъци и операторите по ремонта и техническата поддръжка да извършват такова прекратяване на регистрацията и отделяне. В този процес производителят може да изиска сертификат за унищожаване, както и удостоверяване на автентичността на съответния оператор. За тази цел операторите по управление на отпадъци и операторите по ремонт и поддръжка получават и използват идентификационните данни, изисквани за уебсайта на производителя за RMI, посочен в точка 2.1 от приложение X към Регламент (ЕС) 2018/858. Когато за такива процеси на прекратяване на регистрацията и отделяне е необходим достъп до информацията от бордовата диагностика (БД) на превозното средство от страна на операторите по управление на отпадъците и операторите по ремонта и техническата поддръжка, производителят може, като условие за издаването на удостоверения за достъп:

а) да изисква непрекъсната онлайн връзка в момента на извършване на отстраняването от уреда за диагностика към сървъра на производителя на уреда за диагностика, както и от сървъра на производителя на уреда за диагностика към сървъра на производителя; и

б) да изисква от произвеждащия оператор на инструмента, използван за достъп до информацията от БД, да удостовери пред произвеждащия оператор идентичността на уреда за диагностика и псевдонимизираната идентичност на оператора и да събере и съхрани VIN, уникалния идентификатор на частта, когато има такъв и се поддържа от процеса на произвеждащия превозното средство оператор, датата и времевия печат по UTC за съответната дейност и уникалния идентификатор на уреда за диагностика; произвеждащият оператор получава при поискване от произвеждащия оператор на уреда за диагностика достъп до информацията, посочена в настоящата точка, когато това е необходимо, за да се реагира на основателно съмнение за кражба или неправилна употреба на части.

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ЕТИКЕТИРАНЕ

1. Пластмасови части, компоненти и материали за превозни средства с маса над 100 грама:

   а) международен стандарт ISO 1043-1 Пластмаси. Означения и съкратени термини. Част 1: Основни полимери и техните специални характеристики;

   б) международен стандарт ISO 1043-2 Пластмаси. Означения и съкратени термини. Част 2: Пълнители и усилващи материали;

   в) международен стандарт ISO 11469 Пластмаси. Обща идентификация и маркиране на продукти от пластмасови материали.

2. Еластомерни части, компоненти и материали за превозни средства с маса над 200 грама, с изключение на гуми: международен стандарт ISO 1629 Каучук и латекс — Номенклатура.

3. Символите „<“ или „>“, използвани в стандартите на ISO, могат да бъдат заместени със средни скоби.

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

ИЗИСКВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ТРЕТИРАНЕТО

ЧАСТ А

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ОБЕКТИТЕ ЗА СКЛАДИРАНЕ И ОБЕКТИТЕ ЗА ТРЕТИРАНЕ

1. Обектите за складиране, включително тези в пунктовете за събиране, в които се складират излезлите от употреба превозни средства, преди да бъдат третирани, както и техните компоненти, части и материали, трябва да бъдат:

а) с непромокаеми повърхности със съоръжения за събиране на течове, утаители и очистители-обезмаслители;

б) оборудвани за пречистване на водата, включително дъждовната вода, в съответствие със здравните и екологичните изисквания;

в) оборудвани с подходящо място за складиране на излезлите от употреба превозни средства и да съхраняват единствено излезли от употреба превозни средства, от които е премахнато замърсяването, освен ако не се използват стелажни платформи за съхранение, на подходяща височина;

г) оборудвани така, че да позволяват незабавното отстраняване на флуиди и течности от течове от излезли от употреба превозни средства и събирането на всички флуиди и течове от течности, като се използва абсорбиращ материал.

Операторите на обектите, посочени в първа алинея, извършват незабавно действията, посочени в буква г) от същата алинея.

2. Складирането се организира така, че да се избегне повреждането на:

а) компонентите и частите, съдържащи течностите и флуидите, изброени в точки 1 и 3 от част Б на настоящото приложение;

б) компонентите, частите и материалите, изброени в част В от настоящото приложение.

3. Обектите, където се третират излезлите от употреба превозни средства и техните компоненти, части и материали трябва да имат:

а) непромокаеми повърхности за подходящи площи с предвиждане на съоръжения за събиране на течове, утаители и очистители-обезмаслители;

б) подходящо място за складиране на частите, компонентите и материалите, които са били отстранени от излязлото от употреба превозно средство, включително непромокаемо място за складиране на замърсени с масло части, компоненти и материали;

в) подходящи контейнери за складирането на батерии (с неутрализация на електролита на място или другаде), филтри и кондензатори, съдържащи полихлорирани бифенили/полихлорирани трифенили (PCB/PCT);

г) подходящи отделни складови резервоари за разделно складиране на флуиди от излезлите от употреба превозни средства: горива, масла (двигателно масло, масло от предавателната кутия, масло от сервоусилвателите на кормилната уредба, трансмисионно масло, хидравлична течност), маслени филтри, охлаждащи течности, антифриз, спирачни течности, хладилни агенти, течности за дизелови отработени флуиди и всякакви други флуиди или газове, съдържащи се в излязлото от употреба превозно средство;

д) оборудване за пречистване на водата, включително дъждовната вода, в съответствие със здравните и екологичните изисквания;

е) подходящо място за складиране на използваните гуми, като се отчита необходимостта от предотвратяване на опасността от пожар и прекомерното натрупване на запаси.

4. Разрешените съоръжения за третиране, на които е разрешено да третират електрически превозни средства, отговарят на изискванията, посочени в приложение XII към Регламент (ЕС) 2023/1542. Разрешените съоръжения за третиране, приемащи електрически превозни средства с предполагаема повреда на акумулаторната батерия за електрически превозни средства, оценяват тези батерии възможно най-скоро, но не по-късно от 24 часа след доставката. Такива превозни средства и батерии се съхраняват отделно в карантинна зона, както е посочено в параграф 1. Карантинната зона се оборудва с подходящи инсталации за предотвратяване, откриване и ограничаване на разпространението на пожари, възникнали от акумулаторни батерии за електрически превозни средства, в други зони, други електрически превозни средства и други батерии.

