2026/1738

24.7.2026

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2026/1738

ze dne 8. července 2026

o požadavcích na oběhovost při navrhování vozidel, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, o změně nařízení (EU) č. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2019/1020 a (EU) 2023/1542 a o zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 a čl. 192 odst. 1 této smlouvy ve vztahu k článkům 14 až 36 tohoto nařízení,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru [1],

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem [2],

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvané „Zelená dohoda pro Evropu“ stanoví strategii růstu Evropy, jejímž cílem je transformovat Unii ve spravedlivou a prosperující společnost s moderní a konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje, která bude mít nejpozději do roku 2050 nulové čisté emise skleníkových plynů a ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. K tomu, aby mohly výrobkové politiky Unie přispívat ke snižování emisí uhlíku v celosvětovém měřítku, musí být zajištěno, že výrobky uváděné na trh a prodávané v Unii jsou získávány, vyráběny a na konci životnosti zpracovány udržitelným způsobem.

[1] Úř. věst. C, C/2024/1593, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj.
[2] Postoj Evropského parlamentu ze dne 18. června 2026 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 29. června 2026.

(2) Automobilový průmysl se významně podílí na spotřebě energie a materiálových zdrojů v Unii, a tím i na produkci skleníkových plynů. Výroba vozidel ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispívá ke vzniku globálních skleníkových plynů, což má negativní dopad na životní prostředí v Unii. Přechod od používání fosilních paliv ve vozidlech k mobilitě s nulovými emisemi, jak je stanoveno v balíčku „Fit for 55“, je jedním z předpokladů dosažení cíle klimatické neutrality do roku 2050. Sníží emise skleníkových plynů z automobilového průmyslu spojené s fází používání vozidel. Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů primárního hliníku, oceli a plastů v souvislosti s výrobou nových vozidel uváděných na trh Unie. To může mít významný dopad na životní prostředí spojený s energií potřebnou k těžbě a zpracování těchto materiálů. Environmentální stopa spojená s výrobou nových vozidel by se mohla zvýšit s pokračující elektrifikací vozového parku, neustálým růstem velikosti a hmotnosti vozidel, jakož i v důsledku širšího používání a složitosti elektroniky v budoucích modelech, což vyžaduje značné množství kritických a strategických surovin a drahých kovů, jako je měď a prvky vzácných zemin. Výsledkem těchto změn je skutečnost, že fáze výroby by mohla mít větší environmentální stopu než fáze používání vozidel a že by se evropský průmysl mohl stát stále více závislým na dovozu kritických surovin a zranitelným vůči narušení dodávek, což by se negativně odráželo na jeho konkurenceschopnosti. Kromě toho současné požadavky právních předpisů Unie v oblasti nakládání s odpady vedou k neoptimálnímu využití zdrojů z vozidel s ukončenou životností a existuje vysoký potenciál pro zvýšení množství a kvality dílů, konstrukčních částí a materiálů, které pocházejí z vozidel, jež jsou stále používána, i z vozidel s ukončenou životností a které lze opravit, opětovně použít, repasovat, renovovat, použít k dodatečné úpravě vozidel nebo recyklovat. Aby bylo možné tyto dopady na životní prostředí řešit a přispět k dekarbonizaci odvětví a podpořit konkurenceschopnost zvýšením odolnosti automobilového průmyslu, je nutné zlepšit fungování jednotného trhu a posílit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství. To je v souladu se sdělením Komise ze dne 11. března 2020 nazvaným „Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa“, které vyzývá k revizi stávajících pravidel s cílem „prosazovat obchodní modely přispívající k větší oběhovosti tím, že otázky týkající se designu propojí se zpracováním na konci životního cyklu produktu, zváží pravidla pro povinný recyklovaný obsah v některých materiálech součástí a zlepší účinnost recyklace. Je to rovněž v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1252 ([3]). Rada a Evropský parlament rovněž zdůraznily potřebu nových pravidel Unie pro tyto záležitosti, která by nahradila stávající pravidla pro schvalování typu vozidel, pokud jde o opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, a pro vozidla s ukončenou životností.

(3) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ([4]) stanoví harmonizované požadavky na zpracování vozidel s ukončenou životností a cíle pro opětovné použití a recyklaci vozidel a jejich opětovné použití a využití. Zavádí povinnosti týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jakož i povinnosti pro hospodářské subjekty, zejména omezení používání těžkých kovů ve vozidlech. Vytváří také základní pravidla pro rozšířenou odpovědnost výrobce, která vyžadují, aby výrobci vozidel hradili část nákladů na sběr vozidel s ukončenou životností.

(4) Komise ve svém hodnocení směrnice 2000/53/ES zdůraznila, že směrnice účinně plní mnoho svých počátečních cílů, zejména odstranění kadmia, olova, rtuti a šestimocného chromu z vozidel, zvýšení počtu sběrných míst pro vozidla s ukončenou životností a dosažení cílů v oblasti využití a recyklace. V hodnocení však bylo zjištěno, že uvedená směrnice se dostatečně nezabývá důležitými otázkami spojenými se sběrem vozidel s ukončenou životností a že již není přizpůsobena tak, aby zajistila vysokou kvalitu zpracování těchto vozidel.

([3]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1252 ze dne 11. dubna 2024, kterým se stanoví rámec pro zajištění bezpečných a udržitelných dodávek kritických surovin a mění nařízení (EU) č. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 a (EU) 2019/1020 (Úř. věst. L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).

([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 269, 21.10.2000, s. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj).

(5) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/64/ES ([5]) upravuje schvalování typu vozidel z hlediska jejich opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti, aby tato vozidla mohla ve fázi ukončení své životnosti splnit cíle stanovené ve směrnici 2000/53/ES. Směrnice 2005/64/ES však nebyla účinná, pokud jde o podstatné zlepšení opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nových vozidel, a není přizpůsobena vlastnostem nových vozidel, které se od vstupu směrnice 2005/64/ES v platnost výrazně změnily.

(6) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ([6]) zavedlo komplexní systém schvalování typu motorových vozidel a přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a systém dozoru nad trhem s nimi s cílem zajistit řádné fungování jednotného trhu a nabídnout vysokou úroveň environmentální výkonnosti. Je zapotřebí samostatného regulačního aktu pro účely postupu EU schválení typu stanoveného v příloze II uvedeného nařízení. Je proto nezbytné stanovit ustanovení a požadavky týkající se oběhovosti vozidel, která procházejí procesem EU schvalování typu. Pro zajištění souladu vozidel s těmito požadavky je nutné zajistit jejich ověření v procesu EU schvalování typu. Na schválení typu vydaná v souladu s požadavky tohoto nařízení se vztahují správní ustanovení nařízení (EU) 2018/858, včetně ustanovení o dozoru nad trhem, nápravných opatřeních, ochranných doložkách a sankcích.

(7) Je důležité rozlišovat mezi stávajícími schváleními typu a novými schváleními typu. Z tohoto důvodu je nezbytné vyjasnit, která ustanovení se vztahují na nové typy vozidel podle nařízení (EU) 2018/858. Proto by mělo být vyjasněno, že změny schválení typu systematicky nevyžadují rozšíření schválení typu podle uvedeného nařízení.

(8) V zájmu lepšího fungování jednotného trhu při zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí je zásadní harmonizovat podmínky pro schvalování typu vozidel, pokud jde o jejich opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, fázi výroby vozidel, hodnocení statusu vozidla a vývoz ojetých vozidel. Aby se přispělo k cílům zachování, ochrany a zlepšování kvality životního prostředí, ochrany lidského zdraví a uvážlivého a racionálního využívání přírodních zdrojů, je nezbytné stanovit pravidla pro nakládání s vozidly s ukončenou životností s přihlédnutím k jejich konstrukci, jakož i opatření zaměřená na předcházení nezákonné demontáži, jako je lepší sledovatelnost v případě převodu vlastnictví ojetých vozidel. Nejefektivnějším způsobem, jak usnadnit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství, je tudíž zavedení jednotného regulačního rámce na úrovni Unie, který by integrovaným a důsledným způsobem pokrýval projektování a výrobu vozidel, jejich uvádění na trh v Unii a zpracování po ukončení jejich životnosti. To je rovněž zásadní pro rozvoj trhu Unie s druhotnými surovinami, které jsou součástí nových vozidel uváděných na trh, a také pro zamezení překážek obchodu a narušení hospodářské soutěže, zajištění právní jasnosti a zlepšení environmentální výkonnosti u všech hospodářských subjektů zapojených do projektování, výroby a zpracování vozidel po ukončení jejich životnosti. Za účelem dosažení těchto cílů by směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES měly být na základě článku 114 a čl. 192 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) nahrazeny nařízením.

(9) V nejvzdálenějších regionech uvedených v článku 349 Smlouvy o fungování EU by členské státy s ohledem na povahu těchto regionů měly mít možnost přizpůsobit povinnosti výrobců tak, aby bylo zaručeno poskytování služeb a byly pokryty náklady na nakládání s vozidly s ukončenou životností.

([5]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/64/ES ze dne 26. října 2005 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti a o změně směrnice Rady 70/156/EHS (Úř. věst. L 310, 25.11.2005, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj).

([6]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

(10) Směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES se vztahují pouze na osobní vozidla (M_1) a lehká užitková vozidla (N_1), která tvoří přibližně 85 % všech vozidel registrovaných v Unii. Na zbývající vozidla, tj. dvoukolová a tříkolová vozidla, čtyřkolky, nákladní automobily, autobusy a přípojná vozidla, se nevztahují žádné právní předpisy Unie týkající se jejich ekodesignu a nakládání s nimi po ukončení jejich životnosti. Proto za účelem zajištění komplexního oběhového rámce pro všechna vozidla registrovaná v Unii, včetně jejich zpracování způsobem šetrným k životnímu prostředí, a s cílem zabránit roztříštění jednotného trhu by se toto nařízení mělo vztahovat nejen na vozidla kategorií M_1 a N_1, ale částečně také na některá vozidla kategorie L, těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3, N_2, N_3 a O). O zpracování těchto vozidel po ukončení jejich životnosti v Unii chybí komplexní informace, což brání tomu, aby se na ně vztahoval stejný režim jako na vozidla kategorií M_1 a N_1 po vstupu tohoto nařízení v platnost. Požadavky týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jejich povinného odevzdání ke zpracování do autorizovaných zpracovatelských zařízení, jakož i odstranění znečišťujících látek z těchto vozidel, povinného vyjmutí některých dílů a konstrukčních částí pro účely opětovného použití a recyklace před drcením a podmínek pro skládkování neinertního odpadu z drcení vozidel by se měly vztahovat na vozidla kategorie L a těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3, N_2, N_3 a O). Aby se usnadnilo zpracování těchto vozidel s ukončenou životností, mělo by se od jejich výrobců vyžadovat, aby poskytovali informace o vyjmutí a výměně dílů, konstrukčních částí a materiálů z těchto vozidel. Na tyto kategorie vozidel by se také měla vztahovat ustanovení upravující rozšířenou odpovědnost výrobce, která pokrývají náklady na sběr vozidel a odstranění znečišťujících látek z vozidel po ukončení jejich životnosti.

(11) Vzhledem k tomu, že ne všechny členské státy vyžadují registraci vozidel kategorií $L1_e$, $L2_e$ nebo $L6_e$, je nezbytné dát členským státům možnost osvobodit tyto kategorie vozidel od požadavků spojených s registrací.

(12) Problémy s vývozem ojetých vozidel se týkají nejen osobních (M_1) a lehkých užitkových vozidel (N_1), ale také, jak ukazují studie, větších vozidel. Proto by se tato ustanovení měla vztahovat i na těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3, N_2, N_3 a O).

(13) Z oblasti působnosti tohoto nařízení by měla být vyňata vozidla zkonstruovaná a vyrobená nebo upravená k použití pouze ozbrojenými silami, jakož i vozidla zkonstruovaná a vyrobená k využití pro ozbrojené složky, civilní ochranu, požární službu, složky odpovídající za udržování veřejného pořádku a lékařskou záchrannou službu. Tato vozidla plní specializované provozní funkce a podléhají zvláštním technickým požadavkům a jejich návrh, konstrukce a používání se výrazně liší od návrhu, konstrukce a používání vozidel určených pro obecnou silniční dopravu. Uplatňování obecných požadavků na oběhovost při navrhování vozidel a nakládání s nimi po ukončení životnosti by proto nebylo vhodné a jejich vyloučení z oblasti působnosti tohoto nařízení je v souladu se zvláštní povahou jejich funkcí.

(14) V zájmu zachování evropského kulturního dědictví by z oblasti působnosti tohoto nařízení měla být vyňata historická vozidla a neměly by se na ně vztahovat povinnosti související s převodem vlastnictví nebo vývozem ani požadavky týkající se konce životnosti. Obdobně by z oblasti působnosti tohoto nařízení měla být vyňata vozidla, která členský stát uznává za vozidla zvláštního kulturního zájmu. To se může týkat například vozidel, která jsou ve vlastnictví sběratelů nebo muzeí, vozidel vyrobených na zakázku nebo závodních vozidel, pokud zvláštní kulturní zájem spojený s těmito vozidly uznají příslušné orgány. Před tím, než budou tato vozidla považována za historická vozidla nebo vozidla zvláštního kulturního zájmu, by se však požadavky tohoto nařízení, jako jsou například požadavky na oběhový design, na tato vozidla měly vztahovat. Na druhou stranu, pokud tato vozidla již nebudou členskými státy považována za historická vozidla nebo vozidla zvláštního kulturního zájmu, budou opět spadat do oblasti působnosti tohoto nařízení a měly by se na ně vztahovat požadavky, jako jsou povinnosti týkající se převodu vlastnictví, vývozu nebo konce životnosti.

(15) Aby se předešlo nadměrné administrativní zátěži a zajistilo se, že oblast působnosti tohoto nařízení bude odpovídat potřebám vnitřního trhu, měly by být z tohoto nařízení vyňaty jiné typy vozidel, jako jsou vozidla kategorie L vyráběná v malých sériích nebo některá jízdní kola určená ke šlapání kategorií $L1_e$-A and $L1_e$-B.

(16) Vozidla zvláštního určení jsou navržena k výkonu zvláštních funkcí a vyžadují zvláštní úpravy karoserie, které nejsou zcela pod kontrolou výrobce. To ztěžuje výpočet míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti. U vozidel zvláštního určení kategorií M_1 a N_1 by náklady na sběr, odstranění znečišťujících látek a povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí a zpracování měli hradit výrobci v rámci systému rozšířené odpovědnosti výrobce. Na vozidla zvláštního určení kategorií M_2, M_3, N_2, N_3 a O by se měl vztahovat jen omezený soubor pravidel. Na vozidla zvláštního určení kategorií M_1 a N_1 by se měla vztahovat ustanovení týkající se přítomnosti látek vzbuzujících obavy ve vozidlech, jak je tomu podle směrnice 2000/53/ES. Ostatní části vozidel zvláštního určení, jejichž typ byl schválen v rámci vícestupňového schvalování typu, by měly být zahrnuty ve stejném rozsahu, jaký se uplatňuje na příslušnou kategorii dotčeného vozidla. Na vozidla zvláštního určení všech kategorií kromě kategorie M_1 a N_1 vyráběná malým výrobcem by se toto nařízení vztahovat nemělo.

(17) Obytné automobily a obytné přívěsy se liší od konvenčních nebo přípojných vozidel, neboť slouží primárně k ubytování, a nikoli dopravě. Součástí konstrukce těchto obytných automobilů jsou prvky, které se standardně v automobilech nenacházejí, jako je dřevo, nábytek a vodovodní a elektrické systémy pro domácnosti, které se v zařízeních na recyklaci vozidel nezpracovávají. Mnoho obytných přívěsů je trvale odstaveno na jednom místě a slouží jako rekreační obydlí, používá se k sezónnímu ubytování a zůstává funkční po celá desetiletí. Vzhledem k jejich zvláštnímu účelu, odlišnému materiálovému složení a trvalému používání by obytné přívěsy měly být z oblasti působnosti tohoto nařízení vyňaty. Obytné automobily, které jsou často neregistrované, by neměly být klasifikovány jako vozidla s ukončenou životností, pokud se nadále používají k bydlení. Obytné automobily, které mají ve svých základních vozidlech díly a konstrukční části, které se používají i v jiných vozidlech, by proto měly podléhat stejným povinnostem, jakmile se přestanou používat pro účely bydlení.

(18) Jeden z největších praktických problémů spojených s uplatňováním směrnice 2000/53/ES se týká určení toho, zda se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, zejména v případech přeshraniční přepravy vozidel. Navzdory vydání pokynů k této otázce zůstává takové posouzení problematické. Je proto nutné stanovit právně závazná přesná kritéria, která umožní určit vozidlo s ukončenou životností. Tato kritéria by měly používat všechny příslušné orgány, hospodářské subjekty a vlastníci vozidel, kteří nakládají s vozidly s ukončenou životností. Rovněž je však nezbytné stanovit výjimky, aby měly členské státy i nadále možnost určit situace, kdy by jednotlivá vozidla neměla spadat do působnosti tohoto nařízení, protože mají status vozidla zvláštního kulturního zájmu, a to po dobu zachovávání tohoto statusu. Kromě toho by příslušné orgány členského státu měly mít možnost na žádost vlastníka vozidla udělit výjimku, pokud jde o status vozidla s ukončenou životností, v případě, že je dotčené vozidlo předmětem opravy.

(19) Hodnocení směrnice 2000/53/ES dospělo k závěru, že ustanovení uvedené směrnice o projektování vozidel, jejichž cílem je usnadnit demontáž vozidel a využití recyklovaných materiálů, mají velmi omezený dopad na projektování a výrobu nových vozidel, neboť nejsou dostatečně podrobná, konkrétní a měřitelná.

(20) K řešení projektování všech vozidel uváděných na trh Unie, jakož i fáze po ukončení jejich životnosti je nezbytné stanovit harmonizované požadavky na oběhovost ověřované ve fázi schvalování typu. Je nezbytné projektovat a vyrábět vozidla tak, aby jejich díly a konstrukční části byly opětovně použitelné a aby materiály, které obsahují, byly recyklovatelné, s cílem zabránit tomu, že tyto díly, konstrukční části a materiály nebudou moci být po ukončení životnosti vozidla řádně zhodnoceny. Výrobci a jejich dodavatelé by proto měli začlenit strategie projektování, které zlepšují opětovnou použitelnost a recyklovatelnost, již do rané fáze vývoje nových vozidel. Nové typy vozidel by proto měly být i nadále konstruovány tak, aby byly opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 % hmotnosti vozidla a opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla, jak je již stanoveno ve směrnici 2005/64/ES. Aby bylo zajištěno, že výpočet míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je prováděn jednotným způsobem a lze jej sledovat, měla by být vytvořena nová metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla. Tato metodika by měla lépe odrážet skutečný potenciál nového vozidla, které má být po ukončení své životnosti recyklováno, opětovně použito a využito, a současně by měla zohlednit probíhající technologický pokrok. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření takové metodiky se zohledněním mezinárodní normy ISO 22628:2002. Dokud nebude taková metodika vytvořena, měla by se míra opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nadále vypočítávat podle mezinárodní normy ISO 22628:2002, jak je uvedeno ve směrnici 2005/64/ES. Komise by měla usilovat o zajištění toho, aby byla příslušná metodika EHK OSN (Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů) odpovídajícím způsobem aktualizována s cílem zabránit nesouladu s metodikou Unie a snížit zátěž pro výrobce.

(21) Dodavatelský řetězec automobilového průmyslu zahrnuje velký počet dodavatelů, včetně mnoha malých a středních podniků, které působí v různých regionech a mají různé organizační struktury. Výrobci by měli v celém dodavatelském řetězci shromažďovat informace o materiálech používaných ve vozidlech a stanovit a zavést postupy pro ověřování správnosti těchto informací, měli by však zohlednit kapacity malých a středních podniků. Malé a střední podniky mají často omezené administrativní zdroje, méně technických nástrojů a v některých případech nemají zavedené systémy pro vytváření nebo ověřování podrobných údajů o životním prostředí nebo materiálovém složení. Tato omezení mohou ovlivnit dostupnost a úplnost informací, které jsou malé a střední podniky schopny poskytnout. Při posuzování postupů výrobců pro shromažďování a ověřování informací o dodavatelích by proto měla být řádně zohledněna zvláštní situace malých a středních podniků v dodavatelském řetězci.

(22) Zajištění opravitelnosti vozidel po celou dobu jejich životnosti je základním pilířem skutečně udržitelného a oběhového automobilového hospodářství. Vozidla by neměla být předčasně klasifikována jako vozidla s ukončenou životností, pokud jsou opravitelná, neboť by to vedlo ke zbytečnému odpadu, ekonomické neefektivnosti a nepřiměřené zátěži pro majitele vozidel.

(23) Vozidla by měla být projektována a vyráběna tak, aby byla omezena přítomnost látek vzbuzujících obavy. Ve svém sdělení ze dne 14. října 2020 „Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek – K životnímu prostředí bez toxických látek“ Komise uvedla, že látky vzbuzující obavy mají být co nejvíce minimalizovány a nahrazeny a že se mají postupně odstranit nejškodlivější chemické látky pro jiné než zásadní společenské použití, zejména ve spotřebitelských výrobcích. Používání látek vzbuzujících obavy jako složek materiálů používaných ve vozidlech nebo složek kteréhokoli z dílů nebo konstrukčních částí vozidel by proto mělo být co nejvíce minimalizováno s cílem zajistit, aby vozidla ani materiály získané recyklací z vozidel neměly po celý svůj životní cyklus žádné nepříznivé účinky na životní prostředí nebo lidské zdraví.

(24) Směrnice 2000/53/ES již omezuje používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu ve vozidlech a stanoví výjimky, podle nichž je dovoleno tyto látky v určitých aplikacích používat. Toto nařízení by mělo tato stávající pravidla převzít. V zájmu zajištění soudržnosti právních předpisů o chemických látkách by se však omezení týkající se uvádění na trh a používání jiných látek ve vozidlech měla řešit podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 ([7]). Podobně by měla být na základě uvedeného nařízení dodržována omezení používání látek upravených nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1021 ([8]).

(25) S cílem usnadnit dodržování tohoto nařízení a poskytnout pokyny ohledně přítomnosti látek vzbuzujících obavy ve vozidlech a v jejich dílech a konstrukčních částech, včetně těch, které brání opětovnému použití a recyklaci materiálů nebo mají nepříznivé účinky na zdraví nebo životní prostředí, je vhodné, aby Komise provedla posouzení a zmapování těchto látek. Za tímto účelem by Komise měla za pomoci Evropské agentury pro chemické látky zřízené nařízením (ES) č. 1907/2006 (dále jen „agentura“) vypracovat zprávu o přítomnosti látek vzbuzujících obavy ve vozidlech. Tato zpráva by měla určit, do jaké míry tyto látky brání opětovnému použití a recyklaci nebo nepříznivě ovlivňují zdraví nebo životní prostředí, aniž by zdvojovala posouzení, která jsou již vyžadována podle jiných právních předpisů Unie. Na základě svých zjištění by Komise měla zvážit a přijmout vhodná následná opatření, včetně případného přijetí aktů v přenesené pravomoci za účelem stanovení požadavků na informace a omezení pro látky vzbuzující obavy, které negativně ovlivňují opětovné použití a recyklaci materiálů z důvodů, které primárně nesouvisejí s chemickou bezpečností.

(26) Směrnice 2000/53/ES stanoví výjimky z omezení používání olova a kadmia v bateriích používaných ve vozidlech, které jsou převzaty tímto nařízením. Používání látek v bateriích však komplexně upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1542 ([9]). Proto by tyto látky měly být řešeny a jejich omezení a související výjimky nakonec případně převedeny do předmětného nařízení prostřednictvím pozměňujícího ustanovení uvedeného v tomto nařízení.

(27) S cílem zohlednit vědecký a technický pokrok by měla být na Komisi nadále přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o změnu výjimek z omezení používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu ve vozidlech podle tohoto nařízení. Úpravě nebo zrušení těchto výjimek by mělo předcházet posouzení socioekonomických dopadů takové změny, které ve směrnici 2000/53/ES chybí, včetně zvážení dostupnosti alternativních látek a dopadů na životní prostředí a lidské zdraví během celého životního cyklu vozidel. Před přijetím takového aktu v přenesené pravomoci by Komise měla konzultovat s příslušnými odborníky a zúčastněnými stranami s cílem zohlednit socioekonomické dopady a dopady na životní prostředí a lidské zdraví. V zájmu zajištění účinného rozhodování, koordinace a řízení technických, vědeckých a správních aspektů změny tohoto nařízení v souvislosti s omezením používání látek ve vozidlech by měla být při tomto posuzování Komisi nápomocna agentura.

([7]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 ze dne 18. prosince 2006 o registraci, hodnocení, povolování a omezování chemických látek, o zřízení Evropské agentury pro chemické látky, o změně směrnice 1999/45/ES a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 793/93, nařízení Komise (ES) č. 1488/94, směrnice Rady 76/769/EHS a směrnic Komise 91/155/EHS, 93/67/EHS, 93/105/ES a 2000/21/ES (Úř. věst. L 396, 30.12.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj).

([8]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1021 ze dne 20. června 2019 o perzistentních organických znečišťujících látkách (Úř. věst. L 169, 25.6.2019, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj).

([9]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1542 ze dne 12. července 2023 o bateriích a odpadních bateriích, o změně směrnice 2008/98/ES a nařízení (EU) 2019/1020 a o zrušení směrnice 2006/66/ES (Úř. věst. L 191, 28.7.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).

(28) Pro zvýšení oběhovosti v automobilovém průmyslu by měla být vozidla postupně projektována a vyráběna tak, aby se místo primárních surovin používaly recyklované materiály a zároveň byla zachována bezpečnost vozidel. Používání recyklovaných materiálů umožňuje efektivnější využívání zdrojů, dekarbonizuje výrobu a omezuje negativní dopady na životní prostředí spojené s používáním primárních surovin. Zvýšená oběhovost vozidel vyrobených ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispěje rovněž ke snížení emisí skleníkových plynů na celém světě, včetně Unie. Posiluje také strategickou autonomii a konkurenceschopnost Unie tím, že snižuje surovinovou a energetickou závislost spojenou s dodávkami primárních surovin, zejména tím, že přispívá k udržení cenných kritických surovin v Unii a současně posiluje trh s druhotnými surovinami. Ačkoli na celosvětové úrovni neexistují žádné požadavky týkající se používání recyklovaného obsahu, mnoho výrobců recyklované materiály do svých vozidel již zabudovává. Stanovení cílů a jednotných ustanovení o způsobu výpočtu recyklovaného obsahu zajistí právní jistotu a přispěje k vytvoření spravedlivé hospodářské soutěže mezi výrobci. Požadavky by se měly vztahovat na všechny výrobce, kteří hodlají uvést vozidla na trh Unie, a to i prostřednictvím online tržišť, bez ohledu na to, kde mají sídlo. Vzhledem k významu globálních hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu by toto nařízení mělo umožnit získávat druhotné suroviny ze zemí mimo Unii.

(29) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat plasty recyklované z plastového odpadu od konečného spotřebitele, přičemž jejich podíl by se měl postupně zvyšovat. 20 % tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů v typech vozidla by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností. Výběr plastů, na něž se cíle vztahují, vychází z recyklovatelných typů plastů uvedených ve specializované studii Společného výzkumného střediska nazvané „Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles – Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive“ (Směrem k cílům týkajícím se obsahu recyklovaných plastů v nových osobních automobilech a lehkých užitkových vozidlech – technické návrhy a analýza dopadů v souvislosti s přezkumem směrnice o vozidlech s ukončenou životností) a v posouzení dopadů tohoto nařízení. V těchto dokumentech nejsou při výpočtu cílů zohledněny termosety (s výjimkou polyuretanových pěn v sedadlech) ani elastomery, jelikož termosety jsou obzvláště náročné na recyklaci. Definici polymeru uvedenou v definici plastů stanovené v nařízení (ES) č. 1907/2006 ve skutečnosti splňuje mnoho běžných elastomerů, termosetů a zesíťovaných materiálů. Na elastomery, včetně termoplastických elastomerů, které mohou být znovu zpracovány na termoplasty, se cíle pro obsah recyklovaných plastů stanovené v tomto nařízení vztahují. Zvažují se však cíle pro obsah recyklovaných elastomerů v pneumatikách, neboť pneumatiky jsou prioritním výrobkem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1781 ([10]), a proto nespadají do oblasti působnosti tohoto nařízení. Za účelem zajištění jednotných podmínek pro plnění této povinnosti by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu plastů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele a podílů odpadu od konečného spotřebitele z vozidel s ukončenou životností. Aby bylo možné používat jiné metody recyklace než mechanickou recyklaci, včetně chemické recyklace, a přispět k dosažení cílů pro recyklovaný obsah, je nezbytné stanovit dodatečná pravidla pro výpočet, ověřování a vykazování obsahu recyklovaných plastů. V takových případech je nezbytné zavést tzv. účtování hmotnostní bilance v souladu s metodikami účtování hmotnostní bilance použitelnými pro recyklaci plastů, s přihlédnutím k charakteristikám specializovaných recyklačních technologií pro plasty, například v heterogenním drceném automobilovém odpadu. Pokud je dodržování minimálních procentních podílů nadměrně ztíženo nedostatkem nebo příliš vysokými cenami konkrétních recyklovaných plastů, měla by být Komisi svěřena pravomoc doplnit toto nařízení stanovením dočasných odchylek od cílů pro obsah recyklovaných plastů.

([10]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1781 ze dne 13. června 2024 o vytvoření rámce pro stanovení požadavků na ekodesign udržitelných výrobků, o změně směrnice (EU) 2020/1828 a nařízení (EU) 2023/1542 a o zrušení směrnice 2009/125/ES (Úř. věst. L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj).

(30) Podpora používání recyklovaných plastů ve vozidlech je založena na předpokladu, že samotný recyklovaný obsah byl vyroben environmentálně udržitelným způsobem, aby se snížila uhlíková stopa a podpořilo se oběhové hospodářství. Za tímto účelem je třeba zavést určité záruky k zajištění toho, aby způsob, jakým je recyklovaný obsah získán, neodstranil přínosy pro životní prostředí plynoucí z používání tohoto recyklovaného obsahu ve vozidlech. V případě recyklovaných plastů vyráběných v tuzemsku i dovážených recyklovaných plastů je proto nezbytné řešit související otázky životního prostředí nediskriminačním způsobem. Aby mohly být recyklované plasty započítány do cílů pro recyklovaný obsah stanovených v tomto nařízení, měly by se na ně vztahovat rovnocenné podmínky, pokud jde o požadavky na ochranu lidského zdraví, klimatu a životního prostředí, včetně požadavků na emise a nakládání s odpady, bez ohledu na to, zda recyklace probíhá v rámci Unie, nebo mimo ni.

(31) Podmínky vztahující se na materiál recyklovaný ve třetích zemích, včetně požadavků na audit, by se měly uplatňovat od 14. srpna 2030 a Komise by měla komplexněji posoudit očekávaný dopad těchto podmínek s ohledem na vývoj situace na trhu a obchodních vztahů a do 14. srpna 2028 by měla o svém posouzení podat zprávu Evropskému parlamentu a Radě.

(32) Za účelem dosažení cílů pro integraci recyklovaného obsahu podle tohoto nařízení by Komise měla do 14. srpna 2032 zveřejnit přezkum stavu technologického vývoje a environmentální výkonnosti plastů na biologické bázi a elastomerů získaných opětovným zpracováním pneumatik z vozidel a případně předložit legislativní návrh s požadavky a cíli v oblasti udržitelnosti.

(33) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by měl být stanoven minimální podíl oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele a případně z železného šrotu v nových vozidlech. Na Komisi by proto měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o stanovení minimálního podílu oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele – a je-li to relevantní, z železného šrotu, včetně skupin plochých a dlouhých výrobků z uhlíkové a případně i korozivzdorné oceli –, která má být přítomna v typech vozidel a má být do nich zabudována. Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle, včetně dopadů na další odvětví využívající ocel a celosvětové emise skleníkových plynů. Je důležité rozlišovat mezi různými skupinami výrobků z oceli v rámci vozidla, neboť jsou vyráběny za použití různých technologií, které mají různá omezení z hlediska použití železného šrotu, pokud jde o jejich schopnost tolerovat obsah mědi a jiné znečišťující prvky. Za účelem doplnění některých jiných než podstatných prvků tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového odpadu od konečného spotřebitele a případně z železného šrotu, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.

(34) Automobilový průmysl je rovněž jedním z největších uživatelů hliníku, přičemž na toto odvětví připadá více než 40 % celkové poptávky Unie a využívání hliníku roste. Využívání recyklovaného hliníku v nových vozidlech je v současnosti nízké. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě, snížit spotřebu energie a náklady na energii a zvýšit odolnost snížením závislosti na dodávkách primárních surovin je vhodné zvýšit využívání recyklovaného hliníku ve vozidlech. Za tímto účelem by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o stanovení minimálního podílu hliníku a jeho slitin recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele a případně z odpadu z výroby, jež jsou přítomny v typech vozidel a do nich zabudovány. Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle. Za účelem doplnění některých jiných než podstatných prvků tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu hliníku a jeho slitin získaných z odpadu od konečného spotřebitele a případně z odpadu z výroby, jež jsou přítomny v daném typu vozidla a do něj zabudovány.

(35) Existuje potenciál ke zvýšení používání ve vozidlech obsahu jiných recyklovaných materiálů běžně používaných v automobilovém průmyslu, pro něž jsou trhy s druhotnými surovinami nedostatečně rozvinuté, stopa spojená s produkcí primárních surovin je výrazná nebo úrovně recyklace jsou omezené, zatímco technologie třídění a recyklace se zlepšují. Je proto vhodné, aby Komise posoudila potřebnost, proveditelnost a dopady stanovení cílů pro obsah recyklovaného neodymu, dysprosia, praseodymu, terbia, samaria, niklu, kobaltu a boru používaných v permanentních magnetech, jakož i hořčíku a jeho slitin.

(36) Za účelem posílení nedostatečně rozvinutých trhů s druhotnými surovinami by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o stanovení minimálního podílu hořčíku a jeho slitin, neodymu, dysprosia, praseodymu, terbia, samaria, niklu, kobaltu nebo boru recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele, které jsou přítomny v typech vozidel a jsou do nich zabudovány. Za účelem doplnění některých jiných, než podstatných prvků tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílů uvedených materiálů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele a případně z odpadu z výroby v typech vozidel. Metodika je nezbytná pro vyjasnění definic odpadu od konečného spotřebitele a odpadu z výroby. Je to důležité pro stimulaci zlepšení kvality a zachování hodnoty u frakcí odpadu od konečného spotřebitele. Pro podporu dekarbonizace prostřednictvím větší míry používání recyklovaného obsahu je nutné jasné vymezení pojmů s cílem stimulovat recyklaci odpadu od konečného spotřebitele a současně minimalizovat používání odpadu z výroby, který má obvykle stejnou uhlíkovou stopu jako primární surovina.

(37) V souladu s požadavky nařízení (EU) 2024/1252 a vzhledem k tomu, že je nezbytné, aby toto nařízení obsahovalo ustanovení o recyklovaném obsahu ve vozidlech a informace o vyjímání dílů a konstrukčních částí vozidel obsahujících materiály permanentních magnetů, měla by se tato ustanovení použít jako odvětvové provedení ustanovení obsažených v nařízení (EU) 2024/1252. Tím se zajistí zefektivnění a integrace různých povinností týkajících se informací o vyjímání těchto dílů a konstrukčních částí podle tohoto nařízení s ohledem na povinnosti týkající se jiných dílů a konstrukčních částí. Pokud jde o označování, platí povinnosti uvedené v článku 28 nařízení (EU) 2024/1252.

(38) Aby bylo zajištěno, že baterie jsou recyklovány v souladu s požadavky nařízení (EU) 2023/1542 a že lze vyměnit a recyklovat i motory na elektrický pohon, které obsahují významné množství prvků vzácných zemin, je nutné zavést požadavky na projektování pro nové typy vozidel, které zajistí, aby tyto baterie a jejich napájecí sady a motory na elektrický pohon mohla autorizovaná zpracovatelská zařízení nebo provozovatelé zařízení oprav a údržby v kterékoli fázi životního cyklu vozidla snadno vyjmout. Komise by měla rovněž podpořit vypracování norem pro způsoby navrhování a montáže, které usnadňují údržbu, opravy a nové využití baterií a napájecích sad. Obecněji řečeno, aby se maximalizoval potenciál pro výměnu, opětovné použití, recyklaci, repasování nebo renovaci dílů a konstrukčních částí vozidel a aby se minimalizoval odpad, měla by být vozidla projektována tak, aby bylo možné vyjmout co největší počet dílů a konstrukčních částí. Pojem technická proveditelnost by měl být vykládán způsobem, který podporuje a usnadňuje dosažení těchto cílů, přičemž je třeba uznat, že v určitých případech mohou bezpečnostní nebo funkční požadavky na některý díl odůvodnit alternativní řešení, která omezují vyjmutelnost dílu nebo konstrukční části. V takových případech by výrobci měli prokázat nezbytnost dané volby. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o změnu tohoto nařízení revizí seznamu dílů a konstrukčních částí, které mají být projektovány tak, aby mohly být z vozidel vyjmuty a vyměněny. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto požadavku na projektování by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.

(39) Systém schvalování typu stanovený v nařízení (EU) 2018/858 vyžaduje, aby výrobci konstruovali svá vozidla, systémy, konstrukční části a samostatné technické celky v souladu se schváleným typem vozidla. Aby bylo zajištěno, že výrobci splňují požadavky na oběhovost, které se na ně vztahují ve fázi schvalování typu a které jsou stanoveny v tomto nařízení, a že orgány udělující schválení typu mohou ověřit jejich splnění, je nezbytné, aby výrobci zahrnuli do dokumentace informace požadované pro postup schvalování typu. Aby se zvýšila transparentnost a bylo zajištěno, že požadované informace o schválení typu jsou předkládány způsobem, který je v souladu s požadavky jiných právních předpisů upravujících požadavky na schvalování typu vozidel, měla by Komise změnit pravidla stanovená v prováděcím nařízení Komise (EU) 2020/683 ([11]), která standardizují dokumenty a informace, jež mají být zahrnuty do dokumentace, a upřesňují tak správní požadavky na schvalování typu.

(40) Aby výrobci osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel zavedli opatření, která zajistí splnění požadavků na oběhovost podle tohoto nařízení, a byli motivováni ke zlepšení oběhovosti typů vozidel, měli by vypracovat komplexní strategii oběhovosti. Strategie oběhovosti by měla být vypracována na úrovni výrobce a každých pět let aktualizována. V kopii by měla být předložena orgánům udělujícím schválení typu i Komisi. Přestože je strategie oběhovosti předkládána orgánům udělujícím schválení typu, neměla by být spojena s procesem schvalování typu. Aby byl zajištěn širší dohled a kontrola, měla by Komise strategie oběhovosti výrobců, jakož i jejich aktualizované verze zveřejnit, a to s náležitým ohledem na ochranu veškerých důvěrných informací. Komise by měla alespoň každých šest let vypracovat a zveřejnit zprávu o oběhovosti automobilového průmyslu na základě strategií oběhovosti předkládaných výrobci a dalších informací.

(41) Aby se zvýšila transparentnost používání recyklovaných materiálů v automobilovém průmyslu a byly poskytnuty pobídky ke zvýšení úrovní recyklovaného obsahu, měli by být výrobci povinni předložit technickou dokumentaci, která by uváděla procento recyklovaných materiálů přítomných v nových typech vozidel, které jsou předkládány ke schválení typu. Tento požadavek by se měl vztahovat na vybrané materiály, u nichž by zvýšení úrovně recyklovaného obsahu ve vozidlech mělo obzvláště významné přínosy pro životní prostředí. Jako součást žádosti o schválení typu by mělo být orgánu udělujícímu schválení typu společně s dalšími dokumenty předloženo povinné prohlášení.

(42) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobci a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění vysoce kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím, a to i prostřednictvím stávajících nástrojů používaných v automobilovém průmyslu, umožňujícím bezpečné vyjmutí určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Výrobci by neměli mít povinnost tyto informace provozovatelům zařízení oprav a údržby poskytovat v případě, že již byly tyto informace zpřístupněny podle jiných právních předpisů Unie. Uvedené informace by měly provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady, vydavatelům technických informací a provozovatelům zařízení oprav a údržby poskytovat pokyny ohledně jednotlivých kroků potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich napájecím sadám a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Informace by měly také poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií pro tento přístup a vyjmutí. Rovněž by měly pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) 2024/1252. Výrobci by rovněž měli tísňovým službám poskytnout pokyny pro provedení záchranných a nouzových opatření. Je důležité řádně dodržovat práva duševního vlastnictví a zajistit, aby přístup k technickým informacím neohrožoval chráněné technologie nebo obchodní tajemství. Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobci a informace by měly být poskytovány bezplatně, s výjimkou únosných administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. Vzhledem k potřebě podporovat dodatečné úpravy vozidel jako způsob, jak snížit emise, prodloužit životnost vozidla a podpořit udržitelnost, by výrobci měli rovněž zajistit řádnou spolupráci se subjekty zabývajícími se dodatečnou úpravou vozidel.

([11]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/683 ze dne 15. dubna 2020, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o správní požadavky na schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, a na dozor nad trhem s nimi (Úř. věst. L 163, 26.5.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

(43) Měl by být zaručen přístup subjektů na následném trhu k informacím o vyjmutí dílů a konstrukčních částí z vozidel s ukončenou životností, a to i s ohledem na budoucí výměnu těchto dílů a konstrukčních částí, aby byla spotřebitelům zaručena možnost volby a zajištěno účinné využívání zdrojů. Je proto nezbytné zajistit, aby provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a vydavatelům technických informací byly poskytnuty informace nezbytné pro bezpečné a účinné vyjmutí těchto dílů a konstrukčních částí z vozidel s ukončenou životností. Kromě toho by tyto informace měly být poskytovány provozovatelům vykonávajícím činnost zahrnující opravy a údržbu vozidel, pokud nejsou považováni za provozovatele zařízení pro nakládání s odpady, a to pouze v případech, kdy se na toto poskytování informací již nevztahují jiné právní předpisy Unie.

(44) Ačkoli se ke kontrole různých dílů a konstrukčních částí ve vozidlech stále častěji používá digitální kódování, hodnocení směrnice 2000/53/ES zjistilo, že takové kódování by mohlo bránit potenciálu opětovného použití, repasování a renovace některých dílů a konstrukčních částí. Je proto zásadní, aby výrobci měli povinnost poskytnout informace, které umožní profesionálním provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby překonat problémy, které tyto digitálně kódované díly a konstrukční části ve vozidle představují, pokud takové kódování brání opravám, údržbě nebo výměně v jiném vozidle.

(45) Výrobci a jejich dodavatelé by měli používat normy pro kódování konstrukčních částí a materiálů, které byly původně zavedeny rozhodnutím Komise 2003/138/ES ([12]), pro označování a identifikaci plastových a elastomerových dílů, konstrukčních částí a materiálů vozidel. Měli by zajistit, aby všechny díly a konstrukční části vozidel byly označeny v souladu s ostatními použitelnými právními předpisy Unie, zejména pokud jde o označování baterií a permanentních magnetů obsažených ve vozidlech, která uvádějí na trh. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o změnu přílohy, která upřesňuje, jak by díly a konstrukční části vozidel měly být označeny.

(46) V zájmu usnadnění zpracování vozidel s ukončenou životností by výrobci měli pomocí digitálních nástrojů poskytovat přesné, úplné a aktuální informace o bezpečném vyjmutí a výměně dílů a konstrukčních částí vozidel. Z toho důvodu by měl být způsobem odpovídajícím jiným digitálním informačním nástrojům a platformám, které již existují nebo se v automobilovém průmyslu dále vyvíjejí z hlediska environmentální výkonnosti vozidel, a sladěným s příslušnými ustanoveními nařízení (EU) 2023/1542, nařízení (EU) 2024/1781 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ([13]), vyvinut a zpřístupněn jako nosič údajů pro takové informace digitální pas oběhovosti vozidla. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby mohla stanovit požadavky na technický návrh a fungování pasu a pravidla pro umístění nosiče dat nebo jiného identifikátoru umožňujícího přístup k pasu vozidla. Při stanovování pravidel pro digitální pas oběhovosti vozidla by Komise měla zohlednit potřebu vysoké úrovně zabezpečení a ochrany soukromí, a to i pokud jde o provozní údaje vozidel, aby se zabránilo kybernetickým hrozbám.

([12]) Rozhodnutí Komise 2003/138/ES ze dne 27. února 2003, kterým se stanoví normy označování konstrukčních částí a materiálů pro vozidla podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 53, 28.2.2003, s. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj).

([13]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 (Úř. věst. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(47) S cílem zajistit, aby výrobci a další hospodářské subjekty podléhali ve všech členských státech stejným pravidlům, je nutné stanovit harmonizovaná pravidla pro nakládání s odpady z vozidel s ukončenou životností. To by mělo vést k vysoké úrovni ochrany životního prostředí a lidského zdraví v celé Unii. Výsledkem by byla i další harmonizace kvality služeb v oblasti nakládání s odpady poskytovaných hospodářskými subjekty a usnadnilo by to fungování trhu s druhotnými surovinami.

(48) Aby bylo zaručeno bezpečné zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem šetrným k životnímu prostředí, mělo by každé zařízení nebo každý podnik, které hodlají provádět zpracování odpadů z těchto vozidel, získat oprávnění od příslušného orgánu. Oprávnění by mělo být uděleno pouze v případě, že zařízení nebo podnik má kapacitu potřebnou k provádění operací zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem, který je v souladu s použitelnými unijními a vnitrostátními právními předpisy, včetně konkrétních požadavků na zpracování stanovených v tomto nařízení. Kromě toho by pouze autorizovaná zpracovatelská zařízení měla mít pravomoc vydávat osvědčení o likvidaci v souladu s tímto nařízením.

(49) Pokud výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců uzavřou smlouvy s autorizovanými zpracovatelskými zařízeními za účelem plnění svých povinností v rámci odpovědnosti výrobce, měly by být tyto smlouvy v souladu se zásadami práva hospodářské soutěže a neměly by obsahovat ustanovení, jejichž účelem nebo důsledkem je omezení nebo narušení hospodářské soutěže, zejména ve smyslu článků 101 a 102 Smlouvy o fungování EU. Tyto smlouvy by měly být spravedlivé, transparentní a neměly by obsahovat diskriminační podmínky. Aby se usnadnilo dodržování těchto požadavků, měly by mít členské státy možnost poskytnout vzorovou smlouvu.

(50) Směrnice 2000/53/ES zavádí základní povinnost výrobců vozidel hradit část nákladů na sběr vozidel s ukončenou životností. Na základě této povinnosti, v souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ a v souladu s obecnými minimálními požadavky na systémy rozšířené odpovědnosti výrobce podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES ([14]), je vhodné stanovit na úrovni Unie požadavky týkající se odpovědnosti výrobců v souvislosti s nakládáním s vozidly s ukončenou životností. Výrobci by měli mít rozšířenou odpovědnost výrobce za vozidla, která dodají poprvé na trh na území členského státu, jakmile tato vozidla dosáhnou fáze ukončení životnosti. Součástí rozšířené odpovědnosti výrobce by měla být povinnost zajistit, aby vozidla, která výrobci dodávají na trh v členském státě, byla sbírána a zpracovávána v souladu s tímto nařízením a aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady, kteří tato vozidla zpracovávají, plnili cíle recyklace stanovené tímto nařízením.

(51) S cílem usnadnit sledování plnění povinností výrobců v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce by měly členské státy zřídit registr výrobců nebo používat stávající registr. Požadavky na registraci by měly být harmonizovány v celé Unii za účelem usnadnění registrace, zejména v případech, kdy výrobci dodávají vozidla do různých členských států. Registr by měl být rovněž používán pro účely podávání zpráv příslušným orgánům o plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce. Vlastnosti a procesní aspekty spojené s tímto registrem by měly být rovněž v souladu s registrem výrobců zřízeným podle nařízení (EU) 2023/1542, aby výrobci vozidel a výrobci baterií mohli používat tentýž registr. Aby se usnadnila registrace výrobců ve všech členských státech, měla by Komise zřídit internetovou stránku obsahující odkazy na všechny vnitrostátní registry.

([14]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES ze dne 19. listopadu 2008 o odpadech a o zrušení některých směrnic (Úř. věst. L 312, 22.11.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj).

(52) Podle článku 30 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2065 ([15]) mají poskytovatelé online platforem umožňujících spotřebitelům uzavírat s obchodníky smlouvy na dálku zajistit, aby obchodníci mohli tyto online platformy využívat k propagaci sdělení či k nabízení výrobků nebo služeb spotřebitelům usazeným v Unii pouze tehdy, pokud poskytovatelé těchto platforem před využitím těchto platforem k uvedeným účelům, získali určité informace, které jsou u daného obchodníka relevantní. V této souvislosti vozidla představují produkty. Registr výrobců zřízený podle tohoto nařízení může představovat veřejný rejstřík pro účely souladu s čl. 30 odst. 1 písm. d) nařízení (EU) 2022/2065. Autocertifikace obchodníka, který se zavazuje nabízet pouze výrobky nebo služby, které jsou v souladu s platnými pravidly práva Unie podle čl. 30 odst. 1 písm. e) nařízení (EU) 2022/2065, se může vztahovat i na požadavky na rozšířenou odpovědnost výrobce stanovené v tomto nařízení. A konečně pro účely čl. 30 odst. 2 nařízení (EU) 2022/2065, pokud informace v registru výrobců nejsou veřejně přístupné, měly by členské státy zajistit, aby poskytovatelé online platforem měli k těmto informacím bezplatný přístup, aby mohli vynaložit veškeré úsilí k posouzení toho, zda jsou informace spolehlivé a úplné.

(53) V případě, že výrobce dodá vozidla poprvé na trh na území členského státu, v němž není usazen, měl by tento výrobce určit zplnomocněného zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce. Zastupuje-li v daném členském státě jeden zplnomocněný zástupce více než jednoho výrobce, uvede tento zplnomocněný zástupce název a kontaktní údaje každého ze zastoupených výrobců zvlášť.

(54) Výrobci by měli mít možnost zvolit si, zda budou své povinnosti rozšířené odpovědnosti výrobce vykonávat individuálně, nebo kolektivně prostřednictvím organizací odpovědnosti výrobců, které převezmou odpovědnost jejich jménem. Členské státy by však měly mít možnost požadovat, aby byl výrobce zastoupen organizací odpovědnosti výrobců. V takových případech by členský stát neměl od výrobců vyžadovat, aby byli zastoupeni konkrétní organizací odpovědnosti výrobců, neboť by měla existovat flexibilita, pokud jde o počet organizací odpovědnosti výrobců, které mohou v členském státě působit. Tak by tomu mělo být i v případě členských států se státem řízenými organizacemi odpovědnosti výrobců, na které se mohou vztahovat konkrétnější opatření podle vnitrostátního práva. Ačkoli právní rámce členských států umožňují různé správní struktury, organizace odpovědnosti výrobců by měly v zásadě fungovat tak, aby zajistily, že poplatky vybrané od výrobců budou použity výhradně k plnění povinností týkajících se sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností za účelem organizace a financování povinností v oblasti nakládání s odpady. Všechny organizace odpovědnosti výrobců by měly zajistit důvěrnost údajů, které jim výrobci poskytli. Aby bylo zajištěno řádné zohlednění zájmů všech hospodářských subjektů a zamezilo se situacím, kdy jsou provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady znevýhodněni při rozhodování v rámci systémů rozšířené odpovědnosti výrobce, mohly by například organizace odpovědnosti výrobců alespoň jednou ročně vést strukturované konzultace se zúčastněnými stranami a zveřejnit na svých internetových stránkách souhrnnou zprávu o těchto konzultacích, v níž uvedou hlavní obdržené připomínky a vysvětlení, jak byly tyto připomínky zohledněny. Provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady by měl být v řídících orgánech organizací odpovědnosti výrobců udělen status pozorovatele, konkrétně v jejich výkonných radách, s cílem zlepšit celkovou správu a účinnost systému a zároveň respektovat potřebu zabránit střetu zájmů. Kromě toho by provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady měli být organizacemi odpovědnosti výrobců vybíráni v nediskriminačním řízení založeném na transparentních kritériích pro zadávání zakázek.

([15]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2065 ze dne 19. října 2022 o jednotném trhu digitálních služeb a o změně směrnice 2000/31/ES (nařízení o digitálních službách) (Úř. věst. L 277, 27.10.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj).

(55) Výrobci by měli financovat část nákladů na sběr a zpracování vozidel s ukončenou životností, které jsou nezbytné pro splnění požadavků stanovených v tomto nařízení, zejména povinností zaměřených na zajištění vyšší kvality druhotných surovin získávaných z vozidel. Přesná výše nákladů na tyto operace, které by měli hradit výrobci, by měla být určena s přihlédnutím k příjmům, které autorizovaná zpracovatelská zařízení a jiní provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady získávají z prodeje použitých náhradních dílů nebo konstrukčních částí a druhotných surovin získaných z vozidel s ukončenou životností. Za tímto účelem by měly příslušné orgány ve spolupráci s výrobci a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady sledovat průměrné náklady na sběr, recyklaci a zpracování, jakož i výši finančních příspěvků hrazených výrobci, aby bylo zajištěno spravedlivé rozdělení nákladů mezi všechny zainteresované hospodářské subjekty.

(56) Finanční příspěvky výrobců by měly rovněž pokrýt náklady na vzdělávací kampaně zaměřené na informování veřejnosti a zvýšení sběru vozidel s ukončenou životností, jakož i zavedení systému oznamování pro vydávání a předávání osvědčení o likvidaci a shromažďování a hlášení údajů příslušným orgánům. Vzhledem k tomu, že toto nařízení zavádí změny týkající se finanční odpovědnosti výrobců za sběr vozidel s ukončenou životností, na něž se vztahuje směrnice 2000/53/ES, měla by být navíc přijata vhodná ustanovení, která zohlední přechod od směrnice 2000/53/ES k tomuto nařízení.

(57) Výrobci, kteří se rozhodnou plnit své povinnosti rozšířené odpovědnosti výrobce individuálně, by měli rovněž poskytnout záruku, která bude použita k pokrytí nákladů na nakládání s vozidly s ukončenou životností. Tyto záruky by měly být použity zejména v případech, kdy se dotčení výrobci dostanou do platební neschopnosti nebo trvale ukončí svou činnost.

(58) Pokud výrobce vykonává své povinnosti rozšířené odpovědnosti výrobce kolektivně s organizací odpovědnosti výrobců, měly by být finanční příspěvky hrazené výrobcem modulovány na základě harmonizovaných kritérií. Tato kritéria by měla vytvořit ekonomické pobídky pro výrobce, aby zvýšili oběhovost při projektování a výrobě nových vozidel, přičemž se zohlední množství primárních a recyklovaných materiálů ve vozidle, míra, v jaké vozidlo obsahuje díly, konstrukční části a materiály, které je obtížné vyjmout, demontovat, opětovně použít nebo recyklovat, jakož i množství nebezpečných látek, které obsahuje. Aby se zabránilo narušení jednotného trhu, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o doplnění tohoto nařízení stanovením podrobných pravidel týkajících se způsobu uplatňování kritérií pro modulaci finančních příspěvků vyplácených organizacím odpovědnosti výrobců.

(59) Některé členské státy již při provádění směrnice 2000/53/ES zavedly struktury rozšířené odpovědnosti výrobce a systémy nakládání s odpady, které jsou základem pro příslušná vnitrostátní povolení a smluvní ujednání. Tyto členské státy by měly mít možnost tyto struktury a systémy nadále používat, pokud jsou v souladu s tímto nařízením.

(60) Vozidla se často stávají vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě, než ve kterém byla uvedena na trh. Pokud lze výrobce ve smyslu tohoto nařízení identifikovat v členském státě, v němž se vozidlo stane vozidlem s ukončenou životností, měl by tento výrobce hradit související náklady na sběr a zpracování. Jelikož však není vždy možné identifikovat výrobce v členském státě, v němž se vozidlo po překročení hranice stane vozidlem s ukončenou životností, je rovněž nezbytné zavést pravidla pro mechanismus přeshraničního přidělování nákladů, která by se měla vztahovat pouze na tuto konkrétní situaci a pouze na vozidla kategorií M_1 a N_1. Uvedená pravidla by měla zajistit, aby byly pokryty náklady na sběr a zpracování vzniklé provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady v členském státě, kde se vozidlo stane vozidlem s ukončenou životností. Povinnosti vyplývající z mechanismu přeshraničního přidělování nákladů, včetně jmenování zplnomocněných zástupců v každém členském státě, by se neměly vztahovat na dovozce nebo distributory, aby se zabránilo administrativní zátěži pro tyto provozovatele. Každý výrobce vozidel kategorií M_1 a N_1 by měl mít povinnost jmenovat zplnomocněného zástupce pro přeshraniční mechanismus v každém členském státě, oznámit jejich určení příslušným orgánům a zavést mechanismy přeshraniční spolupráce s příslušnými provozovateli zařízení pro nakládání s odpady. Výrobci by měli mít možnost pověřit organizaci odpovědnosti výrobců, aby jednala jako jejich zplnomocněný zástupce pro přeshraniční mechanismus. V případě výrobců usazených mimo Unii by mělo být možné jmenovat jediného zástupce výrobce v Unii podle čl. 13 odst. 4 nařízení (EU) 2018/858, aby plnil povinnosti související s přeshraničním mechanismem a zavedl mechanismus přeshraniční spolupráce. Zavedení takového přeshraničního mechanismu přispívá k vytvoření rovných podmínek mezi autorizovanými zpracovatelskými zařízeními v celé Unii.

(61) Aby bylo zajištěno plnění těchto povinností a zamezilo se narušení jednotného trhu, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o stanovení dalších podrobných pravidel týkajících se povinností výrobců, členských států a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady a vlastností přeshraničních mechanismů.

(62) Klíčovým předpokladem pro řádné zpracování vozidel s ukončenou životností je shromáždění všech vozidel s ukončenou životností. Toto nařízení by proto mělo ukládat určité povinnosti spojené se sběrem primárně výrobcům a sekundárně členským státům. Výrobci by měli zajistit sběr všech vozidel s ukončenou životností, která dodali poprvé na trh na území členského státu. Za tímto účelem by výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců měli zřídit systémy sběru nebo se na jejich zřízení podílet a členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná opatření, jimiž zajistí, že systémy sběru budou zavedeny a že umožní splnění cílů tohoto nařízení. Systémy sběru by měly vlastníkům vozidel a dalším držitelům vozidel umožnit odevzdání vozidla do autorizovaného zpracovatelského zařízení nebo sběrného místa bez zbytečného úsilí či nákladů. To v praxi znamená, že tyto systémy by měly vhodně pokrývat celé území každého členského státu a zajišťovat přiměřenou dostupnost autorizovaných zpracovatelských zařízení nebo sběrných míst. Měly by také umožňovat sběr vozidel s ukončenou životností všech značek, jakož i odpadních dílů z oprav vozidel.