ЧАСТ Б

МИНИМАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ПРЕМАХВАНЕТО НА ЗАМЪРСЯВАНЕТО

1. От излязлото от употреба превозно средство се отстраняват следните течности, флуиди и газове, освен ако не са необходими за повторната употреба на съответните части:

а) гориво;

б) двигателно масло;

в) трансмисионно масло;

г) масло от предавателната кутия;

д) масло от сервоусилвателите на кормилната уредба;

е) хидравлична течност;

ж) охлаждащи течности;

з) антифриз;

и) спирачни течности;

й) хладилни агенти;

к) течности за дизелови отработени флуиди; както и

л) всякакви други флуиди или газове, съдържащи се в излязлото от употреба превозно средство.

След отстраняване на флуидите и течностите се поставят дренажни тапи, за да се предотврати изтичането на остатъци. Контейнерите за събиране се етикетират така, че да се обозначи видът течност, която се съдържа в тях, и се складират отделно един от друг на сигурно място в съответствие с част А от настоящото приложение, за да се предотвратят случайно разливане, течове или неразрешен достъп до тях.

2. Следните компоненти, части и материали се неутрализират или отстраняват:

а) система e-Call;

б) пиротехнически елементи на въздушни възглавници;

в) пиротехнически елементи на предпазни колани;

г) всякакви други пиротехнически елементи;

3. От излезлите от употреба превозни средства се отстраняват следните компоненти, части и материали:

а) въздушните възглавници, бутилките за втечнен нефтен газ (ВНГ), бутилките за сгъстен природен газ (СПГ), бутилките за водород и всички други потенциално взривоопасни части и компоненти се неутрализират;

б) маслените филтри;

в) хладилните агенти се третират в съответствие с Регламент (ЕС) 2024/573;

г) компонентите, за които е установено, че съдържат живак, се отделят по време на третирането в разпознаваем поток, който се обездвижва по безопасен начин и се обезвреждa в съответствие с член 17 от Директива 2008/98/ЕО;

д) материалите, съдържащи веществата, посочени в член 5, параграф 4, които трябва да бъдат етикетирани, както е посочено в приложение IV, се отделят по време на третирането в разпознаваем поток, който се обездвижва по безопасен начин и се обезвреждa в съответствие с член 17 от Директива 2008/98/ЕО.

Всички части, компоненти и материали, събрани по време на премахването на замърсяването, се складират в определени за целта контейнери. Контейнерите за събиране се етикетират така, че да се обозначат компонентите, частите и материалите, които се съдържат в тях, и се складират на сигурно място в съответствие с част А, за да се предотвратят случайно разливане, течове или неразрешен достъп до тях.

4. За премахването на замърсяването от излезлите от употреба превозни средства се записва следната информация:

а) общ брой на третираните излезли от употреба превозни средства;

б) средната маса на излезлите от употреба превозни средства преди и след премахване на замърсяването и отстраняване;

в) общо количество на всеки вид флуиди, части, компоненти или материали, от които е премахнато замърсяването;

г) име и данни за връзка с превозвача на отпадъци, ако е приложимо;

д) наименование и информация за връзка с обекта за окончателно третиране на флуидите и газовете, частите, компонентите или материалите, събрани по време на процеса на премахване на замърсяването.

ЧАСТ В

ЗАДЪЛЖИТЕЛНО ОТСТРАНЯВАНЕ НА ЧАСТИ И КОМПОНЕНТИ ОТ ИЗЛЕЗЛИ ОТ УПОТРЕБА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

	Освободени съгласно член 29, параграф 2, ако са изпълнени условията на част Ж от приложение VIII X: Това освобождаване е приложимо за
1. Акумулаторни батерии за електрически превозни средства, включително техните системи за управление на батериите, бордови зарядни устройства и корпуси, ако има такива	
2. Батериите за леки транспортни средства съгласно определението в член 3, точка 11 от Регламент (ЕС) 2023/1542, включително техните системи за управление на батериите, бордови зарядни устройства и корпуси, ако има такива	
3. Стартерни акумулаторни батерии съгласно определението в член 3, точка 12 от Регламент (ЕС) 2023/1542	
4. Портативни батерии съгласно определението в член 3, точка 9 от Регламент (ЕС) 2023/1542	
5. Двигатели, задвижвани с електричество, включително техните корпуси и всички свързани с тях блокове за управление, окабеляване и други части, компоненти и материали	
6. Двигателни блокове	X
7. Каталитични преобразуватели	
8. Предавателни кутии	X
9. Най-малко 70 % от общия материал от предни стъкла, задни и странични прозорци, изработени от стъкло, включително инсталации от стъкло за покриви	
10. Джанти	
11. Гуми	

	Освободени съгласно член 29, параграф 2, ако са изпълнени условията на част Ж от приложение VIII X: Това освобождаване е приложимо за
12. Пряко достъпни части на информационно-развлекателната система	
13. Предни и задни светлини, включително техните изпълнителни механизми	
14. Основни електрически снопове	X
15. Брони	X
16. Резервоари за гориво	X
17. Топлообменници	X
18. Части от усилени с въглеродни нишки пластмаси	
19. Електрически и електронни компоненти:	X
а) инвертори и преобразуватели на постоянно напрежение с електрическо напрежение за електрически превозни средства с маса над 2 килограма	X
б) леснодостъпни и големи печатни платки	X
в) фотоволтаични панели с площ, по-голяма от 0,2 квадратни метра	X
г) модули за управление и хидравлични клапанни блокове на автоматичната предавателна кутия	X

ЧАСТ Г

ПОВТОРНА УПОТРЕБА, ВТОРИЧНО ПРОИЗВОДСТВО И ОБНОВЯВАНЕ НА ЧАСТИ И КОМПОНЕНТИ

1. Техническа оценка на отстранените части и компоненти:

а) За повторна употреба:

i) частта или компонентът е в състояние да изпълнява функцията си;

ii) годен(на) е да се използва лесно за основното предназначение, за което е бил(а) разработен(а).

б) За вторично производство или обновяване:

i) частта или компонентът съдържа всички съответни части;

ii) годен е за вторично производство или обновяване, като се вземат предвид всички повреди, намалени функционални възможности, намален жизнен цикъл и необходими ремонти;

iii) няма видима интензивна корозия, която да възпрепятства функционалните възможности на частта или компонента.

2. Минимална информация, която трябва да бъде предоставена при етикетирането на частите и компонентите:

а) наименование на компонента или частта;

б) име, пощенски адрес, като се посочва единно звено за контакт и адрес на електронна поща, интернет адрес, ако е приложимо, за разпознаване на одобреното съоръжение за третиране, което е демонтирало компонента или частта.

ЧАСТ Д

КОМПОНЕНТИ И ЧАСТИ, КОИТО НЕ ТРЯБВА ДА СЕ УПОТРЕБЯВАТ ПОВТОРНО

1. Цялата уредба за въздушните възглавници, включително самите възглавници, пиротехническите изпълнителни механизми, електронните блокове за управление и датчиците.

2. Уредби за последваща обработка на емисиите на отработили газове (например каталитични преобразуватели, филтри за прахови частици), освен ако тези части съответстват на съответната проверка на техническата изправност, установена в член 4 от Директива 2014/45/ЕС.

3. Автоматични или неавтоматични обезопасителни колани, включително тъканите на коланите, ключалките, устройствата за прибиране на колана, пиротехническите изпълнителни механизми.

4. Седалки в случаите, когато в тях са вградени устройствата за закрепване за коланите и/или въздушните възглавници.

5. Възели за блокиране на кормилното управление, действащи върху кормилната колона.

6. Имобилайзери, включително транспондерите и електронните блокове за управление.

ЧАСТ Е

СПЕЦИФИЧНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ТРЕТИРАНЕ НА ОТСТРАНЕНИТЕ ЧАСТИ, КОМПОНЕНТИ И МАТЕРИАЛИ

1. Стартерните акумулаторни батерии се третират в съответствие с член 70 от Регламент (ЕС) 2023/1542.

2. Акумулаторните батерии за електрически превозни средства се третират в съответствие с член 70 от Регламент (ЕС) 2023/1542.

3. Батериите за леки транспортни средства се третират в съответствие с член 70 от Регламент (ЕС) 2023/1542.

4. Портативните батерии се третират в съответствие с член 70 от Регламент (ЕС) 2023/1542.

5. Материалите от постоянни магнити, съдържащи неодим, диспрозий или празеодим (неодим—желязо—бор NdFeB)), определени в член 28 от Регламент (ЕС) 2024/1252, както и медта от двигатели, задвижвани с електричество, които не са подходящи за повторна употреба, вторично производство или обновяване, се отстраняват, когато процесът на отстраняване е осъществим от разрешени съоръжения за третиране без прекомерни разходи. В случай на липса на технически напредък при рециклирането на материали от постоянни магнити, съдържащи NdFeB, двигателите, задвижвани с електричество или техните части, съдържащи материали за постоянни магнити, се складират и етикетират в съответствие с член 28, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2024/1252. За целите на бъдещото рециклиране изискванията, свързани с временното съхранение, от Директива 1999/31/ЕО не се прилагат.

6. Отстранените електронни компоненти и части, които не подлежат на повторна употреба, вторично производство или обновяване, и фракциите от цветни метали, включително раздробени печатни платки, се третират от операторите по третирането, както е посочено в член 8, параграф 3 от Директива 2012/19/ЕС.

7. Отстраненото стъкло от излязлото от употреба превозно средство се рециклира най-малко в амбалажно стъкло, стъклени влакна или в стъкло с еквивалентно качество.

8. Отстранените хладилни агенти се рециклират, регенерират или унищожават в съответствие с член 8 от Регламент (ЕС) 2024/573.

9. Пластмасите и остатъчните фракции се третират в съответствие с член 7 и приложение IV към Регламент (ЕС) 2019/1021.

10. Гумите от каучук се обработват в съответствие с йерархията на отпадъците и общите изисквания, определени в член 4 от Директива 2008/98/ЕО, за да се даде приоритет на възможностите за предотвратяване, които водят до най-добрия общ резултат за околната среда, включително регенериране и за да се предпочете рециклирането, включително методи, различни от механичното рециклиране, пред оползотворяването на енергия.

11. Алуминиевите материали с произход от топлообменници, посочени в приложение VIII, част В, точка 17, се съхраняват и рециклират отделно от излетите и формованите фракции от алуминий, посочени в приложение VIII, част Ж, точка 2, буква б).

ЧАСТ Ж

КРИТЕРИИ ЗА КОМБИНИРАНО РАЗДРОБЯВАНЕ И ПРИЛАГАНЕ НА ТЕХНОЛОГИИ СЛЕД РАЗДРОБЯВАНЕТО

1. За да се спази член 27, параграф 3 от настоящия регламент, излезлите от употреба превозни средства могат да бъдат раздробявани заедно с други отпадъци само ако:

а) отпадъците от електрическо и електронно оборудване са третирани избирателно в съответствие с приложение VII към Директива 2012/19/ЕС;

б) всички батерии са отстранени в съответствие с Регламент (ЕС) 2023/1542;

в) пластмасовите опаковки са отделени от отпадъците от опаковки и отпадъците от метални опаковки в съответствие с Регламент (ЕС) 2025/40;

г) комбинираният процес на раздробяване не намалява качеството на потоците от отпадъци в сравнение с отделното третиране; както и

д) конкретният принос на всеки смесен поток от отпадъци към изходящите фракции може да бъде определен като спазване на задълженията за докладване съгласно Регламент (ЕС) 2023/1542, Регламент (ЕС) 2025/40, Директива 2008/98/ЕО и Директива 2012/19/ЕС.