(63) Vozidla s ukončenou životností by měla být zpracovávána pouze v autorizovaných zpracovatelských zařízeních, proto tato zařízení hrají zásadní roli při sběru vozidel s ukončenou životností. Avšak, za účelem usnadnění sběru a zajištění dostatečné dostupnosti zařízení pro sběr vozidel s ukončenou životností toto nařízení stanoví možnost zřídit sběrná místa. Úloha takových míst by byla omezena na sběr vozidel s ukončenou životností, jejich skladování v řádných podmínkách a přepravu do autorizovaného zpracovatelského zařízení. Provoz takového místa vyžaduje zvláštní povolení. Sběrná místa by měla mít povinnost odevzdat všechna shromážděná vozidla s ukončenou životností do autorizovaných zpracovatelských zařízení.

(64) Pro účinný sběr všech vozidel s ukončenou životností je nutné informovat veřejnost o existenci systémů sběru. Vlastníci vozidel by měli být informováni o tom, že mohou v zásadě bezplatně odevzdat na sběrném místě nebo v autorizovaném zpracovatelském zařízení vozidlo s ukončenou životností, a to s baterií elektrického vozidla i bez ní, pokud nechybí základní díly, jako je motor na elektrický pohon, motor nebo více velkých částí karoserie, aby se omezily nezákonné demontážní činnosti. V případě chybějící baterie elektrického vozidla by měl vlastník vozidla prokázat, že baterii převzal profesionální provozovatel v souladu s nařízením (EU) 2023/1542. S cílem zabránit nezákonné demontáži cenných dílů a konstrukčních částí z vozidel s ukončenou životností a podpořit sběr kompletních vozidel s ukončenou životností by bezplatné odevzdání vozidel s ukončenou životností mohlo být spojeno s poskytnutím finančních pobídek. Vzdělávací kampaň výrobců nebo organizací odpovědnosti výrobců by měla rovněž představit důsledky nesprávného sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností pro životní prostředí a lidské zdraví.

(65) Autorizované zpracovatelské zařízení by mělo poslednímu vlastníkovi vozidla po odevzdání vozidla s ukončenou životností vydat osvědčení o likvidaci. Je to nezbytné pro zajištění řádného dohledu nad nakládáním s vozidly s ukončenou životností. Minimální požadavky na tato osvědčení jsou v současné době stanoveny v rozhodnutí Komise 2002/151/ES ([16]) a obsah uvedeného rozhodnutí by měl být s nezbytnými úpravami zahrnut do tohoto nařízení. Uvedená osvědčení by měla být vydána v elektronické podobě posledním vlastníkům vozidel s ukončenou životností a autorizovaná zpracovatelská zařízení by je měla předložit příslušným orgánům členského státu prostřednictvím elektronického oznamovacího postupu za účelem zrušení registrace vozidla. Elektronický oznamovací systém by měl umožňovat předání osvědčení o likvidaci a poskytnutí kopie elektronického oznámení poslednímu vlastníkovi vozidla, jakož i jakémukoli hospodářskému subjektu jednajícímu jménem tohoto vlastníka.

([16]) Rozhodnutí Komise 2002/151/ES ze dne 19. února 2002 o minimálních požadavcích na osvědčení o likvidaci vozidla vydané v souladu s čl. 5 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 50, 21.2.2002, s. 94, ELI. http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj).

(66) Bez ohledu na povinnost podle směrnice 2000/53/ES předat všechna vozidla s ukončenou životností ke zpracování do autorizovaného zpracovatelského zařízení existuje velmi významný podíl vozidel, o nichž není známo, kde se nacházejí, a která mohla být buď nezákonně zpracována, nebo vyvezena jako vozidla s ukončenou životností, nebo jejichž status není řádně nahlášen registračním orgánům členských států. Taková vozidla se označují jako „pohřešovaná vozidla“. Členské státy by měly posílit spolupráci, aby se snížil počet pohřešovaných vozidel. Uznávání osvědčení o likvidaci vydaných v jiném členském státě a povinnost informovat orgány členských států, v nichž je vozidlo registrováno, o tom, že bylo vydáno osvědčení o likvidaci, by měly umožnit lepší sledování místa, kde se vozidla s ukončenou životností nacházejí.

(67) Aby byl zajištěn účinný sběr vozidel s ukončenou životností, měly by být pro vlastníky vozidel určeny výslovné povinnosti. Vozidlo, když dospěje do fáze konce životnosti, by měli odevzdat do sběrných míst nebo autorizovaných zpracovatelských zařízení. Pokud jsou vozidla poškozená a pojišťovny prohlásí, že se jedná o technickou nebo ekonomickou totální škodu, měla by pojišťovna nebo jakýkoli jiný znalec v oblasti automobilového průmyslu jednající jejím jménem rovněž posoudit, zda je vozidlo vozidlem s ukončenou životností v souladu s tímto nařízením, či nikoli. V případě opuštěných vozidel by příslušné orgány měly stanovit pravidla pro prohlášení vozidla za vozidlo s ukončenou životností a postupovat v souladu s tímto nařízením. Opuštěná vozidla by mohla zahrnovat například vozidla ponechaná bez dozoru nebo neoprávněně na veřejném prostranství nebo vozidla, která byla zaparkována na soukromém pozemku bez souhlasu vlastníka tohoto pozemku, nebo vozidla, která nebyla vyzvednuta po oznámení příslušných orgánů vlastníkovi vozidla.

(68) V zájmu zajištění jednotného zpracování vozidel s ukončenou životností v Unii způsobem šetrným k životnímu prostředí je nezbytné zajistit, aby autorizovaná zpracovatelská zařízení přijímala a zpracovávala všechna vozidla s ukončenou životností, díly, konstrukční části a materiály, včetně odpadních dílů z oprav vozidel, v souladu s podmínkami stanovenými v jejich povoleních, jakož i v souladu s požadavky stanovenými v tomto nařízení, nejlepšími dostupnými technikami a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU ([17]). Pro účely splnění požadavků na vyjmutí, požadavků na kvalitu a cílů materiálového využití může, ale nemusí úplné zpracování vozidla s ukončenou životností provádět jediný provozovatel zařízení pro nakládání s odpady nebo jediné zařízení.

(69) Vzhledem ke klíčové úloze autorizovaných zpracovatelských zařízení při nakládání s vozidly s ukončenou životností způsobem, který nemá nepříznivý vliv na životní prostředí nebo lidské zdraví a přispívá k dosažení cílů oběhového hospodářství Unie, je nutné stanovit povinnosti vztahující se na tato zařízení a zahrnující všechny jejich činnosti od přijetí a uskladnění vozidla s ukončenou životností až po jeho konečné zpracování.

(70) Aby byla zajištěna sledovatelnost jejich činností, včetně kvality šrotu nebo dalších relevantních vstupních materiálů, měla by autorizovaná zpracovatelská zařízení dokumentovat provedené zpracovatelské operace a elektronicky uchovávat záznam o nich po dobu nejméně tří let a měla by být schopna na požádání tento záznam předložit příslušným vnitrostátním orgánům.

(71) Odstranění znečišťujících látek z vozidla s ukončenou životností je prvním krokem k prevenci poškození životního prostředí, lidského zdraví a rizik pro bezpečnost práce. Je tudíž zásadní, aby vozidlo s ukončenou životností prošlo nezbytnými operacemi odstranění znečišťujících látek do 30 dnů po odevzdání v autorizovaném zpracovatelském zařízení, a to před dalším zpracováním. Během této fáze by měly být odpadní oleje shromažďovány a skladovány odděleně od ostatních tekutin a kapalin a dále zpracovávány v souladu se směrnicí 2008/98/ES. Chladiva by měla být zpracovávána v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/573 ([18]). Kromě toho by z vozidla s ukončenou životností měly být vyjmuty díly, konstrukční části a materiály obsahující olovo, kadmium, rtuť a šestimocný chrom, aby se zamezilo nepříznivým účinkům na člověka nebo životní prostředí.

([17]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU ze dne 24. listopadu 2010 o průmyslových emisích a emisích z chovů hospodářských zvířat (integrované prevenci a omezování znečištění) (Úř. věst. L 334, 17.12.2010, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj).

([18]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/573 ze dne 7. února 2024 o fluorovaných skleníkových plynech, o změně směrnice (EU) 2019/1937 a o zrušení nařízení (EU) č. 517/2014 (Úř. věst. L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

(72) Za účelem zajištění řádného provádění nařízení (EU) 2023/1542 musí být z vozidla s ukončenou životností odděleně vyjmuty všechny baterie zabudované ve vozidlech a musí být uloženy na určeném místě k dalšímu zpracování.

(73) Aby se maximalizoval potenciál opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí a byla zachována vysoká hodnota druhotných materiálů, které pocházejí z vozidel s ukončenou životností, měly by být některé díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností před drcením povinně vyjmuty. Tyto díly a konstrukční části by měly být nedestruktivním způsobem vyjmuty ruční, poloautomatizovanou nebo automatizovanou demontáží. Mělo by být možné odchýlit se od požadavku na povinné nedestruktivní vyjmutí dílů a konstrukčních částí, pokud autorizované zpracovatelské zařízení prokáže, že nedestruktivní ruční, poloautomatizovaná či automatizovaná demontáž s sebou nese nepřiměřené ekonomické náklady, které nelze kompenzovat očekávanými příjmy z opětovného použití, repasování nebo renovace těchto dílů a konstrukčních částí. V takovém případě by mělo být možné tyto díly a konstrukční části odstranit destruktivním způsobem za účelem oddělení příslušných materiálů před drcením. Díly a konstrukční části mohou být v plném rozsahu osvobozeny od povinnosti vyjmutí, pokud jsou v tomto nařízení jako takové označeny, jestliže autorizované zpracovatelské zařízení prokáže, že technologie po drcení oddělují materiály z dotčených dílů a konstrukčních částí stejně účinně jako ruční, poloautomatizované či automatizované postupy a že jsou splněna kritéria a mezní hodnoty uvedené v tomto nařízení. Za účelem zohlednění technického a vědeckého pokroku by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o změnu příslušné přílohy.

(74) Jakmile autorizovaná zpracovatelská zařízení vyjmou díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností, měla by na základě objektivních kritérií souvisejících s technickými vlastnostmi dílů a konstrukčních částí a požadavky na bezpečnost vozidla pečlivě posoudit a určit, zda jsou tyto díly a konstrukční části vhodné k opětovnému použití, repasování nebo renovaci.

(75) Nařízení (EU) 2023/1542 stanoví pravidla pro udržitelnost, výkonnost, bezpečnost, sběr, recyklaci a druhotné využití baterií, jakož i pro informace o vyjmutí baterií pro hospodářské subjekty. Možnost druhotného využití baterií by měla být v tomto nařízení zohledněna tím, že baterie elektrického vozidla bude vyloučena ze základních dílů nebo konstrukčních částí, aby bylo možné vozidlo bezplatně předat ke zpracování bez baterie elektrického vozidla pod podmínkou, že poslední vlastník vozidla poskytne dokumentaci, která prokazuje, že baterii převzal profesionální provozovatel v souladu s nařízením (EU) 2023/1542.

(76) Vzhledem k možnosti repasování a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost. Proto by mělo být vyjasněno, že díly a konstrukční části vyjmuté z vozidla s ukončenou životností nebo při opravě a údržbě, které jsou vhodné pro okamžité opětovné použití nebo k dalšímu repasování nebo renovaci profesionálními provozovateli, by neměly být považovány za odpad. V zájmu respektování hierarchie způsobů nakládání s odpady a podpory oběhového využívání náhradních dílů a konstrukčních částí, s výjimkou baterií, by převod těchto dílů a konstrukčních částí mezi hospodářskými subjekty neměl být omezován. Díly a konstrukční části vyjmuté z vozidel s ukončenou životností by měly být řádně zkontrolovány, vyčištěny a v případě potřeby testovány autorizovaným zpracovatelským zařízením, aby mohly být okamžitě, bez jakéhokoli dalšího předzpracování, opětovně použity, nebo aby mohly být v jiných případech vhodné pro další repasování nebo renovaci. Díly a konstrukční části, které nejsou vhodné pro opětovné použití, repasování nebo renovaci, by měly být považovány za odpad a jejich vývoz by měl podléhat nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1157 ([19]). Příslušné vnitrostátní orgány by měly mít možnost vyžádat si od autorizovaného zpracovatelského zařízení, které dotčený díl nebo konstrukční část vyjmulo, dokumentaci, v níž autorizované zpracovatelské zařízení pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných dílů a konstrukčních částí pro repasování, renovaci nebo opětovné použití.

([19]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1157 ze dne 11. dubna 2024 o přepravě odpadů, o změně nařízení (EU) č. 1257/2013 a (EU) 2020/1056 a o zrušení nařízení (ES) č. 1013/2006 (Úř. věst. L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

(77) Při hodnocení směrnice 2000/53/ES Komise zjistila, že použité náhradní díly a konstrukční části jsou nabízeny veřejnosti neidentifikovanými poskytovateli a často pocházejí z nezákonných činností. Proto by měly být stanoveny nové požadavky týkající se obchodování s použitými, repasovanými nebo renovovanými díly a konstrukčními částmi. Takové díly a konstrukční části by měly být především označeny štítkem s názvem konstrukční části nebo dílu a kontaktními údaji autorizovaného zpracovatelského zařízení, které konstrukční část nebo díl vyjmulo, a měly by být náležitě chráněny před poškozením během přepravy, nakládky a vykládky dílů a konstrukčních částí. Autorizované zpracovatelské zařízení, které konstrukční část nebo díl vyjmulo, by mělo mít k dispozici kopii faktury nebo smlouvy týkající se přenosu těchto částí, pokud si příslušný orgán tuto dokumentaci vyžádá.

(78) Pokud je konečným uživatelem spotřebitel, na prodej použitých, repasovaných nebo renovovaných dílů a konstrukčních částí mezi podniky a spotřebiteli by se vztahovala směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/771 ([20]). Uvedená směrnice vyžaduje, aby prodané zboží bylo v souladu s kupní smlouvou, a stanoví odpovědnost prodávajícího a prostředky nápravy pro spotřebitele v případě nesouladu se smlouvou, jako je bezplatná oprava nebo výměna zboží. Vzhledem k tomu, že vyjmuté díly a konstrukční části vhodné k opětovnému použití nebo renovované díly a konstrukční části představují použité zboží ve smyslu směrnice (EU) 2019/771, prodávající a spotřebitel se mohou dohodnout na kratší době odpovědnosti nebo promlčecí lhůtě, která není kratší než jeden rok, pokud dotčený členský stát takovou možnost stanovil. Dotčené hospodářské subjekty se vyzývají, aby spotřebitelům a svým zákazníkům při transakcích mezi podniky poskytovaly na opětovně použité, repasované a renovované díly a konstrukční části obchodní záruky.

(79) V zájmu bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí by některé konstrukční části a díly, které byly vyjmuty z vozidel s ukončenou životností, neměly být opětovně používány, repasovány ani renovovány. Takové díly a konstrukční části by se neměly používat při výrobě nových vozidel nebo ve vozidlech, která již byla uvedena na trh, s výjimkou případů, kdy provedené technické posouzení prokáže jejich shodu s platnými požadavky na vozidla. Tyto díly by měl instalovat pouze kvalifikovaný provozovatel zařízení oprav a údržby.

(80) S cílem podpořit rozvoj a řádné fungování trhu s opětovně použitelnými, renovovanými a repasovanými díly a konstrukčními částmi a dodatečnou úpravou vozidel v Unii by členské státy měly být vybízeny k tomu, aby na vnitrostátní úrovni pobízely k opětovnému používání, renovaci a repasování dílů a konstrukčních částí bez ohledu na to, zda jsou vyjmuty během používání vozidla, nebo po ukončení jeho životnosti, a dodatečných úprav vozidel. Tyto pobídky by se měly odrážet v programech předcházení vzniku odpadů, které jsou členské státy povinny vypracovat podle článku 29 směrnice 2008/98/ES. Komise by měla usnadnit výměnu informací mezi členskými státy sdílením osvědčených postupů týkajících se pobídek přijatých na vnitrostátní úrovni s cílem sledovat jejich účinnost.

(81) Ve svém hodnocení směrnice 2000/53/ES Komise zjistila, že definice recyklace v uvedené směrnici je příliš široká a není v souladu se směrnicí 2008/98/ES, neboť za recyklaci považuje „zasypávání“. Toto nařízení by tudíž mělo sladit definici recyklace se směrnicí 2008/98/ES a vyloučit zasypávání z její oblasti působnosti.

(82) Recyklace všech plastů z vozidel s ukončenou životností by se měla neustále zlepšovat a je důležité zajistit dostatečnou nabídku recyklátů, aby byla uspokojena poptávka po recyklovaných plastech ve vozidlech. Je proto nutné stanovit konkrétní 30 % cíl pro recyklaci plastů z vozidel s ukončenou životností. Tento cíl by doplňoval 85 % cíl pro opětovné použití a recyklaci a 95 % cíl pro opětovné použití a využití vozidel s ukončenou životností podle průměrné hmotnosti na vozidlo a rok. Aby se provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady usnadnilo provádění těchto požadavků, je třeba stanovit tříleté přechodné období. Mezitím by měly být nadále uplatňován stávající 85 % cíl pro opětovné použití a recyklaci, jakož i 95 % cíl pro opětovné použití a využití vozidel s ukončenou životností podle směrnice 2000/53/ES a na základě definice recyklace v uvedené směrnici. Hmotnost recyklovaného plastu a celková hmotnost plastů pro konkrétní cíl recyklace plastů by neměla zahrnovat elastomery, termosety – s výjimkou polyuretanových pěn používaných jako výplň – a plasty, které obsahují některou látku uvedenou v článku 7 nařízení (EU) 2019/1021 nebo jsou touto látkou kontaminovány, pokud jdou překročeny prahové hodnoty stanovené v příloze IV uvedeného nařízení.

([20]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/771 ze dne 20. května 2019 o některých aspektech smluv o prodeji zboží, o změně nařízení (EU) 2017/2394 a směrnice 2009/22/ES a o zrušení směrnice 1999/44/ES (Úř. věst. L 136, 22.5.2019, s. 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj).

(83) Je důležité zvýšit využití vysoce kvalitních druhotných materiálů zlepšením procesů drcení vozidel s ukončenou životností. Proto by mělo být povoleno zpracovávat vozidla s ukončenou životností, jejich díly, konstrukční části a materiály v drticím zařízení v kombinaci s obalovými odpady a odpadními elektrickými a elektronickými zařízeními, pouze pokud jsou splněna určitá kritéria a požadavky na kvalitu výstupních frakcí.

(84) V zájmu dalšího zvýšení kvality zpracování vozidel s ukončenou životností by mělo být možné skládkovat pouze frakce odpadu vzniklé z rozdrcených vozidel s ukončenou životností, pokud frakce obsahující neinertní odpad nepřekračují limitní hodnoty stanovené v tomto nařízení.

(85) Vozidla s ukončenou životností jsou klasifikována jako nebezpečný odpad a nelze je vyvážet do zemí, které nejsou členy OECD. Vozidla s ukončenou životností, ze kterých byly odstraněny znečišťující látky, by mělo být možné i nadále zpracovávat mimo Unii za předpokladu, že se tato vozidla s ukončenou životností po odstranění znečišťujících látek přepravují v souladu s nařízením (EU) 2024/1157.

(86) Pokud je vozidlo s ukončenou životností přepravováno z Unie do třetí země, měl by vývozce předložit listinné důkazy schválené příslušným orgánem v zemi určení, které potvrzují, že podmínky zpracování jsou v zásadě rovnocenné požadavkům tohoto nařízení a požadavkům na ochranu životního prostředí a lidského zdraví stanoveným v jiných právních předpisech Unie, v souladu s nařízením (EU) 2024/1157.

(87) S cílem zajistit, aby vozidla s ukončenou životností byla zpracována způsobem udržitelným z hlediska životního prostředí, je důležité jasně stanovit status vozidla po celou dobu jeho životnosti, zejména v situacích, kdy je třeba rozlišit ojetá vozidla od vozidel s ukončenou životností. Vlastník vozidla, který hodlá převést vlastnictví ojetého vozidla v rámci Unie, by měl být za určitých okolností povinen předložit dokumentaci, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností. Tato dokumentace by měla prokázat, že vozidlo je způsobilé k provozu na pozemních komunikacích, nebo poskytnout posouzení v souladu s tímto nařízením, které obsahuje kritéria pro určení toho, že se jedná o vozidlo s ukončenou životností. Toto posouzení by mělo být prováděno postupně, od závazných kritérií až po orientační kritéria. Jakmile je splněno jedno závazné kritérium, mělo by být dotčené vozidlo považováno za vozidlo s ukončenou životností. Nejsou-l i splněna žádná závazná kritéria, měla by být zkontrolována orientační kritéria. Pokud se použije jedno z těchto orientačních kritérií, je nutné provést další technické posouzení k určení oprav potřebných k získání osvědčení o technické způsobilosti vozidla. Na základě tohoto technického posouzení by měl mít vlastník vozidla možnost rozhodnout, zda by vozidlo mělo být vyřazeno. Pokud do pěti let od tohoto technického posouzení vlastník vozidla nezíská osvědčení o technické způsobilosti vozidla, mělo by se dotčené vozidlo považovat za vozidlo s ukončenou životností. Po dobu těchto pěti let by technické posouzení mělo sloužit jako dokumentace prokazující, že vozidlo není vozidlem s ukončenou životností. Posouzení ukončení životnosti by měl provést nezávislý znalec v oblasti automobilového průmyslu, ale rozhodnutí o tom, jak přesně by tito nezávislí znalci měli být jmenováni, by bylo na každém členském státě. Nezávislí znalci v oblasti automobilového průmyslu by měli být odborníci se specializovanými znalostmi v oblasti technologií automobilového průmyslu, oprav a údržby nebo posuzování hodnoty vozidel, kteří jsou jmenováni za účelem poskytování nestranných odborných znalostí, aniž by docházelo ke střetu zájmů se zúčastněnými stranami. Aby se předešlo nadměrné zátěži fyzických osob, které nejsou hospodářskými subjekty, a aby se především zohlednila situace většiny potenciálních vozidel s ukončenou životností, měl by se požadavek na dokumentaci vztahovat na takové vlastníky vozidel pouze za určitých okolností. Ty by nastaly v případě prodeje vozidel, která pojišťovna prohlásila za ekonomickou totální škodu, nebo v případě prodeje uzavřeného výhradně prostřednictvím online platformy, aniž by došlo k fyzickému předání vozidla mezi prodávajícím a kupujícím nebo jakoukoli osobou jednající jejich jménem.

(88) Je nezbytné zajistit, aby v případě, že pojišťovna nebo jakýkoli znalec v oblasti automobilového průmyslu jednající jejím jménem provádí posouzení škody na vozidle zúčastněném na dopravní nehodě, toto posouzení zahrnovalo zejména ověření toho, zda lze vozidlo považovat za vozidlo s ukončenou životností v souladu s kritérii stanovenými v tomto nařízení. Aby se zabránilo nezákonným činnostem a zajistila se řádná identifikace vozidel s ukončenou životností, měly by být příslušné orgány členských států v případě pochybností o statusu ojetého vozidla oprávněny vyžádat si od vlastníka vozidla dokumentaci, která potvrdí, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností. Takovou dokumentací by mělo být buď posouzení ukončení životnosti provedené v souladu s tímto nařízením nebo platné osvědčení o technické způsobilosti. Příslušné orgány mohou tohoto práva využít bez ohledu na to, zda se vozidlo zúčastnilo dopravní nehody, či nikoli. Toto oprávnění se vztahuje i na vozidla zvláštního určení, která by jinak neměla podléhat pravidlům upravujícím status vozidel. Členské státy by měly mít možnost prostřednictvím svých vnitrostátních právních předpisů vyjmout vozidla kategorií $L1_e$, $L2_e$ a $L6_e$ z pravidel týkajících se statusu vozidla. Na Komisi by měla být přenesena pravomoc přijímat akty podle článku 290 Smlouvy o fungování EU za účelem změny kritérií v tomto nařízení pro určení toho, zda je vozidlo vozidlem s ukončenou životností, a to zrušením kritérií, podle nichž je vozidlo považováno za vozidlo s ukončenou životností, pokud technologický pokrok v oblasti sledovatelnosti, opravitelnosti a bezpečnosti toto zrušení dostatečné odůvodňuje.

(89) Aby se zajistilo, že nebude narušen vnitřní trh, a vzhledem k tomu, že vývoz ojetých vozidel představuje značné problémy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví, jak dokládá Program OSN pro životní prostředí, je vhodné stanovit zvláštní požadavky týkající se vývozu ojetých vozidel. Tyto požadavky by měly být založeny na objektivních kritériích, podle kterých ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností a má být způsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ([21]). To by mělo zajistit, aby do třetí země mohla být vyvážena pouze ojetá vozidla, která jsou vhodná k provozu na silnicích Unie. Aby celní orgány mohly ověřit, že jsou tyto požadavky při vývozu splněny, měla by být každá osoba vyvážející ojeté vozidlo povinna poskytnout těmto orgánům identifikační číslo vozidla (VIN) a prohlášení potvrzující, že ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností a že je považováno za způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.

(90) Je důležité zavést mechanismus, který umožní účinně ověřovat soulad ojetých vozidel s požadavky na vývoz, aniž by byl ztěžován obchod mezi Unií a třetími zeměmi. Komise by proto měla zavést elektronický systém, který by orgánům členských států umožnil vyměňovat si a ověřovat v reálném čase informace o VIN a stavu technické způsobilosti ojetých vozidel určených k vývozu. S ohledem na stávající vlastnosti a funkce spojené se sdílením informací o vozidlech registrovaných v Unii mezi orgány pro registraci vozidel vyvinula Komise platformu pro výměnu zpráv MOVE-HUB, která slouží k propojení vnitrostátních elektronických registrů členských států. Pro připojení k elektronickému systému platformy MOVE-HUB by členské státy měly mít možnost využívat Evropský informační systém vozidel a řidičských oprávnění (EUCARIS). Platforma v současné době usnadňuje propojení těchto registrů: registrů podniků silniční dopravy (ERRU), registrů řidičských průkazů (RESPER), registrů pro výcvik řidičů z povolání (ProDriveNet), oznamování závad při silničních kontrolách vozidel (RSI) a registrů karet tachografu řidiče (TACHOnet). Funkce platformy MOVE-HUB by proto měly být dále rozšířeny, aby umožňovaly výměnu a ověření informací o VIN a stavu technické způsobilosti ojetých vozidel určených k vývozu. Aby mohly celní orgány elektronicky a automaticky ověřit, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje požadavky na vývoz, měl by být elektronický systém provozovaný platformou MOVE-HUB propojen s jednotným portálem EU pro oblast celnictví v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2399 ([22]). Toto nařízení stanoví komplexní rámec automatizovaných kontrol, které se vztahují na konkrétní necelní formalitu Unie. Proto by toto nařízení mělo stanovit hlavní prvky, které mají být kontrolovány, zatímco technická opatření k provádění této kontroly by byla stanovena podle nařízení (EU) 2022/2399.

([21]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

([22]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2399 ze dne 23. listopadu 2022, kterým se zřizuje jednotný portál Evropské unie pro oblast celnictví a mění nařízení (EU) č. 952/2013 (Úř. věst. L 317, 9.12.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj).

(91) V zájmu zajištění jednotných podmínek k provádění vývozních požadavků by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k vývoji nezbytných elektronických systémů a zajištění jejich interakce s vnitrostátními systémy.

(92) Příslušné orgány členských států by měly navzájem spolupracovat, aby zajistily účinné provádění požadavků upravujících vývoz ojetých vozidel a poskytovaly si vzájemnou pomoc. Součástí této pomoci by měla být výměna informací za účelem ověření statusu vozidel před jejich vývozem, včetně potvrzení informací o registraci v členském státě, kde byla dříve registrována. Spolupráce by měla zahrnovat mimo jiné poskytování přístupu k relevantním dokumentům a informacím, včetně výsledků kontrol, při současném dodržování platných právních předpisů na ochranu údajů, jimiž se dožádaný orgán řídí. Kromě toho by příslušné orgány členských států měly v rámci komplexní spolupráce spolupracovat s orgány třetích zemí.

(93) Je důležité, aby celní orgány mohly provádět kontroly ojetých vozidel určených k vývozu v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ([23]). Značná část ojetých vozidel opouštějících Unii směřuje do zemí, kde jsou nebo by mohly být zavedeny požadavky na dovoz, například požadavky na stáří vozidla nebo jeho emise. Je důležité, aby celní orgány mohly elektronicky a automaticky ověřit – prostřednictvím jednotného portálu EU pro oblast celnictví –, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje tyto požadavky, pokud informace o těchto požadavcích dotčené třetí země oficiálně oznámí Komisi. Pro usnadnění dodržování předpisů by Komise měla na specializovaném online portálu zveřejňovat a aktualizovat oznámené přesné podmínky uložené třetími zeměmi, které souvisejí s ochranou životního prostředí nebo bezpečností silničního provozu. V zájmu ochrany životního prostředí a bezpečnosti silničního provozu ve třetích zemích by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o stanovení těchto požadavků.

(94) Aby se předešlo riziku, že vozidla budou vyvážena bez požadovaných dokladů uvádějících VIN a technickou způsobilost vozidla a že nesplnění vývozních požadavků bude odhaleno až poté, co vozidlo opustí Unii, nemělo by být povoleno uplatňovat postupy zápisu do záznamů deklaranta a samoschválení podle nařízení (EU) č. 952/2013. Tyto postupy by celním orgánům bránily v provádění kontrol v reálném čase prostřednictvím jednotného portálu EU pro oblast celnictví, což by zvýšilo riziko porušení pravidel Unie pro vývoz ojetých vozidel.

(95) Ve svém hodnocení směrnice 2000/53/ES Komise považovala za nedostatek uvedené směrnice chybějící požadavky na povinné kontroly. Toto nařízení by proto mělo členským státům uložit určité povinnosti týkající se odhalování protiprávních činností v oblasti sběru, zpracování a vývozu vozidel s ukončenou životností a jejich dílů a konstrukčních částí a také zavést minimální požadavky týkající se četnosti kontrol, jejich rozsahu a charakteristik zařízení podléhajících těmto kontrolám. Tím by byla zabezpečena konkurenceschopnost autorizovaných zpracovatelských zařízení ve vztahu k nelegálním provozovatelům a bylo by zajištěno trvalé dodržování podmínek povolení a požadavků na sběr a zpracování vozidel s ukončenou životností.

([23]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

(96) Aby bylo zajištěno účinné vymáhání tohoto nařízení, je nezbytné, aby členské státy zavedly strategie kontroly určené k odhalování protiprávních činností při sběru, zpracování a vývozu vozidel s ukončenou životností, jakož i jejich dílů a konstrukčních částí. Tyto strategie by měly zahrnovat opatření stanovená v tomto nařízení s cílem zajistit dodržování předpisů a přispět k předcházení nezákonným praktikám v tomto odvětví. Členské státy by měly provádět kontroly každý kalendářní rok. Tyto kontroly by se měly týkat jak legálně působících subjektů, tak subjektů podezřelých z nezákonných činností. Minimální počet kontrol, které mají být každoročně provedeny v každém členském státě, by měl odpovídat alespoň 10 % autorizovaných zpracovatelských zařízení a sběrných míst provozovaných v daném členském státě. Je třeba zdůraznit, že kontroly prováděné podle tohoto nařízení by měly doplňovat kontroly přepravy vozidel s ukončenou životností, které jsou komplexně upraveny v nařízení (EU) 2024/1157.

(97) Členské státy by měly zavést mechanismy spolupráce na vnitrostátní a mezinárodní úrovni, aby kontroly mohly probíhat efektivně, a bylo tak možné snáze předcházet nezákonnému zpracování a vývozu vozidel s ukončenou životností a tyto případy odhalovat a trvale řešit otázku pohřešovaných vozidel. Tyto mechanismy by měly umožňovat výměnu údajů o registraci vozidel, které jsou nezbytné pro sledování vozidel a kontrolu, zda byla po dosažení fáze ukončení životnosti řádně zpracována. V zájmu podpory spolupráce v těchto otázkách v celé Unii by Komise a členské státy měly aktivně využívat příslušné stávající agentury, jako je Agentura Evropské unie pro spolupráci v oblasti prosazování práva (Europol), zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/794 ([24]), jakož i sítě pro vymáhání práva zaměřené na řešení trestné činnosti proti životnímu prostředí v celé Unii.

(98) Členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná donucovací opatření k řešení nezákonného zpracování vozidel s ukončenou životností, aby se předešlo škodám na životním prostředí nebo lidském zdraví v důsledku těchto činností. Na každé zařízení nebo podnik, který zpracovává vozidla s ukončenou životností bez platného povolení nebo v rozporu s podmínkami či požadavky stanovenými v povolení, by se proto měly vztahovat sankce. Členské státy by měly zvážit i další opatření, jako je odebrání povolení nebo pozastavení činnosti provozovatele, aby zajistily účinné dodržování tohoto nařízení.

(99) Členské státy by měly stanovit sankce za porušení tohoto nařízení a zajistit jejich uplatňování. Sankce by měly být zavedeny zejména za porušení ustanovení o vývozu ojetých vozidel, o odevzdávání vozidel s ukončenou životností v autorizovaných zpracovatelských zařízeních nebo na sběrných místech a o obchodování s použitými, repasovanými nebo renovovanými díly a konstrukčními částmi. Stanovené sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.

(100) Zavedení povinnosti podávat zprávy je nezbytné k zajištění řádného provádění, sledování a hodnocení právních předpisů Unie a k poskytování aktuálních informací o transparentnosti trhům. Správné a platné údaje jsou nezbytné k tomu, aby Komise mohla posoudit, zda opatření stanovená v tomto nařízení řádně fungují, a v případě potřeby navrhnout další úpravy, jejichž cílem je zajistit zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem šetrným k životnímu prostředí nebo zefektivnit provádění tohoto nařízení. S cílem omezit zátěž spojenou s podáváním zpráv by se měly oznamovat pouze údaje, které jsou nezbytné pro účely provádění tohoto nařízení, a podávání zpráv by měly usnadňovat digitální nástroje. Na základě těchto prvků by mělo být stanoveno, které údaje mají hospodářské subjekty oznamovat příslušným orgánům a členské státy Komisi. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění požadavků na podávání zpráv by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Prováděcí akty, které by měly nahradit rozhodnutí Komise 2005/293/ES ([25]), by měly rovněž stanovit metodiku pro výpočet a ověření, zda bylo dosaženo cílů opětovného použití, recyklace a využití.

([24]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/794 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro spolupráci v oblasti prosazování práva (Europol) a o zrušení a nahrazení rozhodnutí Rady 2009/371/SVV, 2009/934/SVV, 2009/935/SVV, 2009/936/SVV a 2009/968/SVV (Úř. věst. L 135, 24.5.2016, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj).

([25]) Rozhodnutí Komise 2005/293/ES ze dne 1. dubna 2005, kterým se stanoví prováděcí pravidla kontrolování opětného použití, recyklace a cílů opětného použití, recyklace u vozidel s ukončenou životností stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES (Úř. věst. L 94, 13.4.2005, s. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj).

(101) Příslušné orgány členských států hrají důležitou úlohu při ověřování plnění povinností podle tohoto nařízení, které se týkají sběru vozidel s ukončenou životností a nakládání s nimi, včetně lepšího sledování místa, kde se vozidla nacházejí, těmito orgány a boje proti nezákonnému nakládání s vozidly s ukončenou životností. Členské státy by tudíž měly požadovat, aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady a další příslušné hospodářské subjekty poskytovali příslušným orgánům údaje, které jim umožní lépe sledovat, jak jsou prováděna ustanovení o sběru vozidel s ukončenou životností a nakládání s nimi.

(102) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto prováděcí pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ([26]).

(103) Při přijímání aktů v přenesené pravomoci podle tohoto nařízení je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla vhodné konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů ([27]). Zejména pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

(104) Příloha II nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1020 ([28]), která uvádí seznam harmonizačních právních předpisů Unie bez ustanovení o sankcích, by měla být změněna a z uvedeného seznamu by měly být vypuštěny odkazy na směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES, neboť je nezbytné, aby toto nařízení obsahovalo ustanovení o sankcích.

(105) Je zapotřebí zajistit, aby byla v průběhu procesu EU schvalování typu ověřena ustanovení a požadavky tohoto nařízení týkající se schvalování typu. Nařízení (EU) 2018/858 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(106) Za jeden z hlavních problémů při provádění směrnice 2000/53/ES jsou považována pohřešovaná vozidla. Neexistence efektivního systému, který by umožňoval výměnu informací o stavu registrace vozidel mezi členskými státy v reálném čase, ztěžuje sledovatelnost a byla označena za příčinu vysokého počtu „pohřešovaných vozidel“ v Unii. Komise navrhla pro účely řešení tohoto problému revizi směrnice Rady 1999/37/ES ([29]) o registračních dokladech vozidel. Tato revize by měla vyžadovat, aby členské státy u vozidel registrovaných na jejich území elektronicky zaznamenávaly údaje umožňující řádně zdokumentovat důvody pro zrušení registrace vozidla, zejména pokud bylo vozidlo zpracováno jako vozidlo s ukončenou životností v autorizovaném zpracovatelském zařízení, přeregistrováno v jiném členském státě, vyvezeno do třetí země mimo Unii nebo odcizeno. Aby se zabránilo nezákonné demontáži nebo vývozu vozidel, která byla dočasně vyřazena z registru, měli by být vlastníci vozidel navíc povinni neprodleně oznámit vnitrostátnímu orgánu pro registraci vozidel veškeré změny ve vlastnictví vozidel. Tyto změny doplňují stávající požadavky uložené členským státům, pokud jde o elektronické zaznamenávání údajů o všech vozidlech registrovaných na jejich území, a navazují na ně.

([26]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

([27]) Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

([28]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1020 ze dne 20. června 2019 o dozoru nad trhem a souladu výrobků s předpisy a o změně směrnice 2004/42/ES a nařízení (ES) č. 765/2008 a (EU) č. 305/2011 (Úř. věst. L 169, 25.6.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj).

([29]) Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

(107) Vzhledem k potřebě zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zohlednit vědecký pokrok by Komise měla předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení a jeho dopadu na fungování jednotného trhu a životní prostředí. Komise by měla do své zprávy zahrnout mimo jiné hodnocení ustanovení o projektování nových vozidel, včetně cílů pro opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, včetně cílů recyklace, a o sankcích, jakož i posouzení potřeby a proveditelnosti dalšího rozšíření oblasti působnosti ustanovení platných pro vozidla kategorie L, těžká nákladní vozidla, vozidla, která jsou typově schválena ve vícestupňovém schvalování typu, a pro obytné automobily, a zahrnutí obytných přívěsů do oblasti působnosti tohoto nařízení. Toto hodnocení by se mělo zaměřit nejen na aspekty týkající se zpracování vozidel s ukončenou životností, ale také na význam a přidanou hodnotu stanovení požadavků na projektování a vyhodnotit, do jaké míry byl problém pohřešovaných vozidel vyřešen, včetně odhadů počtu pohřešovaných vozidel a dopadu opatření týkajících se vývozu ojetých vozidel, a zda je třeba zahrnout další opatření řešící otázku sledovatelnosti vozidel. V tomto ohledu by toto hodnocení mělo přezkoumat účinnost, interoperabilitu a spolehlivost vnitrostátních systémů registrace vozidel a jejich přeshraniční výměnu informací při zajišťování přesné identifikace, statusu a sledovatelnosti vozidel během celého jejich životního cyklu. Komise by rovněž měla přezkoumat stav technologického rozvoje a vliv obsahu plastů na biologické bázi ve vozidlech a elastomerů získaných recyklací pneumatik v nových vozidlech na životní prostředí a v případě potřeby by mohla předložit legislativní návrh na stanovení příslušných cílů. U elastomerů získaných recyklací pneumatik by mělo být upřednostněno posouzení toho, do jaké míry mohou být začleněny do stávajících cílů pro obsah recyklovaných plastů.

(108) Zpráva Komise by měla rovněž obsahovat hodnocení opatření týkajících se poskytování informací o látkách vzbuzujících obavy přítomných ve vozidlech a zda je třeba zlepšit sledovatelnost takových látek. Měla by také zhodnotit, zda je třeba zavést opatření týkající se látek, které mohou ovlivnit zpracování vozidel, když dosáhnou fáze ukončení jejich životnosti, aby bylo dosaženo většího souladu s nařízením (EU) 2024/1781.

(109) Komise by rovněž měla na základě prohlášení výrobců posoudit, zda jsou výrobci na správné cestě ke splnění cílů týkajících se recyklovaných plastů. Posouzení by mělo zejména vyhodnotit dostupnost vhodných technologií recyklace plastů, dostatečnou dostupnost recyklovaných plastů, úroveň kvality recyklovaných plastů ve srovnání s požadovanou úrovní bezpečnosti a technické a ekonomické překážky pro dosažení cíle. V případě potřeby by k posouzení měl být připojen legislativní návrh Komise na změnu příslušných ustanovení tohoto nařízení.

(110) Je nutné poskytnout hospodářským subjektům dostatek času, aby splnily své povinnosti podle tohoto nařízení, a členským státům, aby vytvořily správní infrastrukturu potřebnou pro jeho používání. Použití tohoto nařízení by proto mělo být odloženo.

(111) Aby členské státy mohly přijmout nezbytná správní opatření týkající se zřízení systémů sběru a zároveň zachovat kontinuitu pro hospodářské subjekty a provozovatele zařízení pro nakládání s odpady, mělo by být zrušení směrnice 2000/53/ES odloženo.

(112) Toto nařízení nemění pravidla pro omezení používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu ve vozidlech stanovená směrnicí 2000/53/ES ani výjimky z těchto omezení. Zavádí však jasnější pravidla pro to, jak má být během procesu schvalování typu ověřováno dodržování těchto omezení, jakož i dalších požadavků na oběhovost. S cílem zajistit, aby měli výrobci dostatek času na dosažení souladu s těmito pravidly, by jejich uplatňování mělo být odloženo. Proto by ustanovení směrnice 2000/53/ES týkající se omezení používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu měla zůstat v platnosti, dokud se pravidla v tomto rozhodnutí nestanou použitelnými, aby byla zajištěna kontinuita a bylo zaručeno, že vozidla uváděná na trh Unie neobsahují tyto látky v jiných případech, než stanoví uvedená směrnice.

(113) Toto nařízení rovněž obsahuje jasnější ustanovení o rozšířené odpovědnosti výrobce než ta, která jsou stanovena ve směrnici 2000/53/ES. Jelikož zavedení těchto systémů a nezbytných vnitrostátních předpisů o opravňování výrobců a organizací odpovědnosti výrobců vyžaduje určitý čas, mělo by být uplatňování těchto ustanovení odloženo. Odpovídající ustanovení směrnice 2000/53/ES by měla zůstat v platnosti, dokud se ustanovení v tomto nařízení nestanou použitelnými, aby byla zajištěna kontinuita, pokud jde o financování nákladů na sběr vozidel s ukončenou životností ze strany výrobců.

(114) Toto nařízení obsahuje nové požadavky na zpracování vozidel s ukončenou životností, zejména na vyjmutí dílů a konstrukčních částí za účelem podpory jejich opětovného použití, repasování nebo renovace, jakož i zvýšení kvality recyklačních procesů. Provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady potřebují čas, aby se těmto novým požadavkům přizpůsobili, a jejich uplatňování by proto mělo být odloženo. Odpovídající ustanovení směrnice 2000/53/ES by měla zůstat v platnosti, dokud se požadavky v tomto nařízení nestanou použitelnými, aby byla zajištěna kontinuita, pokud jde o zpracování vozidel s ukončenou životností.

(115) Aby byla zajištěna kontinuita, měly by povinnosti podle směrnice 2000/53/ES týkající se podávání zpráv a související povinnosti týkající se předávání údajů Komisi zůstat v platnosti, dokud Komise nepřijme nová pravidla pro výpočet a formáty zpráv podle tohoto nařízení.

(116) Použití všech ustanovení týkajících se vozidel kategorie L a vozidel kategorií M_2, M_3, N_2, N_3 a O by mělo být odloženo, aby hospodářské subjekty měly dostatek času na splnění nových požadavků. To je důležité zejména s ohledem na povolení pro autorizovaná zpracovatelská zařízení, která jsou schopna odstraňovat z těchto vozidel znečišťující látky a provádět jejich další zpracování.

(117) Vzhledem k tomu, že všechna pravidla pro schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti jsou obsažena v tomto nařízení, zrušení směrnice 2005/64/ES by mělo být v zájmu srozumitelnosti, logiky a zjednodušení odloženo. Tím se poskytne výrobcům dostatek času na to, aby zajistili, že typy vozidel, které projektují a konstruují, splňují požadavky na oběhovost, a orgánům udělujícím schválení typu na provedení nových pravidel.

(118) Jelikož cílů tohoto nařízení, tj. přispět k fungování jednotného trhu, předcházet nepříznivým dopadům nakládání s vozidly s ukončenou životností a omezovat je a zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a lidského zdraví, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale může jich být z důvodu potřeby harmonizace lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

(119) Dne 1. února 2020 vystoupilo Spojené království z Evropské unie. Mezi Evropskou unií a Evropským společenstvím pro atomovou energii na jedné straně a Spojeným královstvím na straně druhé byla uzavřena dohoda o vystoupení ([30]). Byla schválena rozhodnutím Rady (EU) 2020/135 ([31]) a vstoupila v platnost dne 1. února 2020. Dohoda o vystoupení stanoví přechodné období, které skončilo dne 31. prosince 2020. Na konci tohoto přechodného období přestalo pro Spojené království platit právo Unie a zároveň začal platit Protokol o Irsku/Severním Irsku (dále jen „Windsorský rámec") ([32]), který je nedílnou součástí dohody o vystoupení. V souladu s čl. 5 odst. 4 Windsorského rámce a přílohou 2 bodem 9 Windsorského rámce se směrnice 2005/64/ES, jakož i právní akty Unie, kterými se uvedená směrnice provádí, mění nebo nahrazuje, použijí na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko. Toto nařízení nahrazuje směrnici 2005/64/ES, a proto by se použilo na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko. Vzhledem k oblasti působnosti Windsorského rámce je proto vhodné stanovit, že některá ustanovení tohoto nařízení by se na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko použít neměla,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví požadavky na oběhovost při návrhu a výrobě vozidel související s opětovnou použitelností, recyklovatelností a využitelností a použitím recyklovaného obsahu, které mají být ověřovány při schvalování typu vozidel, a požadavky na informace o dílech, konstrukčních částech a materiálech ve vozidlech a jejich označování. Stanoví rovněž požadavky na rozšířenou odpovědnost výrobce, sběr a zpracování vozidel s ukončenou životností, jakož i na vývoz ojetých vozidel z Unie do třetích zemí.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se použije:

a) na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií M_1 a N_1 podle čl. 4 odst. 1 písm. a) bodu i) a čl. 4 odst. 1 písm. b) bodu i) nařízení (EU) 2018/858;

b) od 1. září 2029 na vozidla zvláštního určení a vozidla zvláštního určení s ukončenou životností, ve smyslu čl. 3 bodu 31 nařízení (EU) 2018/858, kategorií M_1 a N_1;

c) od 1. září 2031 na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií M_2, M_3, N_2, N_3 a O podle čl. 4 odst. 1 nařízení (EU) 2018/858;

d) od 1. září 2031 na vozidla zvláštního určení a vozidla zvláštního určení s ukončenou životností, ve smyslu čl. 3 odst. 31 nařízení (EU) 2018/858, kategorií M_2, M_3, N_2, N_3 a O;

e) od 1. září 2031 na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorie L podle čl. 4 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ([33]).

([30]) Dohoda o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii (Úř. věst. L 29, 31.1.2020, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

([31]) Rozhodnutí Rady (EU) 2020/135 ze dne 30. ledna 2020 o uzavření Dohody o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii, (Úř. věst. L 29, 31.1.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj).

([32]) Společné prohlášení Unie a Spojeného království ve smíšeném výboru zřízeném Dohodou o vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Evropské unie a Evropského společenství pro atomovou energii č. 1/2023 ze dne 24. března 2023 (Úř. věst. L 102, 17.4.2023, s. 87).

([33]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

2. Bez ohledu na odstavec 1 se toto nařízení nepoužije na:

a) vozidla vyráběná v malých sériích ve smyslu čl. 3 bodu 30 nařízení (EU) 2018/858;

b) vozidla kategorie L vyráběná v malých sériích podle článku 42 nařízení (EU) č. 168/2013;

c) vozidla zkonstruovaná a vyrobená nebo upravená k použití pouze ozbrojenými silami podle čl. 2 odst. 2 písm. d) nařízení (EU) 2018/858;

d) vozidla zkonstruovaná a vyrobená k využití pro ozbrojené složky, civilní ochranu, požární službu, složky odpovídající za udržování veřejného pořádku a lékařskou záchrannou službu podle čl. 2 odst. 2 písm. e) nařízení (EU) č. 168/2013;

e) historická vozidla ve smyslu čl. 3 bodu 7 směrnice 2014/45/EU, včetně jejich identifikovatelných dílů a konstrukčních částí potřebných k jejich údržbě a nezbytných k zachování jejich historického charakteru, a to po dobu, kdy jsou tato vozidla považována za historická;

f) vozidla zvláštního kulturního zájmu, a to po dobu, kdy jsou tato vozidla jako taková úředně uznána příslušnými orgány, a v souladu s postupem uvedeným v příloze II tohoto nařízení;

g) obytné přívěsy podle přílohy I bodu 5.6 nařízení (EU) 2018/858;

h) vozidla zvláštního určení, ve smyslu čl. 3 bodu 31 nařízení (EU) 2018/858, kategorií M_2, M_3, N_2, N_3 a O vyráběná malým výrobcem;

i) kola určená ke šlapání kategorie $L1_e$-A podle přílohy I kritéria (9) nařízení (EU) č. 168/2013 nebo $L1_e$-B podle přílohy XIX bodu 1.1.2. nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 3/2014 ([34]);

3. Bez ohledu na odst. 1 písm. c) se na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií M_2, M_3, N_2, N_3 a O nevztahují tato ustanovení:

a) článek 4 o opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidel;

b) článek 5 o požadavcích na látky ve vozidlech;

c) článek 6 o minimálním recyklovaném obsahu ve vozidlech;

d) článek 8 o obecných povinnostech;

e) článek 9 o strategii oběhovosti;

([34]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 3/2014 ze dne 24. října 2013, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013, pokud jde o požadavky týkající se funkční bezpečnosti vozidel pro schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek (Úř. věst. L 7, 10.1.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

f) článek 10 o prohlášení o recyklovaném obsahu přítomném ve vozidlech;

g) článek 12 o označování dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidlech;

h) článek 13 o digitálním pasu oběhovosti vozidla;

i) článek 21 o modulaci poplatků;

j) článek 22 o mechanismu přidělování nákladů na vozidla, která se stanou vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě;

k) článek 33 o cílech opětovného použití, recyklace a využití;

l) čl. 35 odst. 2 o přepravě vozidel s ukončenou životností.

4. Bez ohledu na odst. 1 písm. e) se na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorie L nevztahují tato ustanovení:

a) článek 4 o opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidel;

b) článek 5 o požadavcích na látky ve vozidlech;

c) článek 6 o minimálním recyklovaném obsahu ve vozidlech;

d) článek 9 o strategii oběhovosti;

e) článek 10 o prohlášení o recyklovaném obsahu přítomném ve vozidlech;

f) článek 13 o digitálním pasu oběhovosti vozidla;

g) článek 21 o modulaci poplatků;

h) článek 22 o mechanismu přidělování nákladů na vozidla, která se stanou vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě;

i) článek 33 o cílech opětovného použití, recyklace a využití;

j) čl. 35 odst. 2 o přepravě vozidel s ukončenou životností;

k) článek 38 o příslušném orgánu pro vývoz ojetých vozidel do třetích zemí;

l) článek 39 o kontrolách a požadavcích týkajících se vývozu ojetých vozidel;

m) článek 40 o automatizovaném ověřování informací o statusu vozidla;

n) článek 41 o řízení rizik a celních kontrolách;

o) článek 42 o pozastavení;

p) článek 43 o propuštění k vývozu;

q) článek 44 o odmítnutí propuštění k vývozu;

r) článek 45 o spolupráci mezi orgány a výměně informací;

s) článek 46 o elektronických systémech.

5. Bez ohledu na odst. 1 písm. b) a d) se na vozidla zvláštního určení a vozidla zvláštního určení s ukončenou životností nevztahují tato ustanovení:

a) článek 4 o opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidel;

b) článek 6 o minimálním recyklovaném obsahu ve vozidlech;

c) článek 7 o projektování umožňujícím vyjmutí a výměnu některých dílů a konstrukčních částí vozidel;

d) článek 8 o obecných povinnostech;

e) článek 9 o strategii oběhovosti;

f) článek 10 o prohlášení o recyklovaném obsahu přítomném ve vozidlech;

g) článek 11 o informacích o vyjmutí a výměně dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidlech;

h) článek 12 o označování dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidlech;

i) článek 13 o digitálním pasu oběhovosti vozidla;

j) článek 14 o příslušném orgánu pro nakládání s vozidly s ukončenou životností;

k) článek 15 o autorizovaných zpracovatelských zařízeních;

l) článek 17 o organizacích odpovědnosti výrobců;

m) článek 18 o oprávnění k plnění rozšířené odpovědnosti výrobce;

n) článek 19 o registraci;

o) článek 21 o modulaci poplatků;

p) článek 22 o mechanismu přidělování nákladů na vozidla, která se stanou vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě;

q) článek 33 o cílech opětovného použití, recyklace a využití;

r) čl. 35 odst. 2 o přepravě vozidel s ukončenou životností;

s) článek 36 o převodu vlastnictví ojetých vozidel v rámci Unie;

t) čl. 37 odst. 1 o statusu vozidla;

u) článek 38 o příslušném orgánu pro vývoz ojetých vozidel do třetích zemí;

v) článek 39 o kontrolách a požadavcích týkajících se vývozu ojetých vozidel;

w) článek 40 o automatizovaném ověřování informací o statusu vozidla;

x) článek 41 o řízení rizik a celních kontrolách;

y) článek 42 o pozastavení;

z) článek 43 o propuštění k vývozu;

aa) článek 44 o odmítnutí propuštění k vývozu;

ab) článek 45 o spolupráci mezi orgány a výměně informací;

ac) článek 46 o elektronických systémech.