2. Изисквания за качество на изходящите фракции:

а) общото съдържанието на мед в основната стоманена фракция не трябва да надвишава 0,25 % на база маса; считано от 1 септември 2031 г., общото съдържанието на мед в основната стоманена фракция не трябва да надвишава 0,15 % на база маса;

б) до 1 септември 2029 г. алуминият се сортира най-малко на четири фракции:

i) отлят алуминий (фракции със съдържание на силиций над 1,5 %);

ii) формован алуминий (фракции със съдържание на силиций, по-малко или равно на 1,5 %);

в) до 1 септември 2032 г. алуминият се сортира най-малко на четири фракции:

i) алуминиева фракция със съдържание на силиций над 1,5 %, съдържание на мед, по-малко или равно на 0,5 %, и съдържание на желязо, равно или по-малко от 0,2 %;

ii) алуминиева фракция със съдържание на силиций над 1,5 % и която не отговаря на изискванията за състава на точка i). за мед и желязо;

iii) алуминиева фракция със съдържание на силиций, равно или по-ниско от 1,5 %, съдържание на магнезий, равно или по-ниско от 1,5 %, съдържание на мед, равно или по-ниско от 0,3 %, и съдържание на цинк, равно или по-ниско от 0,3 %;

iv) алуминиева фракция със съдържание на силиций, равно или по-ниско от 1,5 %, и която не отговаря на изискванията за състава на точка iii) магнезий, мед и цинк;

г) Тежката фракция от раздробяването, получена след въздушното разделяне и отделянето на желязото, се третира допълнително с цел отделяне на черните метали, цветните метали, пластмасите и други органични материали за рециклиране или оползотворяване. Остатъкът от тези процеси съдържа по-малко от 1 тегловен % метал и, в съответствие с Решение № 2003/33/ЕО на Съвета ([1]), по-малко от 5 тегловни % от общото съдържание на органични вещества; Ограничението за общото съдържание на органичен въглерод под 5 тегловни % не се прилага, ако тежката фракция от раздробяването, правилно подбрана и преработена, е биологично стабилна съгласно действащото законодателство;

д) леката фракция от раздробяването се третира допълнително с цел отделяне на черните метали, цветните метали, пластмасите и други органични материали за рециклиране или оползотворяване; остатъкът от тези процеси съдържа по-малко от 1 тегловен % метал и, в съответствие с Решение № 2003/33/ЕО, по-малко от 5 тегловни % от общото съдържание на органични вещества; ограничението за общото съдържание на органичен въглерод под 5 тегловни % не се прилага, ако леката фракция от раздробяването, правилно подбрана и преработена, е биологично стабилна съгласно действащото законодателство.

([1]) Решение 2003/33/ЕО на Съвета от 19 декември 2002 г. относно определяне на критерии и процедури за приемане на отпадъци на депа в съответствие с член 16 от Директива 1999/31/ЕО и приложение II към нея (ОВ L 11, 16.1.2003 г., стр. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj).

3. Документация, която трябва да бъде предоставена за освобождаване от задължението за отстраняване на части, компоненти и материали:

   а) когато е налично, копие от писмения договор между разрешеното съоръжение за третиране и съоръжението, което извършва дейностите по раздробяване и използва технологиите за третиране след раздробяване, включително спецификациите за качеството на вторичните материали, готови за рециклиране, и техническите спецификации, следвани при преработката на фракции, подлежащи на третиране, от излезли от употреба превозни средства;

   б) доклад за баланса на масата от анализа на пробите за качеството и количеството на третираните фракции (краен продукт) за представителна схема на третирането, предоставен от независим орган.

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

ИНФОРМАЦИЯ ЗА ВПИСВАНЕ В РЕГИСТЪРА НА ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ

1. Информация, която трябва да бъде предоставена от производителя или от неговия упълномощен представител за целите на разширената отговорност на производителя:

а) наименование и търговски марки, ако има такива, под които производителят извършва дейност в държавата членка, и адрес на производителя, включително пощенски код и място, улица и номер, държава, телефонен номер, ако има такъв, уебсайт и адрес на електронна поща, като се посочва единно звено за контакт;

б) национален идентификационен код на производителя, включително номера му в търговския регистър или еквивалентен официален регистрационен номер и европейски или национален данъчен идентификационен номер;

в) категории превозни средства, които производителят възнамерява да предложи за пръв път на пазара на територията на държава членка;

г) информация за начина, по който производителят изпълнява задълженията си, определени в член 16, включително информация в писмена форма относно следното:

i) мерките, въведени от производителя за изпълнение на задълженията, свързани с разширената отговорност на производителя, определени в членове 16 и 20;

ii) мерките, въведени за изпълнение на задължението за събиране, определено в член 23, по отношение на количеството превозни средства, което производителят предлага на пазара в държавата членка; както и

iii) системата за гарантиране на надеждността на данните, докладвани на компетентните органи;

д) декларация от производителя или когато е приложимо, неговия упълномощен представител за разширената отговорност на производителя или организацията, компетентна в областта на отговорността на производителя, в която се заявява, че предоставената информация е вярна.

2. Информация, която трябва да се предостави в допълнение към посочената в точка 1, когато е определена организация, компетентна в областта на отговорността на производителя, която да изпълнява задълженията за разширена отговорност на производителя:

а) наименованието и данните за връзка, включително пощенски код и място, улица и номер, държава, телефонен номер, уебадрес и адрес на електронна поща и национален идентификационен код на организацията, компетентна в областта на отговорността на производителя;

б) номерът в търговския регистър или еквивалентен официален регистрационен номер и европейският или националният данъчен идентификационен номер на организацията, компетентна в областта на отговорността на производителя; както и

в) пълномощието на представлявания производител.

3. Информация, която трябва да се предостави в допълнение към посочената в точка 1 от организацията, компетентна в областта на отговорността на производителя, която е била определена в съответствие с член 17, параграф 1:

   а) наименованията и данните за връзка, включително пощенски кодове и места, улици и номера, държави, телефонни номера, уебсайтове и адреси на електронна поща на представляваните производители;

   б) пълномощието на всеки представляван производител, когато е приложимо;

   в) когато организацията, компетентна в областта на отговорността на производителя, представлява повече от един производител, тя посочва поотделно как всеки един от представляваните производители изпълнява отговорностите, определени в член 16.

4. Когато задълженията съгласно член 16 се изпълняват от името на производителя от определен представител за целите на разширената отговорност на производителя, който представлява повече от един производител, посоченият представител в допълнение към информацията, посочена в точка 1, предоставя поотделно името и данните за връзка с всеки от представляваните производители.