6. Bez ohledu na odstavec 1 platí následující:

a) články 4 až 13 se nevztahují na jiné části vozidla, jejichž typ byl schválen v rámci vícestupňového schvalování typu kategorie M_2, M_3, N_2, N_3 nebo O, než na základní vozidlo; ostatní ustanovení tohoto nařízení se použijí v rozsahu, v jakém se vztahují na kategorii dotčeného vozidla;

b) článek 5 se nevztahuje na vozidla zvláštního určení kategorií M_2, M_3, N_2, N_3 a O;

c) články 7 a 11 se u vozidel kategorie L použijí pouze na položky 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 a 11 přílohy VIII části C;

d) článek 7 se u vozidel kategorií M_2, M_3, N_2, N_3 a O použije pouze na položky 1, 3, 4 a 5 přílohy VIII části C;

e) článek 8 se použije na vozidla kategorie L, pouze pokud jde o povinnosti vztahující se na tato vozidla;

f) čl. 16 písm. b) se nepoužije na vozidla kategorie L a vozidla kategorií M_2, M_3, N_2, N_3 a O a na vozidla zvláštního určení kategorií M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 a O;

g) členské státy mohou osvobodit vozidla kategorií $L1_e$, $L2_e$ a $L6_e$ od povinností podle čl. 23 odst. 6 a článků 25, 36 a 37;

h) u vozidel kategorie L a vozidel kategorií M_2, M_3, N_2, N_3 a O a u vozidel zvláštního určení kategorií M_2, M_3, N_2, N_3 a O se článek 29 použije pouze na položky 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 a 11 přílohy VIII části C;

i) u vozidel kategorie L a vozidel kategorií M_2, M_3, N_2, N_3 a O se články 47 až 50 použijí pouze na podávání zpráv a vymáhání povinností vztahujících se na tyto kategorie vozidel.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

1) „vozidlem“ jakékoli vozidlo ve smyslu čl. 3 bodu 15 nařízení (EU) 2018/858 nebo uvedené v čl. 4 odst. 2 nařízení (EU) č. 168/2013;

2) „vozidlem s ukončenou životností“ vozidlo, které je odpadem ve smyslu čl. 3 bodu 1 směrnice 2008/98/ES nebo které je odpadem podle přílohy I tohoto nařízení;

3) „typem vozidla“ jakýkoli typ vozidla ve smyslu čl. 3 bodu 32 nařízení (EU) 2018/858 nebo typ vozidla ve smyslu čl. 3 bodu 73 nařízení (EU) č. 168/2013;

4) „opětovným použitím“ jakákoli operace, při které se díly nebo konstrukční části vozidel s ukončenou životností znovu používají pro stejný účel, pro který byly původně určeny;

5) „opětovnou použitelností“ možnost opětovného použití dílů nebo konstrukčních částí demontovaných z vozidla s ukončenou životností;

6) „recyklovatelností“ možnost recyklování dílů, konstrukčních částí nebo materiálů demontovaných z vozidla s ukončenou životností;

7) „využitelností“ možnost využívání dílů, konstrukčních částí nebo materiálů demontovaných z vozidla s ukončenou životností;

8) „dodavatelem“ fyzická nebo právnická osoba, která dodává díly, konstrukční části nebo materiály výrobci, který je používá k výrobě vozidel;

9) „plastem“ polymer ve smyslu čl. 3 bodu 5 nařízení (ES) č. 1907/2006, do něhož mohly být přidány přísady nebo jiné látky a který může být hlavní strukturální složkou konečných výrobků, s výjimkou chemicky neupravených přírodních polymerů;

10) „kritickými surovinami“ kritické suroviny ve smyslu čl. 4 odst. 1 nařízení (EU) 2024/1252;

11) „odpadem z výroby“ materiál odkloněný z toku odpadu během výrobního procesu, s výjimkou opětovného využití jako například přepracování, přebroušení nebo sešrotování materiálů, které vznikly během tohoto procesu a mohou být znovu využity v rámci stejného procesu, v němž vznikly;

12) „odpadem od konečného spotřebitele“ odpad vzniklý z výrobků, které byly uvedeny na trh nebo dodány k distribuci, spotřebě nebo použití ve třetí zemi v rámci obchodní činnosti, ať už za úplatu, nebo bezplatně;

13) „vyjmutím“ ruční, mechanický, chemický, tepelný nebo metalurgický způsob manipulace, díky němuž lze cílové díly, konstrukční části nebo materiály z vozidel s ukončenou životností jednotlivě identifikovat jako samostatný výstupní tok nebo součást výstupního toku;

14) „motorem na elektrický pohon“ elektromotor, který přeměňuje elektrický příkon na mechanický výstupní výkon pro zajištění trakce vozidla;

15) „baterií elektrického vozidla“ baterie elektrického vozidla ve smyslu čl. 3 odst. 1 bodu 14 nařízení (EU) 2023/1542;

16) „autorizovaným zpracovatelským zařízením“ jakékoli zařízení nebo podnik, kterému je v souladu se směrnicí 2008/98/ES a tímto nařízením povoleno provádět sběr, uchovávání a zpracování vozidel s ukončenou životností, včetně jejich dílů a konstrukčních částí;

17) „drcením“ operace používaná pro hrubé rozdělení nebo rozbíjení vozidel s ukončenou životností;

18) „zpracováním“ jakákoli činnost uskutečněná po předání vozidla s ukončenou životností do zařízení pro odstranění znečišťujících látek, demontáž, lisování, hrubé rozdělení, drcení, využití nebo přípravu před odstraněním odpadu z drcení a veškeré další operace prováděné pro účely využití nebo odstranění vozidla s ukončenou životností a jeho dílů, konstrukčních částí a materiálů;

19) „provozovatelem zařízení oprav a údržby“ fyzická nebo právnická osoba, která vykonává profesní činnost, jež přímo či nepřímo zahrnuje opravy a údržbu vozidel, včetně opraven, výrobců nebo distributorů opravárenských zařízení, nástrojů nebo náhradních dílů, vydavatelů technických informací, automobilových klubů, poskytovatelů silničních asistenčních služeb, subjektů nabízejících inspekční a zkušební služby, subjektů zajišťujících školení pro instalační techniky a výrobců a servisních techniků, kteří se zaměřují na vybavení vozidel poháněných alternativním palivem;

20) „dodáním na trh“ dodání vozidla k distribuci nebo použití na trhu v rámci obchodní činnosti, ať už za úplatu, nebo bezplatně;

21) „uvedením na trh“ první dodání vozidla na trh Unie;

22) „provozovatelem zařízení pro nakládání s odpady“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba, která se v rámci své obchodní činnosti zabývá sběrem nebo zpracováním vozidel s ukončenou životností, včetně jejich dílů a konstrukčních částí;

23) „výrobcem“ jakýkoli vlastní výrobce, dovozce nebo distributor, který bez ohledu na použitý způsob prodeje, včetně smluv uzavřených na dálku ve smyslu čl. 2 bodu 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU ([35]), v rámci své obchodní činnosti na území členského státu poprvé dodává vozidlo pro účely distribuce nebo použití;

24) „organizací odpovědnosti výrobců“ právní subjekt, který po finanční nebo po finanční a operativní stránce organizuje plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce jménem několika výrobců;

25) „zplnomocněným zástupcem pro rozšířenou odpovědnost výrobce“ fyzická nebo právnická osoba, která je usazena v členském státě, v němž výrobce poprvé dodává vozidla na trh a který je odlišný od členského státu nebo třetí země, kde je výrobce usazen, a kterou výrobce v souladu s čl. 8a odst. 5 třetím pododstavcem směrnice 2008/98/ES jmenuje pro účely plnění povinností výrobce podle kapitoly IV tohoto nařízení;

([35]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU ze dne 25. října 2011 o právech spotřebitelů, kterou se mění směrnice Rady 93/13/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES a zrušuje směrnice Rady 85/577/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES (Úř. věst. L 304, 22.11.2011, s. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj).

26) „zplnomocněným zástupcem pro přeshraniční mechanismus“ fyzická nebo právnická osoba, která je usazena v členském státě a která je jmenována výrobcem v souladu s článkem 22;

27) „druhotnými surovinami“ materiály, které mohou nahradit primární suroviny a které byly získány recyklací;

28) „vlastníkem vozidla“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba, která má vlastnické právo k vozidlu, nebo držitel osvědčení o registraci vozidla, nebo – pokud nelze držitele vlastnického práva ani držitele osvědčení o registraci vozidla určit – držitel vozidla;

29) „technologií po drcení“ techniky a technologie používané ke zpracování materiálů z vozidel s ukončenou životností po jejich drcení za účelem dalšího využití v souladu s přílohou VIII částí G bodem 2;

30) „repasováním“ odborná činnost, při níž se vyrobí nový díl nebo konstrukční část z dílů a konstrukčních částí, které jsou vyjmuty z vozidel nebo z vozidel s ukončenou životností, tak, aby byly opět jako nové, a při níž se provede alespoň jedna změna, která ovlivňuje bezpečnost, životnost, výkon, účel nebo typ dílu nebo konstrukční části, a to postupem, jenž je v souladu se zvláštními technickými specifikacemi, včetně technických norem, norem kvality a zkušebních norem;

31) „renovací“ činnosti prováděné za účelem přípravy, čištění, zkoušení, servisu a v případě potřeby opravy dílu nebo konstrukční části, které jsou vyjmuty z vozidel nebo vozidel s ukončenou životností, s cílem obnovit jejich výkon nebo funkčnost v rámci zamýšleného použití a rozsahu výkonu původně plánovaných ve fázi projektu v době uvedení dílu nebo konstrukční části na trh;

32) „neinertním odpadem“ odpad, který nesplňuje podmínky definice „inertního odpadu“ stanovené v čl. 2 písm. e) směrnice Rady 1999/31/ES ([36]);

33) „ojetým vozidlem“ vozidlo, které bylo registrováno v členském státě nebo ve třetí zemi a není vozidlem s ukončenou životností;

34) „ojetým vozidlem určeným k vývozu“ ojeté vozidlo, které má být propuštěno do celního režimu stanoveného v článku 269 nařízení (EU) č. 952/2013;

35) „hospodářským subjektem“ výrobce, provozovatel zařízení pro sběr odpadu, pojišťovna vozidel, dodavatel, provozovatel zařízení oprav a údržby, provozovatel zařízení pro nakládání s odpady, včetně subjektů provádějících demontáž nebo recyklaci, a jakýkoli jiný subjekt, který se zabývá projektováním vozidel, obchodem s ojetými vozidly, demontáží, opětovným použitím nebo nakládáním s vozidly s ukončenou životností, repasováním a renovací dílů, konstrukčních částí a materiálů z vozidel;

36) „vozidlem způsobilým k provozu na pozemních komunikacích“ vozidlo, které je způsobilé k provozu na pozemních komunikacích v souladu se směrnicí 2014/45/EU;

37) „subjektem zabývajícím se dodatečnou úpravou vozidel“ jakákoli právnická osoba, která vyrábí sady pro přestavbu na elektrický pohon nebo provádí přestavbu vozidel se spalovacím motorem na vozidla s bateriovým pohonem nebo palivovými články;

38) „sběrným místem“ hospodářský subjekt jiný než autorizované zpracovatelské zařízení, který dočasně uchovává vozidla s ukončenou životností a připravuje jejich převoz do autorizovaných zpracovatelských zařízení ke zpracování;

([36]) Směrnice Rady 1999/31/ES ze dne 26. dubna 1999 o skládkách odpadů (Úř. věst. L 182, 16.7.1999, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj).

39) „odpadem“, „odpadními oleji“, „držitelem odpadu“, „nakládáním s odpady“, „sběrem“, „předcházením vzniku“, „využitím“, „recyklací“, „zasypáváním“, „odstraněním“ a „systémem rozšířené odpovědnosti výrobce“ odpad, odpadní oleje, držitel odpadu, nakládání s odpady, sběr, předcházení vzniku, využití, recyklace, zasypávání, odstranění a systém rozšířené odpovědnosti výrobce ve smyslu čl. 3 bodů 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 a 21 směrnice 2008/98/ES;

40) s výjimkou vozidel kategorie L: „schválením typu“, „vícestupňovým schválením typu“, „konstrukční částí“, „díly“, „náhradními díly“, „základním vozidlem“, „vozidlem vyráběným v malých sériích“, „vozidlem zvláštního určení“, „orgánem pro dozor nad trhem“, „schvalovacím orgánem“, „vlastním výrobcem“, „dovozcem“ a „distributorem“ schválení typu, vícestupňové schválení typu, konstrukční část, díly, náhradní díly, základní vozidlo, vozidlo vyráběné v malých sériích, vozidlo zvláštního určení, orgán pro dozor nad trhem, schvalovací orgán, výrobce, dovozce a distributor ve smyslu čl. 3 bodů 1, 8, 19, 21, 23, 24, 30, 31, 35, 36, 40, 42 a 43 nařízení (EU) 2018/858;

41) u vozidel kategorie L: „schválením typu“, „základním vozidlem“, „konstrukční částí“, „díly“, „náhradními díly“, „vlastním výrobcem“, „dovozcem“, „distributorem“, „schvalovacím orgánem“ a „orgánem pro dozor nad trhem“ schválení typu, základní vozidlo, konstrukční část, díly, náhradní díly, vlastní výrobce, dovozce, distributor, schvalovací orgán a orgán pro dozor nad trhem ve smyslu čl. 3 bodů 1, 11, 16, 18, 21, 47, 49, 50, 56 a 57 nařízení (EU) č. 168/2013 a „vozidly vyráběnými v malých sériích“ vozidla vyráběná v malých sériích podle článku 42 uvedeného nařízení;

42) „registrací“, „osvědčením o registraci“, „držitelem osvědčení o registraci“, „pozastavením platnosti povolení“ a „zrušením registrace“ registrace, osvědčení o registraci, držitel osvědčení o registraci, pozastavení platnosti povolení a zrušení registrace ve smyslu čl. 2 písm. b), c), d), e) a f) směrnice 1999/37/ES;

43) „historickým vozidlem“, „technickou prohlídkou“ a „osvědčením o technické způsobilosti“ historické vozidlo, technická prohlídka a osvědčení o technické způsobilosti ve smyslu čl. 3 bodů 7, 9 a 12 směrnice 2014/45/EU;

44) „látkou vzbuzující obavy“ a „nosičem údajů“ látka vzbuzující obavy a nosič údajů ve smyslu čl. 2 bodů 27 a 29 nařízení (EU) 2024/1781;

45) „celními orgány“ celní orgány ve smyslu čl. 5 bodu 1 nařízení (EU) č. 952/2013;

46) „online platformou“ online platforma ve smyslu čl. 3 písm. i) nařízení (EU) 2022/2065;

47) „malým výrobcem“ malý výrobce ve smyslu čl. 3 bodu 48 nařízení (EU) 2024/1257;

48) „baterií lehkého dopravního prostředku“ baterie lehkého dopravního prostředku ve smyslu čl. 3 bodu 11 nařízení (EU) 2023/1542;

49) „obalovými odpady“ obalové odpady ve smyslu čl. 3 bodu 25 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2025/40 ([37]);

([37]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2025/40 ze dne 19. prosince 2024 o obalech a obalových odpadech, o změně nařízení (EU) 2019/1020 a směrnice (EU) 2019/904 a o zrušení směrnice 94/62/ES (Úř. věst. L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj).

50) „odpadním elektrickým a elektronickým zařízením“ odpadní elektrické a elektronické zařízení ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. e) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/19/EU ([38]);

51) „plasty na biologické bázi“ plasty na biologické bázi ve smyslu čl. 3 odst. 1 bodu 53 nařízení (EU) 2025/40;

52) „regenerací“ regenerace ve smyslu čl. 3 bodu 13 nařízení (EU) 2024/573.

KAPITOLA II

POŽADAVKY NA OBĚHOVOST

Článek 4

Opětovná použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost vozidel

1. Každé vozidlo patřící k typu vozidla, který je schválen od 1. září 2032 podle nařízení (EU) 2018/858, musí být zkonstruováno tak, aby bylo:

a) opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 % hmotnostních;

b) opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 % hmotnostních.

2. Pro každý typ vozidla uvedený v odstavci 1 přijmou výrobci tato opatření:

a) shromažďovat potřebné údaje v rámci celého dodavatelského řetězce, zejména údaje o povaze a hmotnosti všech materiálů použitých při výrobě vozidel, aby bylo zajištěno trvalé plnění požadavků tohoto nařízení;

b) uchovávat všechny ostatní příslušné údaje o vozidle, které jsou nutné pro postup výpočtu uvedený v písmeni e);

c) stanovit postupy ověřování správnosti a úplnosti informací obdržených od dodavatelů;

d) řídit a dokumentovat rozdělení materiálů;

e) vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti pro účely odstavce 1 tohoto článku v souladu s metodikou, kterou Komise stanovila podle odstavce 3 tohoto článku, nebo před přijetím a datem použitelnosti této metodiky v souladu s mezinárodní normou ISO 22628:2002 v kombinaci s prvky uvedenými v příloze III části A tohoto nařízení;

f) označovat díly a konstrukční části vozidel vyrobené z polymerů a elastomerů v souladu s čl. 12 odst. 1;

g) zajistit, aby díly a konstrukční části uvedené v příloze VIII části E nebyly opětovně použity při výrobě nových vozidel.

3. Komise do 28. února 2029 přijme prováděcí akt, kterým se stanoví nová metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla, při zohlednění prvků uvedených v příloze III tohoto nařízení a mezinárodní normy ISO 22628:2002. Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem podle čl. 52 odst. 2.

([38]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/19/EU ze dne 4. července 2012 o odpadních elektrických a elektronických zařízeních (OEEZ) (Úř. věst. L 197, 24.7.2012, s. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj).

Článek 5

Požadavky na látky ve vozidlech

1. Přítomnost látek vzbuzujících obavy ve vozidlech a v jejich dílech a konstrukčních částech musí být co nejvíce omezena.

2. Do 14. února 2028 vypracuje Komise zprávu o přítomnosti látek vzbuzujících obavy ve vozidlech s cílem určit, do jaké míry negativně ovlivňují opětovné použití a recyklaci materiálů nebo mají nepříznivý dopad na životní prostředí či zdraví. V otázkách chemické bezpečnosti je Komisi nápomocna agentura. Uvedená zpráva se nevztahuje na látky vzbuzující obavy v dílech a konstrukčních částech, jejichž identifikaci nebo posouzení již vyžadují jiné právní předpisy Unie. Komise zprávu, v níž uvede svá zjištění, předloží Evropskému parlamentu a Radě a zváží potřebná návazná opatření. Pokud se členský stát domnívá, že určitá látka má na opětovné použití a recyklaci materiálů ve vozidle, v němž je tato látka přítomna, negativní vliv, poskytne do 14. února 2029 tyto informace Komisi a informuje o aspektech chemické bezpečnosti rovněž agenturu a případně odkáže na příslušná posouzení rizik nebo na jiné relevantní údaje.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením požadavků na informace a omezení pro přítomnost látek vzbuzujících obavy, které negativně ovlivňují opětovné použití a recyklaci materiálů ve vozidlech a jejich dílech a konstrukčních částech z důvodů, které se primárně netýkají chemické bezpečnosti.

4. Žádný typ vozidla, který je schválen od 1. září 2032 podle nařízení (EU) 2018/858, ani nové díly či konstrukční části uvedené na trh pro toto vozidlo nesmí obsahovat olovo, rtuť, kadmium ani šestimocný chrom.

5. Odchylně od odstavce 4 tohoto článku mohou typy vozidel nebo díly a konstrukční části uvedené na trh pro tato vozidla obsahovat olovo, rtuť, kadmium nebo šestimocný chrom za podmínek a nejvýše v koncentracích stanovených v příloze IV tohoto nařízení. Odstavce 2, 3 a 4 tohoto článku a tento odstavec se nevztahují na baterie zabudované do vozidel, na něž se vztahuje nařízení (EU) 2023/1542.

6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51, kterými se mění příloha IV za účelem jejího přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku:

a) stanovením maximálních hodnot koncentrací, do kterých je přípustná přítomnost olova, rtuti, kadmia nebo šestimocného chromu v určitých dílech, konstrukční částech a stejnorodých materiálech vozidel;

b) vyjmutím některých dílů, konstrukčních částí a stejnorodých materiálů vozidel ze zákazu přítomnosti olova, rtuti, kadmia nebo šestimocného chromu stanoveného v odstavci 4, pokud jsou splněny tyto podmínky:

   i) použití těchto látek je nevyhnutelné;

   ii) je prokázáno, že socioekonomické přínosy převažují nad rizikem pro životní prostředí nebo lidské zdraví, které vyplývá z používání těchto látek;

   iii) neexistují žádné vhodné alternativní látky nebo technologie;

c) vypuštěním dílů, konstrukčních částí a stejnorodých materiálů vozidel z přílohy IV, pokud se lze použití olova, rtuti, kadmia nebo šestimocného chromu vyhnout;

d) určením dílů, konstrukčních částí a stejnorodých materiálů vozidel, které se před dalším zpracováním mají vyjmout a které je třeba označit nebo u nichž je třeba umožnit identifikaci jinými vhodnými prostředky.

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51, kterými se mění příloha IV, zejména vyřazením některých výjimek pro stejnorodé materiály a konstrukční části ze seznamu v případech, kdy se danou výjimkou zabývají jiné právní předpisy Unie.

Při přijímání aktu v přenesené pravomoci podle tohoto odstavce zohlední Komise socioekonomický dopad zavedení, změny nebo zrušení výjimky z omezení používání olova, rtuti, kadmia nebo šestimocného chromu v typech vozidel, včetně dostupnosti alternativ a dopadů na životní prostředí a lidské zdraví v celém životním cyklu vozidel.

7. Na žádost Komise vypracuje agentura, mimo jiné v konzultaci se zúčastněnými stranami, do dvanácti měsíců zprávu o technické a ekonomické proveditelnosti alternativ týkajících se stávajících výjimek uvedených v příloze IV a na základě tohoto posouzení řádně odůvodněný návrh na konkrétní změnu jakékoli takové výjimky.

8. Jakmile agentura obdrží žádost Komise, zveřejní na svých internetových stránkách oznámení, že bude vypracována zpráva o možné změně výjimky uvedené v příloze IV, a vyzve členské státy a všechny zúčastněné strany, aby do dvanácti týdnů ode dne zveřejnění tohoto oznámení předložily připomínky. Agentura zveřejní všechny připomínky obdržené od členských států a zúčastněných stran na svých internetových stránkách.

9. Nejpozději dvanáct měsíců po předložení zprávy uvedené v odstavci 7 Komisi přijme Výbor pro socioekonomickou analýzu agentury zřízený podle čl. 76 odst. 1 písm. d) nařízení (ES) č. 1907/2006 stanovisko ke zprávě a ke konkrétním navrhovaným změnám. Agentura toto stanovisko neprodleně předloží Komisi.

Článek 6

Minimální recyklovaný obsah ve vozidlech

1. Plasty obsažené v každém novém typu vozidla, který je schválen od 1. září 2032 podle nařízení (EU) 2018/858, musí obsahovat nejméně 15 % hmotnostních recyklovaných plastů z plastového odpadu od konečného spotřebitele.

Plasty obsažené v každém novém typu vozidla, který je schválen ke dni 1. září 2036 podle nařízení (EU) 2018/858, musí obsahovat nejméně 25 % hmotnostních recyklovaných plastů z plastového odpadu od konečného spotřebitele.

2. Alespoň 20 % cíle stanoveného v odstavci 1 je dosaženo tím, že jsou v dotčeném typu vozidla použity plasty recyklované z vozidel s ukončenou životností nebo z dílů a konstrukčních částí vyjmutých z vozidel během fáze používání.

3. Z hmotnosti plastů obsažených v každém novém dotčeném typu vozidla a z hmotnosti recyklovaných plastů podle odstavců 1 a 2 jsou vyňaty elastomery z pneumatik a termosety s výjimkou polyuretanových pěn používaných jako výplně.

4. Pro účely plnění povinností stanovených v odstavcích 1, 2 a 3 se recyklovaný obsah získává z odpadu od konečného spotřebitele, který byl recyklován buď:

a) v zařízení, jež se nachází v Unii, nebo

b) od 14. srpna 2030 v zařízení, jež se nachází ve třetí zemi, pokud toto zařízení splňuje požadavky přílohy XIII.

Do 30. září 2028 Komise komplexněji posoudí očekávaný dopad na celosvětový obchod, jakož i na odvětví recyklace a automobilový průmysl v Unii a podá o svém posouzení zprávu Evropskému parlamentu a Radě.

5. Do 31. srpna 2028 přijme Komise prováděcí akt v souladu s čl. 52 odst. 2, kterým pro účely odstavců 1 až 4 tohoto článku stanoví metodiku pro výpočet a ověřování podílu plastů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v typech vozidel a do nich zabudovaných.

Metodika započítávání hmotnostní bilance se použije na recyklované plasty získané jinými metodami recyklace než mechanickou recyklací v souladu s metodikami započítávání hmotnostní bilance při recyklaci plastů v souladu s definicí recyklace uvedenou ve směrnici 2008/98/ES.

Metodika ověřování zahrnuje povinnost výrobců zajistit, aby každé zařízení, jež se nachází ve třetí zemi a vyrábí materiál s recyklovaným obsahem, který daný výrobce používá, splňovalo požadavky stanovené v příloze XIII a aby každé takové zařízení nacházející se ve třetí zemi bylo nejméně jednou za pět let podrobeno auditu provedenému nezávislým subjektem třetí strany podle přílohy XIV. Tyto audity ověří splnění podmínek uvedených v odstavcích 1 až 4 tohoto článku.

Požadavek na audit stanovený ve třetím pododstavci tohoto odstavce a požadavky a kritéria pro materiál recyklovaný ve třetích zemích stanovená v příloze XIII se použijí od 14. srpna 2030.

6. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51 za účelem doplnění odstavců 1 a 2 tohoto článku stanovením dočasných odchylek od cílů pro obsah recyklovaných plastů nebo lhůt, pokud nedostupnost nebo příliš vysoké ceny konkrétních recyklovaných plastů dodržování minimálních procentních podílů recyklovaného obsahu nadměrně ztěžují.

7. Do 30. září 2027 Komise posoudí proveditelnost stanovení požadavku na minimální podíl recyklované oceli, přičemž zohlední zejména:

a) současnou a předpokládanou dostupnost železného šrotu s ohledem na skupinu plochých a dlouhých ocelových výrobků a případně výrobků z korozivzdorné oceli;

b) současný podíl železného šrotu v různých ocelových polotovarech a meziproduktech souvisejících se skupinami oceli používanými ve vozidlech a očekávané změny spojené s transformací automobilového průmyslu;

c) potenciální využití železného šrotu výrobci vozidel, jejichž typ má být v budoucnu schválen, a možný příspěvek k vyšší míře využití šrotu s ohledem na různá omezení týkající se složení, která existují u každé skupiny výrobků z oceli;

d) relativní poptávku automobilového průmyslu ve srovnání s poptávkou po železném šrotu v jiných odvětvích s ohledem na jeho schopnost tolerovat obsah mědi a jiné neúmyslně zahrnuté příměsi;

e) ekonomickou životaschopnost, technický a vědecký pokrok, včetně změn v dostupnosti recyklačních technologií týkajících se míry recyklace oceli, jakož i nutnost řešit selhání trhu, která brání využívání ocelového šrotu od konečného spotřebitele namísto ocelového šrotu z výroby;

f) příspěvek minimálního podílu obsahu recyklované oceli ve vozidlech k otevřené strategické autonomii Unie a jejím cílům v oblasti klimatu, životního prostředí a průmyslu, zejména co se týče vytváření doplňkových rozhodujících trhů pro dekarbonizovanou výrobu oceli;

g) nutnost zabránit neúměrným negativním dopadům na cenovou dostupnost vozidel a

h) vliv na celkové náklady, konkurenceschopnost a celý hodnotový řetězec automobilového průmyslu.

Do 30. září 2028 přijme Komise akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením minimálního podílu oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele a případně ze železného šrotu, která má být přítomna v typech vozidel, jež mají být schváleny v souladu s tímto nařízením a nařízením (EU) 2018/858, a do nich zabudována. V tomto aktu v přenesené pravomoci se rovněž stanoví datum použitelnosti povinnosti minimálního podílu recyklovaného obsahu, a to nejpozději 14. srpna 2033. Do oblasti působnosti tohoto aktu v přenesené pravomoci nespadá ocel používaná jako výztužný materiál v pneumatikách.

Do 30. září 2028 přijme Komise akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51, kterým stanoví metodiku pro výpočet a ověřování podílu oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele a případně ze železného šrotu, jež je přítomna v typech vozidel a do nich zabudována.

8. Do 30. září 2027 Komise posoudí proveditelnost stanovení požadavku na minimální podíl hliníku a jeho slitin recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele a případně z odpadu z výroby, jež jsou přítomny v typech vozidel a do nich zabudovány, přičemž zohlední zejména:

a) současnou a předpokládanou dostupnost hliníku a jeho slitin recyklovaných z odpadu z výroby a odpadu od konečného spotřebitele;

b) stávající podíly recyklovaného obsahu z odpadu od konečného spotřebitele v hliníku a jeho slitinách ve vozidlech uváděných na trh;

c) ekonomickou životaschopnost, technický a vědecký pokrok, včetně změn v dostupnosti recyklačních technologií týkajících se typu recyklovaných materiálů a míry jejich recyklace;

d) příspěvek minimálního podílu obsahu recyklovaného hliníku ve vozidlech k otevřené strategické autonomii Unie a jejím cílům v oblasti klimatu, životního prostředí a průmyslu, zejména co se týče vytváření doplňkových rozhodujících trhů pro dekarbonizovaný hliník a jeho slitiny;

e) nutnost zabránit neúměrným negativním dopadům na cenovou dostupnost vozidel obsahujících hliník a jeho slitiny; a

f) vliv na celkové náklady a konkurenceschopnost automobilového průmyslu.

Do 30. září 2028 přijme Komise akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením minimálního podílu recyklovaného hliníku a jeho slitin, který má být přítomen v typech vozidel, jež mají být schváleny v souladu s tímto nařízením a nařízením (EU) 2018/858, a do nich zabudován. V tomto aktu v přenesené pravomoci se rovněž stanoví datum použitelnosti povinnosti minimálního podílu recyklovaného obsahu, a to nejpozději 14. srpna 2033.

Do 30. září 2028 přijme Komise akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51, kterým stanoví metodiku pro výpočet a ověřování podílu hliníku a jeho slitin recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele a případně z odpadu z výroby, jež jsou přítomny v typech vozidel a do nich zabudovány.

9. Do 31. srpna 2029 Komise posoudí proveditelnost stanovení požadavku na minimální podíl:

a) hořčíku a jeho slitin recyklovaných z odpadu z výroby a z odpadu od konečného spotřebitele, jež jsou přítomny v typech vozidel a do nich zabudovány; a

b) neodymu, dysprosia, praseodymu, terbia, samaria, niklu, kobaltu nebo boru recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele a případně z odpadu z výroby, jež jsou přítomny v permanentních magnetech a do nich zabudovány.

Ve studii proveditelnosti se zohlední:

a) současná a předpokládaná dostupnost materiálů uvedených v prvním pododstavci písm. a) a b) recyklovaných z odpadu z výroby a od konečného spotřebitele;

b) stávající podíly recyklovaného obsahu z odpadu od konečného spotřebitele v materiálech uvedených v prvním pododstavci písm. a) a b) ve vozidlech uváděných na trh;

c) ekonomická životaschopnost, technický a vědecký pokrok, včetně změn v dostupnosti recyklačních technologií týkajících se typu recyklovaných materiálů a jejich míry recyklace;

d) příspěvek minimálního podílu obsahu recyklovaných materiálů uvedených v prvním pododstavci písm. a) a b) ve vozidlech ke strategické autonomii Unie a jejím cílům v oblasti klimatu a životního prostředí;

e) možné dopady na fungování vozidel v důsledku zabudování obsahu recyklovaných materiálů uvedených v prvním pododstavci písm. a) a b) do dílů a konstrukčních částí vozidel;

f) nutnost zabránit neúměrným negativním dopadům na cenovou dostupnost vozidel obsahujících materiály uvedené v prvním pododstavci písm. a) a b);

g) vliv na celkové náklady a konkurenceschopnost automobilového průmyslu.

Po dokončení posouzení uvedeného v prvním pododstavci je Komisi svěřena pravomoc přijmou akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51 za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením minimálního podílu:

a) hořčíku a jeho slitin recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele a případně z odpadu z výroby, jež jsou přítomny v typech vozidel a do nich zabudovány; a

b) neodymu, dysprosia, praseodymu, terbia, samaria, niklu, kobaltu nebo boru recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele a případně z odpadu z výroby, jež jsou přítomny v permanentních magnetech vozidel a do nich zabudovány.

V aktu v přenesené pravomoci uvedeném ve třetím pododstavci se rovněž stanoví datum použitelnosti povinnosti minimálního podílu recyklovaného obsahu.

Do 30. září 2029 přijme Komise akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51, kterým stanoví metodiku pro výpočet a ověřování podílu recyklovaných materiálů uvedených ve třetím pododstavci, jež jsou přítomny v typech vozidel a do nich zabudovány.

Článek 7

Projektování umožňující vyjmutí a výměnu některých dílů a konstrukčních částí vozidel

1. Každé vozidlo patřící k novému typu vozidla, který je schválen od 1. září 2032 podle nařízení (EU) 2018/858 a nařízení (EU) č. 168/2013, je projektováno způsobem, který nebrání autorizovaným zpracovatelským zařízením ve vyjmutí dílů a konstrukčních částí uvedených v příloze VIII části C z dotčeného vozidla během fáze odpadu vozidla s cílem vyměnit je, opětovně je použít, recyklovat, repasovat nebo renovovat, je-li to technicky proveditelné.

2. Každé vozidlo patřící k novému typu vozidla, který je schválen od 1. září 2032 podle nařízení (EU) 2018/858, je projektováno tak, aby bylo možné snadné a nedestrukční vyjmutí baterií elektrických vozidel a jejich napájecích sad a motorů na elektrický pohon z vozidla a jejich výměna autorizovanými zpracovatelskými zařízeními nebo provozovateli zařízení oprav a údržby během fáze používání a fáze odpadu vozidla.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51, kterými se mění odstavec 2 zahrnutím dalších dílů a konstrukčních částí uvedených v příloze VIII části C s přihlédnutím k technickému a vědeckému pokroku.

4. Komise může přijmout prováděcí akty, kterými stanoví podmínky pro projektování způsobem umožňujícím vyjmutí a výměnu dílů a konstrukčních částí podle odstavce 2, je-li to nezbytné k zajištění harmonizovaného provádění povinnosti stanovené v uvedeném odstavci. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 52 odst. 2.

5. Výrobci nesmí bránit vyjmutí a výměně dílů a konstrukčních částí vozidla prostřednictvím aktualizací softwaru, pokud právo Unie nestanoví jinak.

KAPITOLA III

POVINNOSTI VÝROBCŮ

Článek 8

Obecné povinnosti

1. Výrobci prokážou, že nové typy vozidel, které vyrobili a které jsou uváděny na trh, jsou schváleného typu v souladu s požadavky nařízení (EU) 2018/858, nařízení (EU) č. 168/2013 a tohoto nařízení.

2. Pro účely schválení typu u typů vozidel, na která se vztahují požadavky uvedené v článcích 4, 5, 6 nebo 7, výrobce předloží dokumenty prokazující splnění těchto požadavků a:

a) zahrne je do dokumentace podle článku 24 nařízení (EU) 2018/858 nebo případně podle článku 27 nařízení (EU) č. 168/2013 a

b) předloží je orgánu udělujícímu schválení typu v souladu s článkem 23 nařízení (EU) 2018/858 nebo případně s článkem 26 nařízení (EU) č. 168/2013.

3. Pro účely schválení typu vozidel, na něž se vztahují požadavky stanovené v článku 10 tohoto nařízení, vypracuje výrobce informace uvedené v čl. 10 odst. 1 tohoto nařízení a předloží je v souladu s čl. 24 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2018/858 orgánu udělujícímu schválení typu spolu s žádostí o schválení typu podle článku 23 uvedeného nařízení.

4. Pro účely schválení typu vozidel, na něž se vztahují požadavky stanovené v článku 11 tohoto nařízení, předloží výrobce orgánu udělujícímu schválení typu prohlášení potvrzující splnění požadavku podle čl. 11 odst. 1 tohoto nařízení v souladu s čl. 24 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2018/858, nebo případně v souladu s čl. 27 odst. 1 nařízení (EU) č. 168/2013, spolu s žádostí o schválení typu.

Článek 9

Strategie oběhovosti

1. Od 1. září 2029 vypracuje každý výrobce strategii oběhovosti na úrovni výrobce.

2. Strategie oběhovosti popisuje, jaká opatření výrobce přijmou v návaznosti na své povinnosti, aby zajistil splnění požadavků na oběhovost podle kapitoly II.

3. Strategie oběhovosti obsahuje prvky uvedené v příloze V části A.

4. Každý výrobce poskytne orgánům udělujícím schválení typu *v* členských státech a Komisi kopii strategie oběhovosti do 30 dnů po jejím vypracování.

5. Každý výrobce sleduje opatření obsažená ve strategii oběhovosti a navazuje na ně a jednou za pět let strategii aktualizuje v souladu s přílohou V částí B, přičemž uvede relevantní nové změny strategie oběhovosti. Výrobce předloží aktualizovanou strategii oběhovosti Komisi.

6. S výjimkou důvěrných informací Komise strategie oběhovosti a veškeré jejich aktualizace zveřejní.

7. Do 31. srpna 2033 a poté nejméně jednou za šest let Komise vypracuje a zveřejní zprávu o oběhovosti automobilového průmyslu. Tato zpráva vychází zejména ze strategií oběhovosti a jejich aktualizací.

Článek 10

Prohlášení o recyklovaném obsahu přítomném ve vozidlech

1. Pro každý nový typ vozidla, který je schválen podle nařízení (EU) 2018/858 od prvního dne měsíce následujícího po uplynutí 12 měsíců od přijetí příslušných metodik pro výpočet a ověřování podílu materiálů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele v typech vozidel podle článku 6 tohoto nařízení, uvedou výrobci příslušný podíl recyklovaného obsahu:

a) neodymu, dysprozia, praseodymu, terbia, samaria, niklu, kobaltu a boru v permanentních magnetech v motorech na elektrický pohon;

b) hliníku a jeho slitin;

c) hořčíku a jeho slitin;

d) oceli a jejích slitin;

e) plastů.

Prohlášení se týká recyklovaného obsahu těchto materiálů přítomných v typu vozidla a podle podílu materiálu a v případě plastových konstrukčních částí těžších než 100 gramů uvádí, zda je materiál recyklován z odpadu z výroby nebo z odpadu od konečného spotřebitele.

2. Orgány udělující schválení typu ověří, zda výrobci předložili požadovanou dokumentaci a zda tato dokumentace obsahuje informace uvedené v odstavci 1.

3. Odchylně od odstavce 1 se požadavek uvést podíl recyklovaného obsahu určitého materiálu neuplatní, pokud byl pro tento materiál uplatněn cíl podle článku 6.

Článek 11

Informace o vyjmutí a výměně dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidlech

1. Od 1. září 2029 výrobci poskytnou pro nové typy vozidel, které byly schváleny, provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady, vydavatelům technických informací a provozovatelům zařízení oprav a údržby neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím uvedeným v příloze VI, čímž umožní přístup k následujícím položkám a jejich bezpečné vyjmutí a výměnu, vyjma případů, kdy jsou tyto informace dostupné podle jiných právních předpisů Unie:

a) baterie elektrických vozidel a jejich napájecí sady zabudované ve vozidle;

b) díly, konstrukční části a materiály, které obsahují tekutiny a kapaliny uvedené v příloze VIII části B a které jsou obsaženy ve vozidlech;

c) díly a konstrukční části uvedené v příloze VIII části C, které jsou obsaženy ve vozidlech;

d) díly a konstrukční části, které v době schválení typu vozidla obsahují kritické suroviny podle čl. 28 odst. 1 písm. b) nařízení (EU) 2024/1252;

e) digitálně kódované konstrukční části a díly ve vozidle, pokud takové kódování brání jejich opravě, údržbě nebo výměně v jiném vozidle.

Ustanovení prvního pododstavce písm. e) se nepoužije na informace, které mají být poskytnuty vydavatelům technických informací.

2. Výrobci poskytnou tísňovým službám pokyny pro provedení záchranných a nouzových opatření.

3. Výrobci zajistí spolupráci s autorizovanými zpracovatelskými zařízeními, vydavateli technických informací, subjekty zabývajícími se dodatečnou úpravou vozidel a provozovateli zařízení oprav a údržby tím, že vytvoří nezbytné komunikační platformy pro poskytování a aktualizaci informací uvedených v odstavci 1 a informací upřesněných v příloze VI.

Výrobci poskytují informace uvedené v prvním pododstavci bezplatně. Výrobci mohou vybírat důvodné a přiměřené poplatky od provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady, vydavatelů technických informací a provozovatelů zařízení oprav a údržby v rozsahu nezbytném k pokrytí skutečných administrativních nákladů, které vzniknou zpřístupněním požadovaných informací prostřednictvím komunikačních platforem.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51, kterými se mění příloha VI revizí seznamu dílů, konstrukčních částí a materiálů vozidel a rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat. Komise zohlední technický vývoj a vývoj právní úpravy, stávající informační technologie a předvídatelný technický vývoj v oblasti výroby vozidel.

Článek 12

Označování dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidlech

1. Výrobci a jejich dodavatelé používají pro označování a identifikaci dílů, konstrukčních částí a materiálů vozidel nomenklaturu norem pro kódování konstrukčních částí a materiálů uvedených v příloze VII bodech 1, 2 a 3.

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51, kterými se mění příloha VII za účelem jejího přizpůsobení technickému a vědeckému pokroku.

Článek 13

Digitální pas oběhovosti vozidla

1. Od 1. září 2032 má každé vozidlo uvedené na trh digitální pas oběhovosti vozidla, který je v souladu a interoperabilní s jinými ekologickými pasy vozidel zavedenými podle práva Unie a pokud možno je do nich začleněn, zejména s pasy uvedenými v článku 77 nařízení (EU) 2023/1542, v čl. 3 bodě 68 nařízení (EU) 2024/1257 a s dalšími příslušnými pasy zavedenými podle nařízení (EU) 2024/1781.

2. Digitální pas oběhovosti vozidla v případě vozidla, které je uváděno na trh, je přístupný zdarma a obsahuje v digitálním formátu tyto údaje:

a) informace podle článku 11;

b) informace o dílech obsahujících olovo, rtuť, kadmium nebo šestimocný chrom ve vozidle, jak je uvedeno v odchylce stanovené v čl. 5 odst. 5;

c) prohlášení o podílu recyklovaného obsahu plastů a materiálů uvedených v čl. 10 odst. 1;

d) oficiální katalog náhradních dílů pro dotčený typ vozidla.

3. Pokud jsou informace požadované podle tohoto článku již dostupné prostřednictvím jiného pasu uvedeného v odstavci 1, než je digitální pas oběhovosti vozidla, neopakují se informace požadované podle odstavce 2 v digitálním pasu oběhovosti vozidla za předpokladu, že je zajištěna interoperabilita.

4. Výrobce, který uvádí vozidlo na trh, zajistí, aby informace uvedené v odstavci 2 byly přesné, úplné a aktuální.

5. Všechny informace uvedené v digitálním pasu oběhovosti vozidla jsou v souladu s pravidly zavedenými Komisí podle odstavce 6 a:

a) opírají se o otevřené standardy;

b) jsou vypracovány v interoperabilním formátu;

c) jsou přenositelné prostřednictvím otevřené interoperabilní sítě pro výměnu dat bez proprietárního uzamčení;

d) jsou strojově čitelné, strukturované a prohledávatelné.

6. Do 14. srpna 2030 přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví pravidla týkající se:

a) způsobu a základních požadavků na technické řešení, které se má použít pro přístup k digitálnímu pasu oběhovosti vozidla, aniž by bylo vyloučeno jakékoli technologické řešení;

b) požadavků na technický návrh a fungování digitálního pasu oběhovosti vozidla, včetně pravidel pro:

i) soulad a interoperabilitu digitálního pasu oběhovosti vozidla s jinými pasy, které vyžadují právní předpisy Unie;

ii) uchovávání a zpracování informací obsažených v digitálním pase oběhovosti vozidla;

iii) dostupnost digitálního pasu oběhovosti vozidla poté, co výrobce odpovědný za plnění povinností stanovených v odstavci 4 přestane existovat nebo ukončí svou činnost v Unii;

c) uvedení, změn a aktualizací informací obsažených v digitálním pase oběhovosti vozidla jinými třetími stranami, než je výrobce;

d) podmínek přístupu k digitálnímu pasu oběhovosti vozidla, včetně práva na přístup a příslušných pravidel pro ochranu údajů a ochranu práv duševního vlastnictví;

e) umístění nosiče údajů nebo jiného identifikátoru umožňujícího přístup k digitálnímu pasu oběhovosti vozidla.

Při stanovování pravidel podle prvního pododstavce zohlední Komise potřebu zajistit vysokou úroveň bezpečnosti a soukromí.

Prováděcí akty uvedené v prvním pododstavci se přijímají přezkumným postupem podle čl. 52 odst. 2.

KAPITOLA IV

NAKLÁDÁNÍ S VOZIDLY S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

ODDÍL 1

Obecná ustanovení

Článek 14

Příslušný orgán pro nakládání s vozidly s ukončenou životností

1. Členské státy určí jeden nebo více příslušných orgánů odpovědných za povinnosti podle této kapitoly, zejména za sledování a ověřování toho, že hospodářské subjekty, výrobci a organizace odpovědnosti výrobců dodržují své povinnosti stanovené v článcích 15 až 37 a v příloze I.

2. Každý členský stát může určit jeden z příslušných orgánů uvedených v odstavci 1, který bude fungovat jako kontaktní místo pro účely komunikace s Komisí.

3. Členské státy stanoví podrobnosti o organizaci a činnosti příslušných orgánů, včetně správních a procesních pravidel pro:

a) registraci výrobců v souladu s článkem 19;

b) oprávnění výrobců a organizací odpovědnosti výrobců v souladu s článkem 18;

c) dohled nad dodržováním povinností rozšířené odpovědnosti výrobce v souladu s články 16 a 20;

d) sběr údajů o vozidlech a vozidlech s ukončenou životností v souladu s čl. 19 odst. 12 a čl. 50 odst. 6;

e) zpřístupňování informací v souladu s článkem 50.

4. Do 30. června 2027 oznámí členské státy Komisi názvy a adresy příslušných orgánů určených podle odstavce 1. Členské státy sdělí Komisi bez zbytečného prodlení všechny změny názvů nebo adres těchto příslušných orgánů.

Článek 15

Autorizovaná zpracovatelská zařízení

1. Aniž je dotčena směrnice 2010/75/EU, získá každé zařízení nebo podnik, které hodlají provádět zpracování vozidel s ukončenou životností, povolení příslušného orgánu v souladu s článkem 23 směrnice 2008/98/ES a splní podmínky stanovené v tomto povolení.

2. Za účelem vydání povolení podle odstavce 1 tohoto článku příslušný orgán ověří, zda má zařízení nebo podnik kapacitu, která je nezbytná pro splnění povinností stanovených v článku 26.

3. V povoleních podle odstavce 1 tohoto článku se uvádí, že zpracovatelská zařízení jsou způsobilá vydávat osvědčení o likvidaci podle článku 25.

Odchylně od prvního pododstavce tohoto odstavce mohou členské státy ve svých vnitrostátních právních rámcích stanovit, že autorizovaná zpracovatelská zařízení jsou oprávněna vydávat osvědčení o likvidaci vozidla podle článku 25.

4. Výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, pokud byly jmenovány podle čl. 17 odst. 1, mohou uzavírat smlouvy s autorizovanými zpracovatelskými zařízeními za účelem plnění svých povinností týkajících se odpovědnosti výrobce. Tyto smlouvy jsou spravedlivé a transparentní a neobsahují diskriminační podmínky.

Členské státy mohou stanovit vzorovou smlouvu, aby usnadnily dodržování tohoto článku.

5. Členské státy zajistí, aby podmínky povolení a postupy pro udělení povolení byly plně koordinovány, pokud je do těchto povolovacích řízení zapojen více než jeden příslušný orgán nebo více než jedno zařízení či podnik hodlající provádět zpracování vozidel s ukončenou životností, aby byl zaručen efektivní integrovaný přístup všech příslušných orgánů.

6. Komisi je svěřena pravomoc přijmout prováděcí akt, kterým stanoví podrobné požadavky vztahující se na smlouvy uvedené v odstavci 4 tohoto článku, aby zajistila spravedlivé, transparentní a nediskriminační podmínky. Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem podle čl. 52 odst. 2.

ODDÍL 2

Rozšířená odpovědnost výrobce

Článek 16

Rozšířená odpovědnost výrobce

1. Od 1. září 2029 mají výrobci rozšířenou odpovědnost výrobce za vozidla, která dodají poprvé na trh na území členského státu, a to i v případě, že vozidlo bylo již dříve dodáno na trh v jiném členském státě, než je členský stát, na jehož území je vozidlo dodáváno na trh. Systém rozšířené odpovědnosti výrobce je v souladu s články 8 a 8a směrnice 2008/98/ES a splňuje požadavky této kapitoly.

2. Rozšířená odpovědnost výrobce zahrnuje povinnost výrobců zajistit, aby:

a) vozidla, která poprvé dodali na trh na území členského státu a která se stanou vozidly s ukončenou životností, byla:

   i) shromažďována v souladu s článkem 23;

   ii) zpracovávána v souladu s článkem 26;

b) provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady, kteří zpracovávají vozidla s ukončenou životností uvedená v písmeni a), plnili cíle stanovené v článku 33.

3. V nejvzdálenějších regionech uvedených v článku 349 Smlouvy o fungování EU mohou členské státy s ohledem na povahu těchto regionů upravit povinnosti výrobců uvedené v odstavcích 1 a 2 tohoto článku tak, aby byly pokryty náklady na nakládání s vozidly s ukončenou životností.

4. Kromě informací uvedených v čl. 8a odst. 3 písm. e) směrnice 2008/98/ES v případě individuálního plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce výrobci, nebo v případě kolektivního plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce jmenované organizace odpovědnosti výrobců zveřejňují na svých internetových stránkách jednou ročně, s výhradou obchodního a průmyslového tajemství, informace o sběru vozidel s ukončenou životností a o dosažení cílů v oblasti opětovného použití a recyklace, opětovného použití a využití a recyklace plastů jimi samotnými, v případě individuálního plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce, nebo výrobci, kteří danou organizaci odpovědnosti výrobců jmenovali, v případě kolektivního plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce.

Článek 17

Organizace odpovědnosti výrobců

1. Výrobci se mohou rozhodnout, že budou plnit své povinnosti rozšířené odpovědnosti výrobce individuálně, nebo mohou jmenovat organizaci odpovědnosti výrobců oprávněnou v souladu s článkem 18, aby plnila povinnosti rozšířené odpovědnosti výrobce jejich jménem.

Členské státy mohou přijmout opatření požadující, aby výrobci jmenovali organizaci odpovědnosti výrobců pověřenou plněním povinností rozšířené odpovědnosti jejich jménem.

2. Organizace odpovědnosti výrobců zajistí důvěrnost údajů, které mají k dispozici, pokud jde o chráněné obchodní informace nebo informace, které lze přímo přiřadit k jednotlivým výrobcům nebo jejich zplnomocněným zástupcům pro rozšířenou odpovědnost výrobce.

3. Kromě informací uvedených v čl. 16 odst. 4 zveřejní organizace odpovědnosti výrobců informace o postupu výběru použitém podle odstavce 5 tohoto článku.

4. Organizace odpovědnosti výrobců zajistí pravidelný dialog mezi zúčastněnými stranami podle čl. 8a odst. 6 směrnice 2008/98/ES. Provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady, kteří působí v oblasti sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností, jmenují pozorovatele do výkonných orgánů organizací odpovědnosti výrobců.

5. Na provozovatele zařízení pro nakládání s odpady se uplatňuje nediskriminační postup výběru založený na transparentních kritériích pro zadání, který je prováděn výrobci nebo organizacemi odpovědnosti výrobců a nepředstavuje nepřiměřenou zátěž pro malé a střední podniky.

Článek 18

Oprávnění k plnění rozšířené odpovědnosti výrobce

1. V případě individuálního plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce požádá výrobce nebo v případě kolektivního plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce jmenovaná organizace odpovědnosti výrobců příslušný orgán o oprávnění.

2. Oprávnění se udělí pouze tehdy, pokud je prokázáno, že jsou splněny požadavky stanovené v čl. 8a odst. 3 písm. a) až d) směrnice 2008/98/ES a že opatření zavedená výrobcem nebo organizací odpovědnosti výrobců jsou dostatečná ke splnění povinností stanovených v této kapitole, pokud jde o počet vozidel, která výrobce nebo výrobci, jejichž jménem organizace odpovědnosti výrobců jedná, poprvé dodají na trh na území členského státu.

Výrobci v případě individuálního plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce a organizace odpovědnosti výrobců v případě kolektivního plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce mohou být registrováni, pouze pokud drží oprávnění od příslušného orgánu v souladu s tímto článkem. Tím není dotčena možnost kombinovat postup registrace podle článku 19 a postup udělení oprávnění podle tohoto článku do jediného postupu.

3. Členské státy ve svých opatřeních, kterými stanoví správní a procesní pravidla uvedená v čl. 14 odst. 3 písm. b), uvedou podrobnosti postupu udělení oprávnění, které se mohou lišit podle toho, zda se týkají individuálního, nebo kolektivního plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce, a způsoby ověřování plnění povinností výrobců a organizací odpovědnosti výrobců, včetně informací, které mají výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců za tímto účelem poskytovat.

4. Výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců oznámí bez zbytečného prodlení příslušnému orgánu veškeré změny informací obsažených v oprávnění, veškeré změny, které se týkají podmínek, za nichž bylo oprávnění uděleno, nebo trvalé ukončení činnosti.

5. Mechanismus vnitřní kontroly stanovený v čl. 8a odst. 3 písm. d) směrnice 2008/98/ES se provádí pravidelně, nejméně jednou za tři roky, a na žádost příslušného orgánu, aby se ověřilo, zda jsou ustanovení uvedeného písmene dodržována a zda jsou nadále plněny podmínky oprávnění uvedené v odstavci 2 tohoto článku. Výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců předloží příslušnému orgánu na jeho žádost zprávu o vnitřní kontrole a v případě potřeby návrh plánu nápravných opatření. Aniž jsou dotčeny pravomoci podle odstavce 6 tohoto článku, může příslušný orgán ke zprávě o vnitřní kontrole a k návrhu plánu nápravných opatření vznést připomínky a veškeré tyto připomínky sdělí výrobci nebo organizaci odpovědnosti výrobců. Na základě těchto připomínek výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců vypracují a provedou plán nápravných opatření.

6. Příslušný orgán může rozhodnout o zrušení oprávnění, pokud již výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců nesplňují požadavky týkající se organizace sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností nebo neplní povinnosti v souvislosti s podáváním informací příslušnému orgánu, neoznámí příslušnému orgánu jakékoli změny, které se týkají podmínek, za nichž bylo oprávnění uděleno, nebo pokud ukončili činnost.

Článek 19

Registrace

1. Do 31. srpna 2029 zřídí každý členský stát registr výrobců nebo použije stávající registr výrobců, který slouží ke sledování toho, že výrobci dodržují požadavky této kapitoly.

S cílem usnadnit registraci výrobců nebo zplnomocněných zástupců pro rozšířenou odpovědnost výrobce ve všech členských státech odkazuje registr na internetové stránky dalších vnitrostátních registrů výrobců a dále na vnitrostátní internetové stránky obsahující informace o postupu registrace, pokud jsou k dispozici.

Do 31. srpna 2029 zřídí Komise internetovou stránku, která bude obsahovat odkazy na všechny vnitrostátní registry výrobců, aby se usnadnila registrace ve všech členských státech.

Členské státy informují Komisi o odkazech na své vnitrostátní registry výrobců do 30 dnů od spuštění těchto registrů.

2. Výrobci se zaregistrují ve vnitrostátním registru uvedeném v odstavci 1. Za tímto účelem předloží žádost o registraci v každém členském státě, ve kterém poprvé dodají vozidlo na trh.

Výrobci podají žádost o registraci prostřednictvím systému elektronického zpracování dat podle odst. 8 písm. a).

Výrobci dodávají vozidla na trh členského státu, pouze pokud jsou oni nebo v případě oprávnění jejich zplnomocnění zástupci pro rozšířenou odpovědnost výrobce v tomto členském státě zaregistrováni.

3. Žádost o registraci obsahuje informace uvedené v příloze IX. Členské státy si mohou podle potřeby vyžádat další informace nebo dokumenty, aby mohly registr výrobců efektivně využívat.

4. Odchylně od odstavce 3 tohoto článku se informace podle přílohy IX bodu 1 písm. d) uvádějí buď v žádosti o registraci podle odstavce 3 tohoto článku, nebo v žádosti o oprávnění podle článku 18.

5. Jmenoval-li výrobce organizaci odpovědnosti výrobců v souladu s čl. 17 odst. 1, plní povinnosti podle tohoto článku obdobně tato organizace, pokud členský stát, v němž bylo vozidlo poprvé dodáno na trh, nestanoví jinak.

6. Povinnosti podle tohoto článku mohou být jménem výrobce plněny zplnomocněným zástupcem pro rozšířenou odpovědnost výrobce.

Zastupuje-li v daném členském státě jeden zplnomocněný zástupce více než jednoho výrobce, uvede tento zplnomocněný zástupce název a kontaktní údaje každého ze zastoupených výrobců zvlášť.

7. Členské státy mohou rozhodnout, že registrační postup podle tohoto článku a postup udělení oprávnění podle článku 18 tvoří jediný postup, pokud žádost o oprávnění splňuje požadavky stanovené v odstavcích 3 až 6 tohoto článku.

8. Příslušný orgán:

a) zpřístupní na svých internetových stránkách informace o postupu podávání žádostí prostřednictvím systému elektronického zpracování dat;

b) provádí registrace a poskytuje registrační číslo, a to nejpozději do dvanácti týdnů od okamžiku, kdy byly poskytnuty všechny informace požadované podle odstavců 2 a 3.

9. Příslušný orgán může:

a) stanovit postupy, pokud jde o požadavky a proces registrace, aniž by přidal podstatné požadavky k těm, které jsou stanoveny podle odstavců 2 a 3;

b) za zpracování žádostí uvedených v odstavci 2 tohoto článku a v čl. 18 odst. 1 účtovat výrobcům přiměřené poplatky vycházející z nákladů.

10. Příslušný orgán může registraci výrobce zamítnout nebo zrušit, pokud informace uvedené v odstavci 3 tohoto článku a související doklady nejsou poskytnuty nebo nejsou dostatečné, nebo pokud výrobce již nesplňuje požadavky stanovené v příloze IX bodu 1 písm. d).

Příslušný orgán zruší registraci výrobce, pokud výrobce přestal existovat.

11. Výrobce nebo v příslušných případech jeho zplnomocněný zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců jmenovaná jménem výrobců, jež zastupuje, oznámí bez zbytečného odkladu příslušnému orgánu veškeré změny informací obsažených v registraci a jakékoli trvalé zastavení dodávek vozidel uvedených v registraci na trh na území členského státu.

12. Výrobce nebo v příslušných případech jeho zplnomocněný zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců podává příslušnému orgánu odpovědnému za registr zprávy o plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce.

V případech, kdy informace v registru výrobců nejsou veřejně přístupné, zajistí členské státy, aby poskytovatelé online platforem, které spotřebitelům umožňují uzavírat s výrobci smlouvy na dálku, měli k těmto informacím bezplatný přístup.

Článek 20

Finanční odpovědnost výrobců

1. Finanční příspěvky hrazené výrobcem pokrývají tyto náklady spojené s vozidly, která výrobce dodává poprvé na trh na území členského státu:

a) náklady na sběr vozidel s ukončenou životností, které jsou nezbytné pro splnění požadavků uvedených v článcích 23 až 25 *a* jejich následné přepravy efektivním způsobem, a náklady na zpracování vozidel s ukončenou životností, které jsou nezbytné pro splnění požadavků uvedených v článcích 26 až 30, 33 a 35, se zohledněním příjmů provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady spojených s prodejem použitých náhradních dílů a použitých náhradních konstrukčních částí, vozidel s ukončenou životností zbavených znečišťujících látek nebo druhotných surovin využitých z těchto dílů, konstrukčních částí a materiálů; tyto náklady vycházejí z výpočtu průměrných nákladů;

b) náklady na provádění osvětových kampaní zaměřených na informování veřejnosti a zlepšení sběru vozidel s ukončenou životností;

c) náklady na zřízení systému oznamování podle článku 25;

d) administrativní náklady na shromažďování a zpřístupňování údajů a podávání zpráv příslušným orgánům.

U vozidel spadajících do oblasti působnosti směrnice 2000/53/ES, která byla dodána na trh před 13. srpnem 2026, a odchylně od prvního pododstavce písm. a) a odstavce 2 tohoto článku v členských státech, v nichž v souladu s čl. 5 odst. 4 druhým pododstavcem směrnice 2000/53/ES nemuseli výrobci nést všechny náklady, ale pouze jejich významnou část, odpovídají finanční příspěvky, které je výrobce těchto vozidel povinen poskytnout, výši představující významnou část nákladů uvedených ve zmíněném tomto článku.

2. Finanční příspěvky hrazené výrobci, kteří dodávají vozidlo poprvé na trh na území členského státu, pokrývají rovněž náklady uvedené v odst. 1 písm. a) související s vozidly, u nichž výrobce nemůže být určen nebo přestal existovat v členském státě, v němž se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, a to v poměru k jejich podílu na trhu.

3. Finanční příspěvky hrazené výrobci, kteří dodávají na trh vozidla zvláštního určení, pokrývají pouze náklady uvedené v odst. 1 písm. a), které se týkají sběru těchto vozidel a odstranění znečišťujících látek z nich.

4. V případě individuálního plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce poskytnou výrobci záruku na vozidla, která poprvé dodávají na trh na území členského státu. Tato záruka zajistí financování činností uvedených v odstavci 1, které se týkají těchto vozidel, a to i v případě trvalého ukončení jejich provozu nebo platební neschopnosti.