ПРИЛОЖЕНИЕ X

СЕРТИФИКАТ ЗА УНИЩОЖАВАНЕ

1.	Организацията или предприятието, издаващо това удостоверение	
1.1	Наименование	
1.2	Адрес	
1.3	Телефонен номер	
1.4	Електронна поща [ако има]	
1.5	Регистрационен или идентификационен номер (*)	
2.	Компетентен орган, който е издал разрешение за организацията или предприятието, посочени в точка 1	
2.1	Държава членка	
2.2	Наименование	
2.3	Адрес	
3.	Сертификат за унищожаване	
3.1	Дата на издаване	
3.2	Номер	
4.	Информация за превозното средство, за което е издаден този сертификат за унищожаване	
4.1	Обозначение за националност	
4.2	A) Регистрационен номер (**)	
4.3	Й) Категория (**)	
4.4	D.1) Марка (**)	
4.5	D.3) Търговско наименование (**)	

4.6	Д) идентификационен номер на превозното средство (**)	
4.7	Номер на свидетелството за регистрация	
5.	Информация за собственика на превозното средство	
5.1	С.2.1) Фамилия или фирмено наименование (**)	
5.2	С.2.2) Друго(и) име(на) (**)	
5.3	С.2.3) Адрес (**)	
5.4	Телефонен номер [ако има такъв и със съгласието на собственика]	
5.5	Електронен адрес [ако има такъв и със съгласието на собственика]	
6	Бележки	

(*) Това изискване може да отпадне, в случай че националната система за регистрация или идентификация не предоставя посочения номер.

(**) Хармонизирани кодове на Общността, посочени в Директива 1999/37/ЕО.

ПРИЛОЖЕНИЕ XI

ИЗМЕНЕНИЯ НА РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/858 И НА РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 168/2013

1. Приложение II към Регламент (ЕС) 2018/858 се изменя, както следва:

а) в част I позиция Ж13 се заменя със следното:

„Ж13	Кръговост	Регламент (ЕС) 2026/1738	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X“		

б) допълнение 1 се изменя, както следва:

i) в таблица 1 позиция Ж13 се заменя със следното:

„Ж13	Кръговост	Регламент (ЕС) 2026/1738		Не се прилага; Прилага се обаче част Д от приложение VIII относно определени компоненти, за които не се допуска повторна употреба.“

ii) в таблица 2 позиция Ж13 се заменя със следното:

„G13	Кръговост	Регламент (ЕС) 2026/1738		Не се прилага; Прилага се обаче част Д от приложение VIII относно определени компоненти, за които не се допуска повторна употреба.“

в) в допълнение 2 точка 4 се изменя, както следва:

i) в таблица „Част I: Превозни средства от категория M_1“ позиция 59 се заменя със следното:

„59	Регламент (ЕС) 2026/1738 (кръговост)	Изискванията по посочения регламент не се прилагат.“

ii) в таблица „Част II: Превозни средства от категория N1“ позиция 59 се заменя със следното:

„59	Регламент (ЕС) 2026/1738 (кръговост)	Изискванията по посочения регламент не се прилагат.“

г) част III се изменя, както следва:

i) в допълнение 1 позиция 59 се заменя със следното:

„59	Кръговост	Регламент (ЕС) 2026/1738	Не се прилага	Не се прилага“		

ii) в допълнение 2 точка 59 се заменя със следното:

„59	Кръговост	Регламент (ЕС) 2026/1738	Не се прилага				Не се прила-га“					

iii) в допълнение 3 точка 59 се заменя със следното:

„59	Кръговост	Регламент (ЕС) 2026/1738	Не се прилага“

iv) в допълнение 4 точка 59 се заменя със следното:

„59	Кръговост	Регламент (ЕС) 2026/1738	Не се прилага				Не се прилага“					

2. Приложение II към Регламент (ЕС) № 168/2013 се изменя, както следва:

в раздел B1 от таблицата точка 15a се заменя със следното:

				L1e-A [1]	L1e-B [2]	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
„15a.	18	Изисквания за кръговост	Регламент (ЕС) 2026/1738	x	x	x	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*“

ПРИЛОЖЕНИЕ XII

ИЗМЕНЕНИЯ НА РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2023/1542

Таблицата в приложение I се заменя със следната таблица:

„Колона 1 Наименование на вещества или групи вещества	Колона 2 Условия на ограничението
1. Живак CAS № 7439-97-6 ЕС № 231-106-7 и неговите съединения	Батериите, независимо дали са налични и вградени или не в уреди, леки транспортни средства или други превозни средства, не съдържат повече от 0,0005 тегловни % живак (изразено като метален живак).
2. Кадмий CAS № 7440-43-9 ЕС № 231-152-8 и неговите съединения	1. Портативните батерии, независимо дали са налични и вградени или не в уреди, леки транспортни средства или други превозни средства, не съдържат повече от 0,002 тегловни % кадмий (изразено като метален кадмий). 2. Акумулаторните батерии за електрически превозни средства и стартерни акумулаторни батерии, вградени в превозни средства, включително превозни средства със специално предназначение, от категории M_1 и N_1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858, не съдържат повече от 0,01 тегловни % кадмий (изразено като метален кадмий) в еднороден материал. 3. Точка 2 не се прилага за акумулаторни батерии за електрически превозни средства, използвани като резервни части за електрически превозни средства, включително превозни средства със специално предназначение, от категории M_1 и N_1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858, пуснати на пазара преди 31 декември 2008 г.
3. Олово CAS № 7439-92-1 ЕС № 231-100-4 и неговите съединения	1. Считано от 18 август 2024 г., портативните батерии, независимо дали са налични и вградени в уреди или не, не съдържат повече от 0,01 тегловни % олово (изразено като метално олово). 2. Ограничението, посочено в точка 1, не се прилага за портативни цинково-въздушни батерии тип „копче“ до 18 август 2028 г. 3. Портативните батерии, вградени в превозни средства, включително в превозни средства със специално предназначение, от категории M1 и N1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858, не трябва да съдържат повече от 0,1 тегловни % олово (изразено като метално олово) в еднороден материал. 4. Точка 3 не се прилага за портативни батерии, вградени или използвани като резервни части за превозни средства, включително превозни средства със специално предназначение, от категории M_1 и N_1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2024 г. 5. Акумулаторните батерии за електрически превозни средства, вградени в превозни средства, включително превозни средства със специално предназначение, от категории M_1 и N_1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858, не трябва да съдържат повече от 0,1 тегловни % олово (изразено като метално олово) в еднороден материал.