Výši záruky určí členské státy, v nichž bylo vozidlo poprvé dodáno na trh, s přihlédnutím ke kritériím stanoveným v článku 21.

Záruka může mít formu účasti výrobce na vhodných programech financování nakládání s vozidly s ukončenou životností, finanční záruky nebo rovnocenného pojištění.

5. Pokud bylo v rámci vícestupňového schválení typu schváleno nové vozidlo, považuje se výrobce základního vozidla za výrobce dokončeného vozidla a může vybírat poměrné příspěvky od vlastních výrobců jiných dílů, než je základní vozidlo, které byly schváleny v rámci vícestupňového schválení typu. Tyto poměrné příspěvky pokrývají pouze náklady související s odstraněním znečišťujících látek v souladu s článkem 28 a s vyjmutím dílů a konstrukčních částí v souladu s článkem 29.

Mikropodniky ve smyslu čl. 2 odst. 3 přílohy doporučení Komise 2003/361/ES ([39]) jsou od těchto příspěvků osvobozeny.

6. Příslušný orgán v úzké spolupráci s výrobci, organizacemi odpovědnosti výrobců a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady sleduje:

a) průměrné náklady na sběr, recyklaci a zpracování a příjmy provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady;

b) výši finančních příspěvků, které mají výrobci hradit organizacím odpovědnosti výrobců jmenovaným v případě kolektivního plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce, aby byly náklady spravedlivě rozděleny mezi všechny zúčastněné hospodářské subjekty.

Článek 21

Modulace poplatků

1. V případě kolektivního plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce zajistí organizace odpovědnosti výrobců, aby finanční příspěvky, které jim výrobci hradí, byly upraveny s přihlédnutím přinejmenším k těmto skutečnostem:

a) hmotnost vozidla, s výjimkou baterií elektrických vozidel;

b) míra recyklovatelnosti a opětovné použitelnosti typu vozidla, ke kterému vozidlo patří, na základě informací předložených orgánu udělujícímu schválení typu podle článku 4;

c) doba potřebná k demontáži vozidla v autorizovaném zpracovatelském zařízení, zejména v případě dílů a konstrukčních částí, které je třeba vyjmout před drcením podle článku 29;

d) podíl materiálů a látek, které brání vysoce kvalitnímu recyklačnímu procesu;

([39]) Doporučení Komise 2003/361/ES ze dne 6. května 2003 o definici mikropodniků a malých a středních podniků (Úř. věst. L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

e) procentní podíl recyklovaného obsahu materiálů podle článků 6 a 10 použitých ve vozidle;

f) přítomnost a množství látek uvedených v čl. 5 odst. 4.

2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51, kterými se doplní toto nařízení stanovením podrobných pravidel pro způsob uplatňování kritérií podle odstavce 1 tohoto článku.

Článek 22

Mechanismus přidělování nákladů na vozidla, která se stanou vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě

1. Bez ohledu na článek 16 a čl. 20 odst. 2, pokud se vozidlo kategorie M_1 nebo N_1 stane vozidlem s ukončenou životností v jiném členském státě, než je členský stát, na jehož území bylo uvedeno na trh, a na území členského státu, v němž se stane vozidlem s ukončenou životností, nelze určit žádného výrobce, zajistí vlastní výrobce tohoto vozidla pokrytí nákladů na činnosti v oblasti nakládání s odpady podle čl. 20 odst. 1 písm. a) a d), které vznikly provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady.

2. Za účelem splnění svých povinností podle odstavce 1 vlastní výrobce:

a) určí na základě písemného pověření zplnomocněného zástupce pro přeshraniční mechanismus v každém členském státě a oznámí jejich určení příslušným orgánům a

b) vytvoří mechanismy přeshraniční spolupráce s provozovateli zařízení pro nakládání s odpady, kteří vykonávají činnosti v oblasti nakládání s odpady podle čl. 20 odst. 1 písm. a) a d).

Zplnomocněný zástupce vlastního výrobce podle prvního pododstavce písm. a) tohoto odstavce vykonává úkoly stanovené v pověření, které obdržel od vlastního výrobce. Vlastní výrobce může určit organizaci odpovědnosti výrobců, aby jednala jako jeho zplnomocněný zástupce.

Pokud je vlastní výrobce usazen mimo Unii, může jeho povinnosti podle prvního pododstavce písm. a) a b) tohoto odstavce plnit zástupce vlastního výrobce v Unii jmenovaný podle čl. 13 odst. 4 nařízení (EU) 2018/858.

3. Vlastní výrobci prokážou svým výrobcům dodržení požadavků stanovených v odstavci 2.

4. Výrobci dodají na trh členského státu pouze ta vozidla od vlastních výrobců, kteří prokázali dodržení požadavků stanovených v odstavci 2.

5. Členský stát, v němž se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, sleduje, zda vlastní výrobci a jejich zplnomocnění zástupci dodržují ustanovení odstavců 1 a 2 tohoto článku. Sledování vychází z informací o provádění odstavců 1 a 2 tohoto článku, ověřených vlastními výrobci a jejich zplnomocněnými zástupci a oznámených příslušným orgánům, a to zejména z informací o výpočtu a rozdělení nákladů na nakládání s vozidly s ukončenou životností podle odstavce 1 tohoto článku, při řádném zachování obchodních tajemství a zohlednění aspektů konkurenceschopnosti.

6. Je-li to nezbytné k zajištění souladu s tímto článkem a s přihlédnutím k informacím poskytnutým členskými státy v rámci spolupráce a sledování podle odstavců 2 a 5 tohoto článku, je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51 tohoto nařízení. Tyto akty mají za cíl zejména předejít narušení jednotného trhu a zajistit rovné podmínky pro hospodářské subjekty usazené v Unii i mimo ni. Tyto akty v přenesené pravomoci mohou stanovit podrobná pravidla pro povinnosti vlastních výrobců, zejména těch, kteří jsou usazeni mimo Unii, zplnomocněných zástupců vlastních výrobců, výrobců, členských států a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady a vlastností mechanismů podle tohoto článku.

ODDÍL 3

Sběr vozidel s ukončenou životností

Článek 23

Sběr vozidel s ukončenou životností

1. Výrobci zajistí, aby jakmile se vozidla, která poprvé dodali na trh na území členského státu, stanou vozidly s ukončenou životností, byl proveden jejich sběr.

2. Pro účely odstavce 1 výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, byly-li jmenovány v souladu s čl. 17 odst. 1, zřídí systémy sběru, včetně sběrných míst, nebo se podílejí na jejich zřízení.

Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby zajistily, že výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, byly-li jmenovány v souladu s čl. 17 odst. 1, zřídí systémy sběru pro všechna vozidla s ukončenou životností.

3. Výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, byly-li jmenovány v souladu s čl. 17 odst. 1, zajistí, aby systémy sběru podle odstavce 2 tohoto článku:

a) pokrývaly celé území členského státu;

b) umožňovaly dostatečnou dostupnost autorizovaných zpracovatelských zařízení nebo sběrných míst s ohledem na počet obyvatel, hustotu zalidnění a očekávaný objem vozidel s ukončenou životností a neomezovaly se na oblasti, kde je sběr a následné nakládání s vozidly nejvýnosnější;

c) zajišťovaly sběr odpadních dílů z oprav vozidel;

d) umožňovaly sběr vozidel s ukončenou životností bez ohledu na jejich původ;

e) umožňovaly bezplatné odevzdání všech vozidel s ukončenou životností do sběrných míst nebo autorizovaných zpracovatelských zařízení podle čl. 24 odst. 2.

4. Výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, byly-li jmenovány v souladu s čl. 17 odst. 1, na svých internetových stránkách zveřejní a pravidelně aktualizují seznam sběrných míst a autorizovaných zpracovatelských zařízení a provádějí vzdělávací kampaně na podporu systémů sběru vozidel s ukončenou životností a informují o důsledcích nevhodného sběru vozidel s ukončenou životností a nakládání s nimi pro životní prostředí. Členské státy mohou požadovat, aby byly vzdělávací kampaně koordinovány v rámci členského státu ve spolupráci s výrobci nebo organizacemi odpovědnosti výrobců, pokud byly jmenovány v souladu s čl. 17 odst. 1, a příslušnými orgány.

5. Členské státy mohou sběr vozidel s ukončenou životností povolit jiným sběrným místům, než jsou autorizovaná zpracovatelská zařízení.

Sběrná místa musí získat povolení od příslušného orgánu v souladu s článkem 23 směrnice 2008/98/ES a musí splňovat podmínky stanovené v tomto povolení. Za účelem vydání povolení příslušný orgán ověří, zda má toto zařízení nebo podnik kapacitu nezbytnou k plnění těchto povinností:

a) sběr vozidel s ukončenou životností a jejich dočasné uskladnění v souladu s přílohou VIII částí A;

b) příprava na předání shromážděných vozidel s ukončenou životností do autorizovaných zpracovatelských zařízení tím, že se zabrání náhodnému úniku tekutin a neoprávněnému přístupu do sběrného místa;

c) zaručení toho, že všechna shromážděná vozidla s ukončenou životností budou do dvou měsíců od převzetí předána do autorizovaného zpracovatelského zařízení.

6. Sběrná místa vystaví vlastníkovi vozidla doklad v elektronické podobě, kterým potvrdí převzetí vozidla s ukončenou životností, a prostřednictvím elektronického oznamovacího postupu zavedeného v souladu s čl. 25 odst. 2 jej předloží příslušným orgánům členského státu, včetně příslušných orgánů určených podle článku 14.

Článek 24

Odevzdání vozidel s ukončenou životností

1. Vlastník vozidla a každý hospodářský subjekt jednající jménem vlastníka vozidla, které se stane vozidlem s ukončenou životností, je bez zbytečného odkladu odevzdá do autorizovaného zpracovatelského zařízení nebo sběrného místa. Tato povinnost se nevztahuje na obytné automobily uvedené v příloze I části A bodě 5.1 nařízení (EU) 2018/858, které se staly vozidly s ukončenou životností, pokud jsou tato vozidla používána pro účely bydlení.

Všechna vozidla s ukončenou životností, jejichž vlastníka nelze určit, se odevzdávají ke zpracování do autorizovaných zpracovatelských zařízení.

2. Odevzdání vozidla s ukončenou životností do autorizovaného zpracovatelského zařízení nebo sběrného místa je pro posledního vlastníka vozidla bezplatné, ledaže ve vozidle s ukončenou životností chybí některý ze základních dílů nebo konstrukčních částí vozidla nebo vozidlo s ukončenou životností obsahuje odpad, který byl do něj přidán.

3. Základními díly pro účely tohoto článku jsou především:

a) motory na elektrický pohon;

b) baterie elektrických vozidel;

c) motory;

d) několik velkých částí karoserie.

4. V případě, že ve vozidle s ukončenou životností chybí baterie elektrického vozidla, je odevzdání vozidla s ukončenou životností stále bezplatné, pokud poslední vlastník vozidla poskytne dokumentaci, která prokazuje, že baterii elektrického vozidla převzal profesionální provozovatel v souladu s nařízením (EU) 2023/1542.

5. V případě vozidel, která byla prohlášena pojišťovnou za technickou totální škodu, je odevzdání těchto vozidel s ukončenou životností bezplatné bez ohledu na to, že chybí základní díly stanovené v odstavci 2.

Článek 25

Osvědčení o likvidaci

1. Autorizovaná zpracovatelská zařízení vydají poslednímu vlastníkovi vozidla po odevzdání vozidla s ukončenou životností *do* autorizovaného zpracovatelského zařízení osvědčení o likvidaci. Osvědčení o likvidaci se vydává v souladu se vzorem stanoveným v příloze X.

2. Osvědčení o likvidaci se vydává v elektronické podobě a předává se prostřednictvím elektronického oznamovacího postupu příslušným orgánům členského státu, včetně příslušných orgánů určených podle článku 14. Autorizované zpracovatelské zařízení poskytne poslednímu vlastníkovi vozidla a každému hospodářskému subjektu jednajícímu jeho jménem kopii elektronického oznámení.

3. Je-li vozidlo s ukončenou životností, pro které bylo v členském státě vydáno osvědčení o likvidaci, registrováno v jiném členském státě, příslušné orgány určené členským státem, v němž bylo vydáno osvědčení o likvidaci, informují příslušné orgány určené členským státem, v němž je vozidlo registrováno, že pro dané vozidlo bylo vydáno osvědčení o likvidaci.

4. Příslušné orgány registrace vozidel zruší registraci vozidla s ukončenou životností až po obdržení osvědčení o likvidaci tohoto vozidla.

5. Osvědčení o likvidaci vydaná v jednom členském státě se uznávají ve všech ostatních členských státech.

ODDÍL 4

Zpracování vozidel s ukončenou životností

Článek 26

Povinnosti pro autorizovaná zpracovatelská zařízení

1. Autorizovaná zpracovatelská zařízení zajistí, aby všechna vozidla s ukončenou životností a jejich díly, konstrukční části a materiály, jakož i odpadní díly z oprav vozidel byly přijímány a zpracovávány v souladu s podmínkami stanovenými v jejich povoleních, jakož i v souladu s tímto nařízením. Zpracování vozidel s ukončenou životností může provádět jednotlivě jedno autorizované zpracovatelské zařízení nebo, s výjimkou odstraňování znečišťujících látek, ve spolupráci s jinými autorizovanými zpracovatelskými zařízeními.

2. Autorizovaná zpracovatelská zařízení:

a) skladují – i dočasně – všechna vozidla s ukončenou životností a jejich díly, konstrukční části a materiály v souladu s minimálními požadavky stanovenými v příloze VIII části A;

b) odstraní ze všech vozidel s ukončenou životností znečišťující látky v souladu s článkem 28 a minimálními požadavky stanovenými v příloze VIII části B;

c) vyjmou z vozidla s ukončenou životností díly a konstrukční části uvedené v příloze VIII části C v souladu s články 29 a 30;

d) zpracují všechna vozidla s ukončenou životností a jejich díly, konstrukční část a materiály v souladu s články 27 až 31, 33, 34 a 35 a přílohou VIII tohoto nařízení, dále s hierarchií způsobů nakládání s odpady a obecnými požadavky stanovenými v článku 4 směrnice 2008/98/ES;

e) tam, kde je to možné, použijí nejlepší dostupné techniky ve smyslu v čl. 3 bodu 10 směrnice 2010/75/EU;

f) zpracují přijaté vozidlo s ukončenou životností do dvanácti měsíců od data dodání.

Kromě požadavků podle článku 35 směrnice 2008/98/ES autorizovaná zpracovatelská zařízení elektronicky uchovávají po dobu tří let záznamy o veškerých provedených činnostech zpracování vozidel s ukončenou životností uvedených v prvním pododstavci písmenech a) až e) tohoto odstavce a jsou schopna tyto informace na žádost příslušných vnitrostátních orgánů předložit.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51, kterými se mění příloha VIII přizpůsobením minimálních požadavků na zpracování vozidel s ukončenou životností vědeckému a technickému pokroku, pokud jde o technologie zpracování, včetně:

a) vložení, odstranění nebo revize dílů a konstrukčních částí uvedených v příloze VIII části C;

b) revize cílových hodnot pro výstupní frakce uvedené v příloze VIII části G bodu 2;

c) rozšíření seznamu typů hliníkových slitin uvedených v příloze VIII části G bodu 2 písm. b) a c);

d) doplnění požadavků na kvalitu, které zlepší třídění recyklovatelných plastů, a cílových hodnot pro následné recyklační technologie vztahující se na přílohu VIII část G bod 2.

4. Členské státy vybízejí autorizovaná zpracovatelská zařízení, aby zavedla certifikované systémy environmentálního řízení a provedla audity v souladu s nařízením (ES) č. 1221/2009.

Článek 27

Obecné požadavky na drcení vozidel

1. Od 1. září 2029 autorizovaná zpracovatelská zařízení a jiní provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady provádějící drcení požadují, aby vozidla s ukončenou životností, která jim byla odevzdána k drcení, nebo velké konstrukční díly a konstrukční části z podvozku nebo karoserie z vozidel s ukončenou životností kategorií N_2, N_3, M_2, M_3 a O, která jim byla dodána k drcení nebo řezání, byla:

a) zbavena znečišťujících látek v souladu s článkem 28 a jejich díly a konstrukční části byly vyjmuty v souladu s článkem 29; a

b) doprovázena kopií osvědčení o likvidaci, které bylo vydáno pro dotčené vozidlo s ukončenou životností.

2. Autorizovaná zpracovatelská zařízení a provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady provádějící drcení, kterým jsou odevzdána vozidla s ukončenou životností nesplňující požadavky stanovené v odstavci 1:

a) oznámí nesoulad příslušnému orgánu, včetně jména a kontaktních údajů fyzické nebo právnické osoby, která vozidlo s ukončenou životností odevzdala k drcení autorizovanému zpracovatelskému zařízení nebo jinému provozovateli zařízení pro nakládání s odpady;

b) se zdrží drcení těchto vozidel s ukončenou životností, pokud příslušný orgán takové operace nepovolí nebo dokud nebudou podniknuty kroky nezbytné ke zpracování vozidla s ukončenou životností v souladu s články 28 a 29 a k vydání osvědčení o likvidaci v souladu s článkem 25.

3. Autorizovaná zpracovatelská zařízení a provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady, kteří provádějí drcení vozidel s ukončenou životností, smí mísit vozidla s ukončenou životností, jejich díly, konstrukční části a materiály s jiným odpadem, včetně obalových odpadů, odpadních elektrických a elektronických zařízení, pouze pokud dodrží kritéria a mezní hodnoty uvedené v příloze VIII části G bodech 1 a 2.

Článek 28

Odstraňování znečišťujících látek z vozidel s ukončenou životností

1. Do 30 dnů po odevzdání vozidla s ukončenou životností do autorizovaného zpracovatelského zařízení odstraní toto zařízení z tohoto vozidla před dalším zpracováním znečišťující látky v souladu s minimálními požadavky stanovenými v příloze VIII části B.

2. Tekutiny a kapaliny uvedené v příloze VIII části B se shromažďují a skladují odděleně v souladu s požadavky stanovenými v příloze VIII části A. Odpadní oleje se shromažďují a skladují odděleně od ostatních tekutin a kapalin a zpracovávají se v souladu s článkem 21 směrnice 2008/98/ES.

3. Díly, konstrukční části a materiály obsahující látky uvedené v čl. 5 odst. 4 tohoto nařízení se z vozidel s ukončenou životností vyjmou a je s nimi nakládáno v souladu s článkem 17 směrnice 2008/98/ES.

4. Baterie z vozidel s ukončenou životností se vyjímají odděleně a skladují se na určeném místě k dalšímu zpracování v souladu s čl. 70 odst. 3 nařízení (EU) 2023/1542.

5. S díly, konstrukčními částmi a materiály, které byly zbaveny znečišťujících látek, je nakládáno a jsou označeny v souladu s články 18 a 19 směrnice 2008/98/ES.

6. Autorizované zpracovatelské zařízení zdokumentuje odstranění znečišťujících látek z vozidel s ukončenou životností zaznamenáním informací uvedených v příloze VIII části B bodu 4 a tyto informace za každý kalendářní rok předá příslušnému orgánu členského státu.

Článek 29

Povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí pro účely opětovného použití, repasování, renovace a recyklace před drcením

1. Od 1. září 2029 autorizovaná zpracovatelská zařízení zajistí, aby byly z vozidla s ukončenou životností před jeho drcením nebo lisováním vyjmuty díly a konstrukční části uvedené v příloze VIII části C, a to po odstranění znečišťujících látek podle článku 28.

Autorizovaná zpracovatelská zařízení vyjmou díly a konstrukční části uvedené v příloze VIII části C s potenciálem opětovného použití, repasování nebo renovace nedestruktivním způsobem.

Druhý pododstavec tohoto odstavce se nepoužije, pokud autorizované zpracovatelské zařízení prokáže, že ruční, poloautomatizovaná či automatizovaná demontáž dílů a konstrukčních částí uvedených v příloze VIII části C nedestruktivním způsobem s sebou nese nepřiměřené ekonomické náklady, které nelze kompenzovat očekávanými příjmy z opětovného použití, repasování nebo renovace těchto dílů a konstrukčních částí.

2. Autorizované zpracovatelské zařízení není povinno vyjmout díly a konstrukční části uvedené v příloze VIII části C, s výjimkou těch, které mají být vyjmuty nedestruktivním způsobem v souladu s odstavcem 1 tohoto článku, pokud prokáže, že technologie po drcení oddělují materiály od dílů a konstrukčních částí uvedených v příloze VIII části C druhém sloupci stejně účinně jako ruční, poloautomatizované či automatizované demontážní procesy a že jsou splněna kritéria a mezní hodnoty uvedené v příloze VIII části G bodech 1 a 2.

Pro účely prvního pododstavce poskytne autorizované zpracovatelské zařízení informace uvedené v příloze VIII části G bodu 3.

3. Kromě povinností stanovených v článku 35 směrnice 2008/98/ES vedou autorizovaná zpracovatelská zařízení záznamy o vozidlech s ukončenou životností, která jsou zpracovávána bez předchozího vyjmutí dílů, konstrukčních částí a materiálů v souladu s odstavcem 2 tohoto článku, včetně názvu a adresy zpracovatelských zařízení a identifikačních čísel (VIN) dotčených vozidel s ukončenou životností.

Autorizovaná zpracovatelská zařízení poskytnou informace v záznamech podle prvního pododstavce tohoto odstavce příslušnému orgánu v souladu s čl. 50 odst. 6.

Článek 30

Požadavky týkající se vyjmutých dílů a konstrukčních částí

1. Všechny díly a konstrukční části, které byly vyjmuty z vozidla s ukončenou životností podle čl. 29 odst. 1, se posoudí s cílem určit, zda jsou vhodné:

a) k opětovnému použití v souladu s přílohou VIII částí D bodem 1 písm. a);

b) k repasování nebo renovaci v souladu s přílohou VIII částí D bodem 1 písm. b);

c) k recyklaci; nebo

d) k jiným zpracovatelským operacím s přihlédnutím ke specifickým požadavkům na zpracování podle přílohy VIII části F.

Posouzení se provádí zejména s ohledem na technickou proveditelnost postupů uvedených v prvním pododstavci a požadavky na bezpečnost vozidel.

2. Vyjmuté díly a konstrukční části vhodné k opětovnému použití, repasování nebo renovaci jsou:

a) označeny v souladu s přílohou VIII částí D bodem 2 a

b) vhodně chráněny před poškozením během skladování, přepravy, nakládky a vykládky;

3. Díly a konstrukční části uvedené na seznamu v příloze VIII části E se opětovně nepoužívají, ledaže posouzení podle odstavce 1 potvrdí, že použití těchto dílů a konstrukčních částí je v souladu s příslušnými požadavky na vozidla stanovenými v nařízeních (EU) 2018/858 a (EU) č. 168/2013. Tyto díly a konstrukční části mohou být převedeny na jiný hospodářský subjekt za účelem opětovného použití pouze tehdy, mají-li být instalovány kvalifikovaným provozovatelem zařízení oprav a údržby.

4. Díly a konstrukční části z vozidel s ukončenou životností nebo operací oprav a údržby, které jsou vhodné k opětovnému použití, repasování nebo renovaci, se nepovažují za odpad. Autorizovaná zpracovatelská zařízení na požádání zpřístupní příslušným vnitrostátním orgánům:

a) dokumentaci potvrzující posouzení podle odstavce 1, která prokazuje, že díly a konstrukční části jsou vhodné pro účely opětovného použití, repasování nebo renovace, a

b) kopii faktury nebo smlouvy týkající se převodu těchto dílů nebo konstrukčních částí.

5. Tento článek se nevztahuje na baterie, na něž se vztahuje nařízení (EU) 2023/1542.

6. Autorizovaná zpracovatelská zařízení zajistí, aby vyjmuté díly a konstrukční části, které nejsou vhodné k opětovnému použití, repasování nebo renovaci, byly odeslány ke zpracování v souladu s odst. 1 prvním pododstavcem písm. c) a d).

Článek 31

Obchodování s použitými, repasovanými nebo renovovanými díly a konstrukčními částmi

1. Od 1. září 2029 každý hospodářský subjekt prodávající použité, repasované nebo renovované náhradní díly a konstrukční části zajistí, aby díly a konstrukční části obsahovaly označení umístěné autorizovanými zpracovatelskými zařízeními v souladu s čl. 30 odst. 2 písm. a).

2. V případě prodeje použitých, repasovaných nebo renovovaných dílů a konstrukčních částí spotřebitelům musí hospodářské subjekty zajistit, aby si tyto díly a konstrukční části při běžném používání zachovaly požadované funkce a výkonnost a splňovaly další požadavky vztahující se na zboží prodávané v souladu se směrnicí (EU) 2019/771.

3. Požadavky na hospodářské subjekty uvedené v odstavcích 1 a 2 se použijí bez ohledu na použitý způsob obchodování, včetně prodeje online.

Článek 32

Opětovné použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí

1. Od 1. září 2029 členské státy pobízejí k opětovnému použití, repasování, dodatečným úpravám a renovaci dílů a konstrukčních částí, bez ohledu na to, zda byly vyjmuty během fáze používání, nebo během fáze po ukončení životnosti vozidla.

Pobídky uvedené v prvním pododstavci mohou zahrnovat:

a) požadavek, aby provozovatelé zařízení oprav a údržby nabízeli zákazníkům opravu vozidla pomocí použitých, repasovaných nebo renovovaných náhradních dílů a konstrukčních částí současně s nabídkou opravy vozidla pomocí nových dílů a konstrukčních částí, pokud je takový požadavek formulován tak, aby nevytvářel nadměrné náklady nebo administrativní zátěž pro mikropodniky a malé podniky;

b) ekonomické pobídky určené ke stimulaci trhu s použitými, repasovanými nebo renovovanými náhradními díly a konstrukčními částmi.

2. Členské státy zahrnou do programů předcházení vzniku odpadů požadovaných podle článku 29 směrnice 2008/98/ES pobídky uvedené v odstavci 1 tohoto článku.

3. Komise usnadňuje výměnu informací a sdílení osvědčených postupů mezi členskými státy, pokud jde o pobídky uvedené v odstavci 1.

Komise sleduje účinnost pobídek poskytovaných členskými státy.

Článek 33

Cíle opětovného použití, recyklace a využití

1. Od 1. ledna 2030 členské státy přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, pokud byly jmenovány v souladu s čl. 17 odst. 1, zajistili, aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady splnili tyto cíle:

a) opětovné použití a využití, vypočtené společně, činí minimálně 95 % průměrné hmotnosti na vozidlo, s výjimkou baterií, a rok;

b) opětovné použití a recyklace, vypočtené společně, činí minimálně 85 % průměrné hmotnosti na vozidlo, s výjimkou baterií, a rok.

2. Od 1. ledna 2032 členské státy přijmou nezbytná opatření pro zajištění toho, aby výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, pokud byly jmenovány v souladu s čl. 17 odst. 1, zajistili, aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady dosáhli ročního cíle recyklace plastů ve výši alespoň 30 % celkové průměrné hmotnosti plastů ve vozidlech s ukončenou životností.

Z hmotnosti recyklovaného plastu a celkové hmotnosti plastů uvedené v prvním pododstavci jsou vyňaty elastomery, termosety jiné než polyuretanové pěny používané k výplni a plasty, které obsahují některou látku uvedenou v článku 7 nařízení (EU) 2019/1021 nebo jsou touto látkou kontaminovány, jsou-li překročeny prahové hodnoty stanovené v příloze IV uvedeného nařízení.

Článek 34

Zákaz skládkování neinertního odpadu

Od 1. září 2029 nesmí být přijímány ke skládkování těžké a lehké frakce drcení z vozidel s ukončenou životností, které zbývají po zpracování a obsahují neinertní odpad, pokud přesahují mezní hodnoty stanovené v příloze VIII části G bodu 2 písm. d) a e).

Článek 35

Přeprava vozidel s ukončenou životností

1. Zpracování vozidel s ukončenou životností lze provádět mimo dotčený členský stát nebo mimo Unii za předpokladu, že přeprava vozidel s ukončenou životností nebo odpadu vzniklého během jejich zpracování je v souladu s nařízením (EU) 2024/1157.

2. Přeprava vozidel s ukončenou životností z Unie do třetí země podle odstavce 1 tohoto článku se započítává do plnění povinností a cílů stanovených v článku 33 pouze tehdy, pokud vývozce vozidel s ukončenou životností předloží listinné důkazy schválené příslušným orgánem místa určení, které prokazují, že zpracování proběhlo za podmínek, které jsou považovány za rovnocenné požadavkům stanoveným v tomto nařízení a požadavkům na ochranu životního prostředí a lidského zdraví stanoveným v jiných právních předpisech Unie.

KAPITOLA V

PŘEVOD VLASTNICTVÍ A ROZLIŠOVÁNÍ MEZI OJETÝMI VOZIDLY A VOZIDLY S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Článek 36

Převod vlastnictví ojetých vozidel v rámci Unie

1. Pro účely převodu vlastnictví ojetého vozidla v rámci Unie předloží hospodářský subjekt jakékoli fyzické nebo právnické osobě, která má zájem o nabytí vlastnictví daného vozidla, dokumentaci prokazující, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životnosti, a to bez ohledu na použitý způsob obchodování, včetně specializovaných aukcí pro hospodářské subjekty, smluv uzavřených na dálku nebo online platforem. Tato dokumentace musí prokázat, že se jedná o vozidlo způsobilé k provozu na pozemních komunikacích, nebo musí sestávat z posouzení v souladu s přílohou I prokazujícího, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností.