„Колона 1 Наименование на вещества или групи вещества	Колона 2 Условия на ограничението
	6. Точка 5 не се прилага за: а) Акумулаторни батерии за електрически превозни средства, използвани в системи с високо напрежение ([1]), вградени или използвани като резервна част за превозни средства от категории M_1 и N_1 съгласно определението в Регламент (ЕС) 2018/858, и чийто тип е одобрен преди 1 януари 2019 г. б) Акумулаторни батерии за електрически превозни средства, които не са обхванати от буква а) от настоящата точка, вградени или използвани като резервна част за превозни средства, включително превозни средства със специално предназначение, от категории M_1 и N_1 съгласно определението в Регламент (ЕС) 2018/858, и чийто тип е одобрен преди 1 януари 2024 г. 7. Стратерните акумулаторни батерии, вградени в превозни средства, включително в превозни средства със специално предназначение, от категории M_1 и N_1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858, не трябва да съдържат повече от 0,1 тегловни % олово (изразено като метално олово) в еднороден материал. 8. Точка 7 не се прилага за: а) Стартерни акумулаторни батерии, използвани за приложения за 12 V за превозни средства, включително превозни средства със специално предназначение, от категории M_1 и N_1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858. ([1]) б) Стартерни акумулаторни батерии, използвани за приложения за 24 V в превозни средства със специално предназначение от категории M_1 и N_1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858. ([2]) в) Стартерни акумулаторни батерии, използвани в приложения, различни от тези, обхванати от подточки а) и б) от настоящата точка, в превозни средства, включително превозни средства със специално предназначение, от категории M_1 и N_1 съгласно определението в Регламент (ЕС) 2018/858, чийто тип е одобрен преди 1 януари 2024 г.
4. Шестивалентен хром CAS No 18540-29-9ЕС № 606-053-1 и неговите съединения	Батериите, вградени в превозни средства, включително превозни средства със специално предназначение, от категории M_1 и N_1, както са определени в Регламент (ЕС) 2018/858, не трябва да съдържат повече от 0,1 тегловни % шестивалентен хром (изразено като метален шестивалентен хром) в хомогенен материал.

([1]) Системи, в които има напрежение над 75 V DC , както е предвидено в член 1 от Директива 2014/35/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([3]).“

([1]) Настоящото освобождаване ще бъде прегледано през 2030 г.
([2]) Настоящото освобождаване ще бъде прегледано през 2030 г.
([3]) Директива 2014/35/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за хармонизиране на законодателствата на държавите членки за предоставяне на пазара на електрически съоръжения, предназначени за използване в определени граници на напрежението (ОВ L 96, 29.3.2014 г., стр. 357, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj).

ПРИЛОЖЕНИЕ XIII

КРИТЕРИИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ ПРИ ИНСТАЛИРАНЕТО В ТРЕТИ ДЪРЖАВИ ВКЛЮЧВАЩО ПРОИЗВОДСТВО ОТ РЕЦИКЛИРАНИ МАТЕРИАЛИ

ЧАСТ А КРИТЕРИИ ЗА ДОКАЗВАНЕ, ЧЕ РЕЦИКЛИРАНИЯТ МАТЕРИАЛ Е ПРОИЗВЕДЕН В ИНСТАЛАЦИЯ, КОЯТО ОТГОВАРЯ НА ОПРЕДЕЛЕНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ЗАЩИТА НА ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ, КЛИМАТА И ОКОЛНАТА СРЕДА, УСТАНОВЕНИ В ПРАВОТО НА СЪЮЗА ИЛИ НА ЕКВИВАЛЕНТНИ НА ТЕЗИ ИЗИСКВАНИЯ (В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛЕН 6, ПАРАГРАФ 4)

1. Инсталацията, разположена в трета държава, включена в производството на рециклиран материал, трябва да отговаря на следните условия по отношение на действителните си операции:

а) отговаря на изискванията за рециклиране на отпадъци и извършва дейността си в съответствие с приложимото национално законодателство в областта на опазването на околната среда;

б) тя е проектирана, изградена и се експлоатира по безопасен и екологосъобразен начин, и по-специално разполага с необходимите процеси, подходяща технология за управление на отпадъците, организация и инфраструктура за рециклиране на въпросните отпадъци;

в) доставя своите пластмасови отпадъци от държава членка или друга държава, която спазва правото на Съюза или еквивалентни стандарти на тези, приложими от държавите членки по отношение на опазването на околната среда и безопасността на работниците, и извършва дейност в такава държава в съответствие с критериите, определени в параграф 3;

г) въвежда и експлоатира системи, процедури и техники за управление и мониторинг, които имат за цел да предотвратяват, намаляват, свеждат до минимум и отстраняват в практически осъществимата степен:

i) рисковете за здравето и безопасността на съответните работници, както и на населението в близост до съоръжението; както и

ii) неблагоприятните въздействия върху околната среда, причинени от нейните дейности (по-специално чрез подходящи мерки, предприети за мониторинг и справяне със замърсяването);

д) осигурява проследимостта на всички отпадъци, получени и третирани в съоръжението, включително прави необходимото за това всички остатъчни отпадъци, генерирани от нейните дейности, да се документират и да се прехвърлят само към съоръжения за управление на отпадъци, на които е разрешено да третират такива остатъчни отпадъци.

е) предприела е мерки, които имат за цел икономия на енергия и ограничаване на емисиите на парникови газове, свързани с нейните дейности;

ж) води и е в състояние да предостави документация за своите дейности по управление на отпадъци за последните пет години; Ако дадена инсталация е работила по-малко от пет години, води и е в състояние да представи документация за своите дейности по управление на отпадъци за времето, през което е работила;

з) неговият оператор или неговото управление не са били осъждани за извършване на незаконни дейности, свързани с управлението на отпадъците през последните пет години.

2. Като отправна точка и когато е приложимо, се вземат предвид следните или еквивалентни на тях правила:

   а) специфичните изисквания за третирането на определени отпадъци и за изчисляването на количеството на третираните отпадъци, които са задължителни съгласно законодателството на Съюза, както и за отчитането на количествата произведени рециклирани материали;

   б) заключенията за най-добрите налични техники, приети за някои дейности съгласно Директива 2010/75/ЕС.

3. Пластмасовите отпадъци се третират по начин, съответстващ на изискванията, установени в правото на Съюза или равностойни на тези изисквания, и идват от държава членка или държава с всеобхватна рамка за управление на отпадъците, която обхваща цялата ѝ територия и показва способността и готовността ѝ да гарантира екологосъобразно управление на отпадъците, като се вземат предвид по-специално следните критерии:

   а) приложените и планираните мерки за осигуряване на екологосъобразно управление на отпадъците на нейна територия, като например въвеждането на схема за разширена отговорност на производителя или еквивалентна система за прилагане на принципа „замърсителят плаща“;

   б) приложените и планираните мерки за увеличаване на дела на рециклираната след потреблението пластмаса от превозни средства, и показателите за мониторинг на тези мерки;

   в) приложените и планирани мерки за увеличаване на дела на пластмасата, рециклирана от пластмасови отпадъци след потреблението, използвана в превозни средства, пуснати на националния пазар, както и показателите за мониторинг на тези мерки.

ЧАСТ Б КРИТЕРИИ ЗА ДОКАЗВАНЕ, ЧЕ РЕЦИКЛИРАНИЯТ МАТЕРИАЛ Е ПРОИЗВЕДЕН СЪГЛАСНО ИЗИСКВАНИЯТА ПО ЧЛЕН 6, ПАРАГРАФИ 1, 2 И 3

Инсталацията, разположена в трета държава, включена в производството на рециклиран материал, трябва да отговаря на следните условия по отношение на действителните си операции:

1. Инсталацията трябва да е в състояние да представи доказателства, че произвежда материали, рециклирани от отпадъци след потреблението. Ако инсталацията произвежда и материали, получени от отпадъци преди потреблението или от суровини, тя трябва да е в състояние да докаже, че ясно разграничава различните видове материали. Инсталацията гарантира, че доставя само материали, рециклирани от отпадъци след потреблението, като условие за това този материал да бъде отчетен като част от целите, определени в член 6;

2. Инсталация, произвеждаща рециклирани материали от отпадъци след потреблението, получени от излезли от употреба превозни средства или ремонтирани превозни средства, трябва да може да докаже, че тези отпадъци са били събрани разделно и не са били смесени с материали от друг произход по начин, който би попречил на проследимостта на тези отпадъци преди пристигането им в инсталацията и по време на целия процес на рециклиране.

ПРИЛОЖЕНИЕ XIV

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ОДИТИ, СЕРТИФИЦИРАЩИ ОРГАНИ И ОДИТОРИ

ЧАСТ А ПОДРОБНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ТРЕТИ ЛИЦА, ИЗВЪРШВАЩИ ОДИТИ

1. Трето лице, извършващо одити на инсталацията, разположена в трета държава в съответствие с член 6, параграф 5, е независима от доставчика, произвеждащият оператор или лицето, участващо в производството на рециклирания материал, и от контролираната инсталация. За тази цел третото лице може да докаже с документи, че:

а) не е част от или под контрола на тези субекти;

б) установил е и прилага процедури, гарантиращи неговата безпристрастност, включително:

i) текуща оценка на рисковете, свързани с неговата безпристрастност;

ii) идентифициране, премахване и намаляване на рисковете за безпристрастността, произтичащи от финансов, търговски и друг вид натиск;

iii) оценка на риска за неговата безпристрастност, произтичащ от отношенията на неговия персонал;

в) структуриран е и се управлява по начин, който гарантира неговата независимост и безпристрастност, включително:

i) ясно разпознаваем е в рамките на юридическото лице, ако юридическото лице извършва и дейности, които не са свързани с одити;

ii) има въведени правила за докладване относно извършената одитна дейност;

iii) персоналът му има ясно определени отговорности по отношение на провеждането на одити.

2. Счита се, че трето лице, извършващо одити в съответствие с член 6, параграф 5, има подходяща квалификация в областта на одитите и третирането на отпадъци, ако разполага с достатъчен на брой квалифициран персонал, пряко или чрез подизпълнители, който е редовно обучен и ако персоналът, който участва в извършването на такива одити, има документиран професионален опит във всяка една от следните области:

а) извършване на одити на съоръжения за третиране на отпадъци;

б) операции по третиране на отпадъци;

в) системи за управление на околната среда и на здравословните и безопасни условия на труд.

г) производство на рециклирани материали.

3. За да докаже съответствие с критериите, посочени в точки 1 и 2 на настоящата част, третото лице, извършващо одит или сертификация, се позовава на сертифицирането си по стандартите на Съюза или еквивалентни международно признати стандарти, които са от значение за провеждането на одити, като международен стандарт ISO 19011: 2018 или ISO/IEC 17020: 2012.

ЧАСТ Б ПРЕДМЕТ НА ОДИТА

1. При одита, посочен в член 6, параграф 5, се проверява дали инсталацията, разположена в трета държава, участваща в производството на рециклиран материал, отговаря на условията, изброени в приложение XIII, при действителните си операции.

2. Имената и данните за контакт на лицата, извършили одитите, се посочват по ясен начин в одитните доклади.

ПРИЛОЖЕНИЕ XV

ТАБЛИЦИ НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

1. Директива 2000/53/ЕО

Директива 2000/53/ЕО	Настоящият регламент
Член 1	Член 1
Член 2, точка 1	Член 3, точка 1
Член 2, точка 2	Член 3, точка 2
Член 2, точка 3	Член 3, точка 23
Член 2, точка 4	Член 3, точка 39
Член 2, точка 5	Член 3, точка 18
Член 2, точка 6	Член 3, точка 4
Член 2, точка 7	Член 3, точка 39
Член 2, точка 8	Член 3, точка 39
Член 2, точка 9	Член 3, точка 39
Член 2, точка 10	Член 3, точка 35
Член 2, точка 11	—
Член 2, точка 11, буква а)	—
Член 2, точка 11, буква б)	—
Член 2, точка 11, буква в)	—
Член 2, точка 11, буква г)	—
Член 2, точка 12	—
Член 2, точка 13	—

Директива 2000/53/ЕО	Настоящият регламент
Член 3, параграф 1	Член 2, параграф 1, буква а)
Член 3, параграф 2	—
Член 3, параграф 3	—
Член 3, параграф 4	—
Член 3, параграф 5	—
Член 4, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1
Член 4, параграф 1, буква б)	Член 7, параграф 1
Член 4, точка 1, буква в)	Член 6
Член 4, параграф 2, буква а)	Член 5, параграфи 4 и 5
Член 4, параграф 2, буква б), точка i)	Член 5, параграф 6, буква а)
Член 4, параграф 2, буква б), точка ii)	Член 5, параграф 6, буква б)
Член 4, параграф 2, буква б), точка iii)	Член 5, параграф 6, буква в)
Член 4, параграф 2, буква б), точка iv)	Член 5, параграф 6, буква г)
Член 4, точка 2, буква в)	—
Член 5, параграф 1, първо тире	—
Член 5, параграф 1, второ тире	Член 23, параграф 3, буква б)
Член 5, параграф 2	Член 24, параграф 1
Член 5, параграф 3, първа алинея	Член 25
Член 5, параграф 3, втора алинея	Член 25, параграф 1
Член 5, параграф 3, трета алинея	—
Член 5, параграф 4, първа алинея	Член 24, параграф 2
Член 5, параграф 4, втора алинея	Член 16 и член 20, параграф 1, буква а)

Директива 2000/53/ЕО	Настоящият регламент
Член 5, параграф 4, трета алинея	Член 24, параграф 2
Член 5, параграф 4, четвърта алинея	—
Член 5, параграф 5, първа алинея	Член 25, параграф 1 и приложение X
Член 5, параграф 5, втора алинея	—
Член 6, параграф 1	Член 26, параграфи 1 и 2
Член 6, параграф 2, първа алинея	Член 15, параграф 1
Член 6, параграф 2, втора алинея	—
Член 6, параграф 3, първа алинея	Член 29, параграф 1 и приложение VIII, част B
Член 6, параграф 3, втора алинея	Член 28, параграф 1
Член 6, параграф 4	Член 15, параграф 2
Член 6, параграф 5	Член 26, параграф 4
Член 6, параграф 6	Член 26, параграф 3
Член 7, параграф 1	Член 30, параграф 1
Член 7, параграф 2, буква а)	—
Член 7, параграф 2, буква б)	Член 33, параграф 1, букви а) и б)
Член 7, параграф 2, втора алинея	—
Член 7, параграф 2, трета алинея	—
Член 7, параграф 3	—
Член 7, параграф 4	—
Член 7, параграф 5	—
Член 8, параграф 1	Член 12, параграф 1

Директива 2000/53/ЕО	Настоящият регламент
Член 8, параграф 2	Член 12, параграф 2
Член 8, параграф 3	Член 11, параграф 1
Член 8, параграф 4	Член 11, параграфи 1 и 3
Член 9, параграф 1а, първа алинея	Член 50, параграф 1, първа алинея,
Член 9, параграф 1а, втора алинея	Член 50, параграф 1, втора алинея
Член 9, параграф 1а, трета алинея	Член 50, параграф 1, трета алинея
Член 9, параграф 1б	Член 50, параграф 2
Член 9, параграф 1в	Член 50, параграф 3, трета алинея
Член 9, параграф 1г	Член 50, параграф 5
Член 9, параграф 2	Член 9 и приложение V, част А
Член 9а, параграф 1	Член 51, параграф 1
Член 9а, параграф 2	Член 51, параграф 2
Член 9а, параграф 3	Член 51, параграф 3
Член 9а, параграф 4	Член 51, параграф 4
Член 9а, параграф 5	Член 51, параграф 5
Член 9а, параграф 6	Член 51, параграф 6
Член 10, параграф 1	—
Член 10, параграф 2	—
Член 10, параграф 3	—
Член 10а	Член 56
Член 11, параграф 1	Член 52, параграф 1

Директива 2000/53/ЕО	Настоящият регламент
Член 11, параграф 2	Член 52, параграф 2
Член 12, параграф 1	Член 59, параграф 1
Член 12, параграф 2	Член 59, параграф 2
Член 12, параграф 3	—
Член 13	—
Приложение I	Приложение VIII
Приложение II	Приложение IV

2. Директива 2005/64/ЕО

Директива 2005/64/ЕО	Настоящият регламент
Член 1, първа алинея	Член 1
Член 1, втора алинея	—
Член 2	Член 2, параграф 1, буква а)
Член 3, буква а)	—
Член 3, буква б)	—
Член 3, буква в)	Член 2, параграф 2, буква а)
Член 4, точка 1	Член 3, точка 1
Член 4, точка 2	—
Член 4, точка 3	Член 3, точка 3
Член 4, точка 4	Член 3, точка 2
Член 4, точка 5	Приложение III
Член 4, точка 6	—

Директива 2005/64/ЕО	Настоящият регламент
Член 4, точка 7	Член 3, точка 40
Член 4, точка 8	—
Член 4, точка 9	Член 3, точка 4
Член 4, точка 10	Член 3, точка 39
Член 4, точка 11	—
Член 4, точка 12	Член 3, точка 39
Член 4, точка 13	Член 3, точка 5
Член 4, точка 14	Член 3, точка 6
Член 4, точка 15	Член 3, точка 7
Член 4, точка 16	—
Член 4, точка 17	—
Член 4, точка 18	—
Член 4, точка 19	—
Член 4, точка 20	—
Член 5, параграф 1	—
Член 5, параграф 2	Член 8, параграф 2
Член 5, параграф 3	Член 8, параграф 3
Член 5, параграф 4	—
Член 6, параграф 1	—
Член 6, параграф 2, втора алинея	Член 5, параграфи 4 и 5

Директива 2005/64/ЕО	Настоящият регламент
Член 6, параграф 3	Член 9
Член 6, параграф 4	—
Член 6, параграф 5	—
Член 6, параграф 6	—
Член 6, параграф 7	—
Член 6, параграф 8	—
Член 7, буква а)	Приложение VIII, част Д
Член 7, буква б)	Приложение VIII, част Д
Член 8	—
Член 9	—
Член 10, параграф 1	—
Член 10, параграф 2	—
Член 10, параграф 3	—
Член 10, параграф 4	—
Член 11, параграф 1	—
Член 11, параграф 2	—
Член 12	—
Член 13	—
Приложение I	Член 4, параграф 1
Приложение II	—

Директива 2005/64/ЕО	Настоящият регламент
Приложение III	—
Приложение VII	—
Приложение V	Приложение VIII, част Д
Приложение VI	—