2. Pro účely převodu vlastnictví ojetého vozidla v rámci Unie jsou fyzické osoby, které nejsou hospodářskými subjekty, povinny předložit dokumentaci uvedenou v odstavci 1, pouze pokud:

a) pojišťovna prohlásí dané vozidlo za totální ekonomickou škodu;

b) prodej se uskutečňuje výhradně prostřednictvím online platformy bez fyzického předání vozidla mezi prodávajícím a kupujícím nebo jakoukoli osobou jednající jejich jménem.

Článek 37

Status vozidla

1. Při posuzování škody na vozidle zúčastněném na dopravní nehodě pojišťovna nebo znalec v oblasti automobilového průmyslu, který provádí posouzení jejím jménem, rovněž posoudí, zda se jedná o vozidlo s ukončenou životností podle přílohy I.

2. V případě pochybností o tom, zda je ojeté vozidlo vozidlem s ukončenou životností, mohou příslušné orgány požadovat, aby vlastník vozidla předložil dokumentaci prokazující, že dané vozidlo není vozidlem s ukončenou životností. Touto dokumentací je posouzení podle přílohy I nebo platné osvědčení o technické způsobilosti vozidla.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51 tohoto nařízení za účelem změny tohoto nařízení odstraněním kritérií uvedených v příloze I s cílem určit, zda je ojeté vozidlo vozidlem s ukončenou životností, za předpokladu, že technologický pokrok v oblasti sledovatelnosti, opravitelnosti a bezpečnosti odůvodňuje omezení případů, kdy se vozidlo považuje za vozidlo s ukončenou životností.

KAPITOLA VI

VÝVOZ OJETÝCH VOZIDEL DO TŘETÍCH ZEMÍ

Článek 38

Příslušný orgán pro vývoz ojetých vozidel do třetích zemí

1. Členské státy určí jeden nebo více příslušných orgánů odpovědných za povinnosti stanovené v této kapitole.

2. Do 30. září 2027 členské státy oznámí Komisi názvy a adresy příslušných orgánů určených podle odstavce 1. Členské státy sdělí Komisi bez zbytečného prodlení všechny změny názvů nebo adres těchto příslušných orgánů.

Článek 39

Kontroly vývozu ojetých vozidel a požadavky na něj

1. Od 1. září 2031 se na ojetá vozidla určená k vývozu vztahují kontroly a požadavky stanovené v této kapitole.

2. Touto kapitolou nejsou dotčena jiná ustanovení tohoto nařízení ani jiné právní akty Unie upravující propuštění zboží k vývozu, zejména nařízení (EU) č. 952/2013 a jeho články 46, 47, 267 a 269.

3. Ojetá vozidla lze vyvážet pouze v případě, že:

a) nejsou vozidly s ukončenou životností; a

b) jsou ke dni podání vývozního prohlášení způsobilá k provozu na pozemních komunikacích, pokud nebyly uznány za vozidla zvláštního kulturního zájmu v souladu čl. 2 odst. 2 písm. f) a přílohou II.

4. Pro každé ojeté vozidlo určené k vývozu se celním orgánům předkládají nebo zpřístupňují tyto informace:

a) VIN ojetého vozidla a identifikace členského státu, kde bylo vozidlo naposledy registrováno;

b) prohlášení potvrzující, že ojeté vozidlo splňuje požadavky stanovené v odstavci 3 tohoto článku, nebo je předloženo osvědčení uvedené v příloze II.

5. Za účelem ověření souladu s touto kapitolou při povolování propuštění ojetého vozidla k vývozu:

a) dokud není funkční propojení uvedené v čl. 46 odst. 4, vyměňují si celní orgány informace a spolupracují s příslušnými orgány v souladu s článkem 45 a v případě potřeby zohlední tuto výměnu informací a spolupráci, aby umožnily propuštění ojetého vozidla k vývozu;

b) jakmile je propojení uvedené v čl. 46 odst. 4 funkční, použijí se článek 40, čl. 41 odst. 2 a 3 a čl. 43 odst. 3 a oznámení a další výměny podle článků 42, 43 a 44 se uskutečňují prostřednictvím příslušných elektronických systémů.

6. Ojeté vozidlo určené k vývozu není:

a) předmětem zápisu do záznamu deklaranta podle článku 182 nařízení (EU) č. 952/2013;

b) předmětem samoschvalování podle článku 185 nařízení (EU) č. 952/2013;

Článek 40

Automatizované ověřování informací o statusu vozidla

1. Před propuštěním ojetého vozidla k vývozu celní orgány elektronicky a automaticky prostřednictvím elektronických systémů podle čl. 46 odst. 4 ověří, zda je vozidlo na základě VIN a informací o členském státě poslední registrace způsobilé k provozu na pozemních komunikacích. Tato povinnost se nevztahuje na vozidla, která byla uznána za vozidla zvláštního kulturního zájmu v souladu s čl. 2 odst. 2 písm. f) a přílohou II.

2. Pokud informace poskytnuté nebo zpřístupněné celním orgánům neodpovídají informacím ve vnitrostátních registrech vozidel a vnitrostátních elektronických systémech pro evidenci technické způsobilosti vozidel podle odstavce 1, celní orgány nepropustí toto vozidlo k vývozu a informují o tom prostřednictvím těchto systémů dotčenou fyzickou nebo právnickou osobu.

Článek 41

Řízení rizik a celní kontroly

1. Pro účely vymáhání ustanovení článku 39 provádějí celní orgány kontroly ojetých vozidel určených k vývozu v souladu s ustanoveními o řízení rizik a celních kontrolách v nařízení (EU) č. 952/2013. Aniž je dotčen článek 40 tohoto nařízení, jsou tyto kontroly založeny především na analýze rizik ve smyslu ustanovení nařízení (EU) č. 952/2013.

2. Kromě řízení rizik podle odstavce 1 tohoto článku, jakmile bude zprovozněno propojení uvedené v článku 46, elektronické systémy uvedené v čl. 46 odst. 1 budou obsahovat informace a celní orgány budou automaticky a elektronicky ověřovat prostřednictvím propojení podle čl. 46 odst. 4, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje zvláštní podmínky související s ochranou životního prostředí nebo bezpečností silničního provozu v souladu s odstavcem 3 tohoto článku.

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 51, kterými se doplní toto nařízení stanovením podmínek souladu uvedených v odstavci 2 tohoto článku, pokud jde o zvláštní podmínky uplatňované na dovoz ojetých vozidel třetí zemí dovozu, které souvisejí s ochranou životního prostředí a bezpečností silničního provozu, oznámila-li tato třetí země tyto podmínky Komisi. Tyto podmínky jsou ověřitelné na základě informací dostupných v elektronických systémech podle čl. 46 odst. 1.

4. Komise zveřejní na specializovaném internetovém portálu a pravidelně aktualizuje konkrétní podmínky, které jí byly oznámeny a které se týkají ochrany životního prostředí nebo bezpečnosti silničního provozu a které ukládají třetí země uvedené v odstavci 3.

Článek 42

Pozastavení

1. Pokud existují oprávněné důvody se domnívat, že ojeté vozidlo určené k vývozu nemusí splňovat požadavky této kapitoly, pozastaví celní orgány okamžitě propuštění tohoto ojetého vozidla k vývozu, neprodleně oznámí pozastavení příslušným orgánům určeným podle článku 38 a předají veškeré relevantní informace potřebné k tomu, aby příslušné orgány mohly určit, zda ojeté vozidlo splňuje požadavky tohoto nařízení a může být propuštěno k vývozu.

2. Pro účely určení, zda ojeté vozidlo, na které se vztahuje pozastavení podle odstavce 1, splňuje požadavky tohoto nařízení, mohou příslušné orgány požádat jakoukoli osobu, která se podílí na vývozu tohoto ojetého vozidla, o doplňující informace, včetně informací o prodeji nebo převodu vlastnictví vozidla, jako je kopie faktury nebo smlouvy, a listinných důkazů prokazujících, že toto ojeté vozidlo je určeno k dalšímu použití.

Článek 43

Propuštění k vývozu

1. Pokud bylo propuštění ojetého vozidla k vývozu v souladu s článkem 42 pozastaveno, toto ojeté vozidlo se propustí k vývozu, jsou-li splněny všechny ostatní požadavky a formality týkající se takového propuštění a je-li splněna některá z těchto podmínek:

a) příslušné orgány určené podle článku 38 nepožádaly do čtyř pracovních dnů od začátku pozastavení celní orgány o zachování pozastavení nebo

b) příslušné orgány určené podle článku 38 informovaly celní orgány o svém souhlasu s propuštěním k vývozu podle této kapitoly.

2. Propuštění k vývozu se nepovažuje za důkaz souladu s právem Unie, a zejména s tímto nařízením nebo nařízením (EU) č. 952/2013.

3. Celní orgány automaticky oznámí výstup vozidla z Unie prostřednictvím propojení uvedeného v čl. 46 odst. 4 orgánu pro registraci vozidel členského státu poslední registrace. Orgán příslušný pro registraci vozidel zaznamená do svého vnitrostátního registru vozidel, že vozidlo bylo vyvezeno do třetí země.

Článek 44

Odmítnutí propuštění k vývozu

1. Pokud příslušný orgán dospěje k závěru, že ojeté vozidlo, pro které bylo oznámeno pozastavení podle článku 42, není v souladu s touto kapitolou, neprodleně požádá celní orgány, aby jej nepropustily k vývozu, a oznámí jim tuto skutečnost.

2. Na základě oznámení příslušného orgánu podle odstavce 1 celní orgány nepropustí ojeté vozidlo k vývozu.

Článek 45

Spolupráce mezi orgány a výměna informací

1. Příslušné orgány členských států si vzájemně pomáhají při provádění této kapitoly výměnou informací na dvoustranné úrovni, zejména za účelem ověření statusu vozidla, včetně ověření jeho registračního statusu v členském státě, v němž bylo dříve registrováno.

2. Příslušné orgány členských států v příslušných případech spolupracují také se správními orgány třetích zemí. Tato spolupráce může zahrnovat sdílení příslušných informací, provádění společných inspekcí a další formy vzájemné pomoci, které jsou považovány za nezbytné k zajištění souladu s platnými právními předpisy upravujícími vývoz ojetých vozidel.

3. Celní orgány a příslušné orgány členských států spolupracují v souladu s čl. 47 odst. 2 nařízení (EU) č. 952/2013 a vyměňují si informace nezbytné pro plnění jejich funkcí podle tohoto nařízení, a to i prostřednictvím elektronických prostředků. Celní orgány mohou v souladu s čl. 12 odst. 1 a čl. 16 odst. 1 nařízení (EU) č. 952/2013 sdělit příslušnému orgánu členského státu, v němž jsou hospodářský subjekt nebo obchodník usazeni, důvěrné informace, které získaly při plnění svých povinností nebo které jim byly poskytnuty jako důvěrné.

4. Pokud příslušné orgány obdržely informace v souladu s odstavci 1 až 3, mohou je sdělit příslušným orgánům jiných členských států.

5. Informace týkající se rizik se vyměňují takto:

a) mezi celními orgány v souladu s čl. 46 odst. 5 nařízení (EU) č. 952/2013;

b) mezi celními orgány a Komisí v souladu s čl. 47 odst. 2 nařízení (EU) č. 952/2013;

c) mezi celními orgány a příslušnými orgány, včetně příslušných orgánů jiných členských států, v souladu s čl. 47 odst. 2 nařízení (EU) č. 952/2013.

Článek 46

Elektronické systémy

1. Elektronický systém MOVE-HUB vyvinutý Komisí se používá k výměně VIN a informací o registraci a stavu technické způsobilosti vozidla mezi vnitrostátními registry vozidel a elektronickými systémy členských států pro evidenci technické způsobilosti vozidel, jakož i k propojení s jednotným portálem EU pro oblast celnictví, je-li to nezbytné pro účely kontrol a požadavků stanovených v této kapitole.

2. Elektronický systém MOVE-HUB uvedený v odstavci 1 poskytuje alespoň tyto funkce:

a) výměnu údajů v reálném čase s vnitrostátními registry vozidel a vnitrostátními elektronickými systémy členských států pro evidenci technické způsobilosti vozidel, které jsou s ním propojeny;

b) možnost automatizované elektronické kontroly údajů uvedených v osvědčení o technické způsobilosti vozidla podle přílohy II směrnice 2014/45/EU, data první registrace vozidla, jakož i členského státu, kde bylo vozidlo naposledy registrováno, jak je uvedeno ve směrnici 1999/37/ES, s cílem určit, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje požadavky stanovené v článku 39, čl. 40 odst. 1 a článku 41;

c) propojení s jednotným portálem EU pro oblast celnictví v souladu s nařízením (EU) 2022/2399 za účelem výměny údajů a podpory procesu výměny informací podle čl. 40 odst. 1 a čl. 41 odst. 2, jakož i podporu oznámení podle článků 42, 43 a 44;

d) pro účely spolupráce se třetími zeměmi podle čl. 45 odst. 2 možnost elektronické výměny informací s příslušnými orgány třetích zemí, které podle čl. 41 odst. 2 oznámily Komisi zvláštní podmínky pro dovoz ojetých vozidel, které uplatňují.

3. Členské státy propojí své vnitrostátní registry vozidel a vnitrostátní elektronické systémy pro evidenci technické způsobilosti vozidel s elektronickým systémem MOVE-HUB podle odstavce 1. Toto propojení se uvede do provozu do dvou let od přijetí prováděcího aktu uvedeného v odstavci 5.

4. Komise propojí systém MOVE-HUB uvedený v odstavci 1 tohoto článku s jednotným celním portálem Evropské unie pro výměnu certifikátů zřízeným podle článku 4 nařízení (EU) 2022/2399, aby bylo možné provádět automatizované kontroly uvedené v článku 40 a čl. 41 odst. 2 a oznámení uvedená v článcích 42, 43 a 44. Toto propojení se uvede do provozu do dvou let od přijetí prováděcího aktu uvedeného v odstavci 5 tohoto článku.

5. Do 30. září 2028 přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví nezbytná opatření k zavedení funkcí systému MOVE-HUB uvedených v odstavci 2, včetně technických opatření nezbytných k propojení vnitrostátních elektronických systémů se systémem MOVE-HUB, podmínek připojení k systému MOVE-HUB, údajů, které mají být předávány vnitrostátními systémy, a formátu pro předávání těchto údajů prostřednictvím propojených vnitrostátních systémů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 52 odst. 2.

KAPITOLA VII

VYMÁHÁNÍ

Článek 47

Kontroly

1. Členské státy za účelem vymáhání tohoto nařízení stanoví kontrolní strategie zaměřené na odhalování nezákonných činností v oblasti sběru, zpracování a vývozu vozidel s ukončenou životností a jejich dílů a konstrukčních částí. Tyto strategie stanoví kontroly uvedené v odstavcích 2, 3 a 4.

2. Členské státy za účelem vymáhání tohoto nařízení kontrolují:

a) autorizovaná zpracovatelská zařízení;

b) sběrná místa;

c) další zařízení a hospodářské subjekty, které by mohly být zapojeny do sběru, zpracování a vývozu vozidel s ukončenou životností nebo které prodávají použité náhradní díly a konstrukční části.

3. Celkový počet hospodářských subjektů uvedených v odstavci 2, které podléhají kontrole v každém kalendářním roce, se vypočítá jako nejméně 10 % subjektů uvedených v odst. 2 písm. a) a b).

4. Členské státy rovněž provádějí pravidelné a na riziku založené kontroly týkající se vývozu ojetých vozidel za účelem ověření souladu s článkem 39.

5. Za účelem rozlišení mezi ojetými vozidly a vozidly s ukončenou životností mohou příslušné orgány členských států kontrolovat přepravu ojetých vozidel, u nichž existuje podezření, že se jedná o vozidla s ukončenou životností, z hlediska souladu s požadavky stanovenými v článku 36 a v příloze I a tuto přepravu odpovídajícím způsobem sledovat.

6. Pokud příslušné orgány členského státu zjistí, že zamýšlená přeprava ojetého vozidla zahrnuje jedno nebo více vozidel s ukončenou životností, mohou být náklady na vhodné analýzy, kontroly a skladování vozidel, u nichž existuje podezření, že se jedná o vozidla s ukončenou životností, účtovány osobám, které přepravu uvedených vozidel zařizují.

Článek 48

Spolupráce při vymáhání práva na vnitrostátní úrovni a mezi členskými státy

1. Členské státy zavedou, pokud jde o všechny příslušné orgány zapojené do vymáhání tohoto nařízení, účinné mechanismy, které těmto orgánům umožní vnitrostátní spolupráci a koordinaci při tvorbě a provádění politik a činností v oblasti vymáhání předpisů, které se týkají sledování registrace vozidel, vyřazení z registru, pozastavení a zrušení registrace, osvědčení o likvidaci, vývozu ojetých vozidel, jakož i předcházení nezákonnému zpracování a vývozu vozidel s ukončenou životností.

2. Členské státy navzájem dvoustranně a mnohostranně spolupracují, aby usnadnily předcházení nezákonnému zpracování a vývozu vozidel s ukončenou životností a jejich odhalování a řešily problém pohřešovaných vozidel. Prostřednictvím elektronického systému pro výměnu informací uvedeného v článku 46 si vyměňují příslušné informace o registraci vozidel, jejich vyřazení z registru a pozastavení a zrušení jejich registrace. Rovněž si vyměňují příslušné informace o autorizovaných zpracovatelských zařízeních a provozovatelích zařízení oprav a údržby, kteří nejsou povoleni jako autorizovaná zpracovatelská zařízení, a o dalších zařízeních a hospodářských subjektech, které mohou vykonávat činnosti týkající se zpracování vozidel s ukončenou životností. Pravidelně si vyměňují informace, zkušenosti a znalosti o protiprávních činnostech souvisejících s vozidly s ukončenou životností, donucovacích opatřeních a společných akcích v rámci zavedených struktur, jako jsou sítě pro vymáhání, agentury a výbor zřízený podle článku 52 tohoto nařízení.

Výměna údajů o registraci vozidel zahrnuje přístup k údajům o výkonnosti a o povaze a výsledcích provedených kontrol a jejich výměnu s příslušnými orgány jiných členských států s cílem usnadnit vymáhání tohoto nařízení.

3. Členské státy oznámí Komisi své stálé zaměstnance, kteří jsou odpovědní za spolupráci uvedenou v odstavci 2 tohoto článku a v článku 45.

Článek 49

Sankce

Do 1. září 2029 stanoví členské státy sankce za porušení čl. 15 odst. 1, článku 16, čl. 18 odst. 1, čl. 22 odst. 1 a 2, článků 23 a 24, čl. 25 odst. 1 a 2, článků 26 až 31 a článků 33, 34, 36, 37 a 39 tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy tyto sankce a opatření neprodleně oznámí Komisi a neprodleně jí oznámí i všechny jejich následné změny.

Článek 50

Podávání zpráv Komisi

1. Od 1. září 2029 zveřejní členské státy v souhrnné podobě za každý kalendářní rok a ve formátu stanoveném Komisí podle odstavce 5 následující údaje, které vycházejí z informací a údajů obdržených od výrobců, organizací odpovědnosti výrobců a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady:

a) počet vozidel registrovaných v členském státě;

b) počet vozidel, která byla poprvé dodána na trh na území členského státu;

c) počet a hmotnost vozidel s ukončenou životností shromážděných a zbavených znečišťujících látek v členském státě;

d) počet a hmotnost vozidel s ukončenou životností recyklovaných na území členského státu;

e) počet a hmotnost vozidel s ukončenou životností vyvezených nebo odeslaných k dalšímu zpracování do jiného členského státu nebo třetí země;

f) počet a hmotnost vozidel s ukončenou životností dovezených nebo přepravených k dalšímu zpracování ze třetí země;

g) počet ojetých vozidel propuštěných k vývozu a počet dovezených ojetých vozidel;

h) počet vydaných osvědčení o likvidaci;

i) celková hmotnost a v relevantních případech také množství dílů, konstrukčních částí a materiálů vyjmutých z vozidel s ukončenou životností za účelem:

i) opětovného použití;

ii) repasování nebo renovace;

iii) recyklace;

iv) využití, včetně energetického využití;

v) odstranění;

j) množství a hmotnost vozidel s ukončenou životností zpracovaných jiným způsobem, než je uvedeno v písmeni d);

k) množství a hmotnost vozidel s ukončenou životností použitých k zasypávání;

l) míry cílů stanovených v článku 33, kterých dosáhli všichni provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady působící v členském státě;

m) využití výjimky stanovené v čl. 29 odst. 2 a způsob, jakým ji vykazující členský stát sledoval;

n) údaje o organizacích odpovědnosti výrobců, včetně názvů právnických osob, které zastupují;

o) údaje o provádění článku 21;

p) množství dílů a konstrukčních částí obsahujících významná množství kritických surovin vyjmutých z vozidel s ukončenou životností a množství kritických surovin získaných z těchto dílů a konstrukčních částí.

Členské státy zveřejní údaje uvedené v prvním pododstavci do osmnácti měsíců od konce vykazovaného období, za které byly shromážděny. Tyto údaje jsou ve formátu umožňujícím strojové čtení, třídění a vyhledávání a dodržují otevřené standardy pro užití třetí stranou. Jakmile jsou údaje uvedené v prvním pododstavci zpřístupněny, členské státy to oznámí Komisi.

Prvním vykazovaným obdobím je první kalendářní rok po přijetí prováděcího aktu uvedeného v odstavci 5.

2. K údajům, jež členské státy zpřístupní v souladu s odstavcem 1, se připojí zpráva o kontrole kvality. Tyto informace jsou předkládány ve formátu, který stanoví Komise v souladu s odstavcem 5.

3. Každých pět let vypracují členské státy zprávu shrnující:

a) pobídky zavedené na podporu opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí v souladu s článkem 32 a jejich odhadovaný dopad;

b) uplatňování sankcí a jiných postihů stanovených v jejich vnitrostátních právních předpisech za porušení tohoto nařízení přijatých v souladu s článkem 49, včetně seznamu druhů oznámených porušení a druhů přijatých opatření;

c) výsledky kontrol provedených v souladu s článkem 47;

d) způsob použití definic „vozidla s ukončenou životností“ a „ojetého vozidla“, včetně praktických obtíží, které se v této souvislosti vyskytují.

Členské státy předloží Komisi uvedenou zprávu do šesti měsíců od konce pětiletého období, kterého se týká. První zpráva se Komisi předloží do 1. září 2032.

Komise přezkoumá zprávy předložené členskými státy a vypracuje a zveřejní zprávy o obdržených informacích, aby podpořila hodnocení provádění tohoto nařízení v členských státech a usnadnila výměnu informací o osvědčených postupech uplatňovaných v členských státech.

4. Pro účely sledování provádění tohoto nařízení Komise shromažďuje a přezkoumává informace zpřístupněné v souladu s tímto článkem.

5. Komise přijme prováděcí akty, kterými se stanoví:

a) metodika a pravidla pro výpočet, ověřování a vykazování údajů podle odstavce 1, včetně:

i) metodiky pro určení množství a hmotnosti dílů, konstrukčních částí a materiálů vyjmutých pro účely uvedené v odst. 1 písm. i), j), k) a p);

ii) metodiky pro určení hmotnosti recyklovaného odpadu, včetně určení bodů výpočtu a bodů měření, a v případě potřeby možností použití průměrné míry ztrát;

iii) metodiky pro výpočet a ověřování dosažení cílů opětovného použití, recyklace a využití uvedených v článku 33, včetně případu kombinovaného drcení vozidel s ukončenou životností s jiným odpadem podle článku 27 a přílohy VIII části G bodu 3.

b) formát pro podávání zpráv Komisi podle odstavce 1, jakož i formát zprávy o kontrole kvality.

Tyto prováděcí akty se přijmou do 31. března 2029 přezkumným postupem podle čl. 52 odst. 2

6. Výrobci, organizace odpovědnosti výrobců, provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady a další příslušné hospodářské subjekty poskytují příslušným orgánům přesné a spolehlivé údaje, které členským státům umožňují plnit jejich povinnost podávat zprávy podle tohoto článku.

KAPITOLA VIII

PŘENESENÉ PRAVOMOCI A POSTUP PROJEDNÁVÁNÍ VE VÝBORU

Článek 51

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 5 odst. 3 a 6, čl. 6 odst. 6 až 9, čl. 7 odst. 3, čl. 11 odst. 4, čl. 12 odst. 2, čl. 21 odst. 2, čl. 22 odst. 6, čl. 26 odst. 3, čl. 37 odst. 3 a čl. 41 odst. 3 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 13. srpna 2026. Komise vypracuje zprávu o přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament ani Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 3 a 6, čl. 6 odst. 6 až 9, čl. 7 odst. 3, čl. 11 odst. 4, čl. 12 odst. 2, čl. 21 odst. 2, čl. 22 odst. 6, čl. 26 odst. 3, čl. 37 odst. 3 a čl. 41 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 5 odst. 3 a 6, čl. 6 odst. 6 až 9, čl. 7 odst. 3, čl. 11 odst. 4, čl. 12 odst. 2, čl. 21 odst. 2, čl. 22 odst. 6, čl. 26 odst. 3, čl. 37 odst. 3 a čl. 41 odst. 3 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 52

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 39 směrnice 2008/98/ES. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

KAPITOLA IX

ZMĚNY

Článek 53

Změny nařízení (EU) 2023/1542

Příloha I nařízení (EU) 2023/1542 se mění v souladu s přílohou XII tohoto nařízení.

Článek 54

Změny nařízení (EU) 2019/1020

V příloze II nařízení (EU) 2019/1020 se zrušují body 10 a 11.

Článek 55

Změny nařízení (EU) 2018/858 a (EU) č. 168/2013

Příloha II nařízení (EU) 2018/858 a příloha II nařízení (EU) č. 168/2013 se mění v souladu s přílohou XI tohoto nařízení.

KAPITOLA X

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 56

Přezkum

1. Do 31. prosince 2035 provede Komise přezkum a vypracuje zprávu o uplatňování tohoto nařízení a jeho dopadu na životní prostředí, lidské zdraví a fungování jednotného trhu a předloží ji Evropskému parlamentu a Radě. Ke zprávě případně připojí legislativní návrh na změnu příslušných ustanovení tohoto nařízení.

2. S ohledem na technický pokrok a praktické zkušenosti získané v členských státech, jakož i jakoukoli revizi nařízení (ES) č. 1907/2006 Komise ve své zprávě uvede hodnocení týkající se:

a) potřeby rozšířit oblast působnosti tohoto nařízení, zejména ustanovení kapitol II a III, jakož i kapitoly IV oddílu II, na vozidla kategorie L, ve smyslu čl. 4 odst. 2 nařízení (EU) č. 168/2013, a na vozidla kategorií M_2, M_3, N_2, N_3 a O podle čl. 4 odst. 1 nařízení (EU) 2018/858;

b) potřeby rozšířit oblast působnosti platných ustanovení na vozidla, jejichž typ byl schválen v rámci vícestupňového schvalování typu, a na obytné automobily a zahrnout obytné přívěsy do oblasti působnosti tohoto nařízení;

c) potřeby rozšířit oblast působnosti tohoto nařízení, zejména ustanovení kapitoly VI, na vozidla kategorie L ve smyslu čl. 4 odst. 2 nařízení (EU) č. 168/2013;

d) opatření týkajících se poskytování informací o látkách vzbuzujících obavy přítomných ve vozidlech a potřeby zavést další ustanovení týkající se látek vzbuzujících obavy, které mohou ovlivnit vysoce kvalitní recyklaci vozidel po ukončení jejich životnosti;

e) opatření týkajících se nakládání s vozidly s ukončenou životností stanovených v kapitole IV, včetně úrovní cílů stanovených v článku 33 a potřeby jejich revize;

f) potřeby rozšířit oblast působnosti tohoto nařízení, pokud jde o cílové úrovně recyklace stanovené v článku 33, na kategorie vozidel, na které se článek 33 podle tohoto nařízení nevztahuje;

g) porušování předpisů a účinnosti, přiměřenosti a odrazujícího účinku sankcí podle článku 49;

h) potřeby změnit článek 5;

i) míry, v jaké byla vyřešena otázka pohřešovaných vozidel, včetně odhadů počtu pohřešovaných vozidel a dopadu opatření týkajících se vývozu ojetých vozidel, a potřeby zavést další opatření zaměřená na otázku sledovatelnosti vozidel;

j) požadavků na obsah recyklovaného plastu, včetně cílů a povinností pro recyklační zařízení v Unii i mimo ni, jak jsou stanoveny v čl. 6 odst. 1 až 4 tohoto nařízení, a potřeby revize na tomto základě, včetně hodnocení vývoje v oblasti oceli a hliníku v souvislosti s čl. 6 odst. 7 a 8 tohoto nařízení a podle dalších příslušných právních předpisů Unie, jako je nařízení (EU) 2025/40 nebo nařízení (EU) 2024/1781, s cílem zajistit soudržnost a soulad;

k) mechanismu přidělování nákladů na vozidla, která se stanou vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě, stanoveném v článku 22 a potřeby jeho revize;

l) ustanovení o postupech, které mohou ovlivnit vysoce kvalitní recyklaci vozidel po ukončení jejich životnosti;

m) dopadu rozdílů ve vnitrostátních kritériích technické způsobilosti na vývoz ojetých vozidel;

n) účinnosti, interoperability a spolehlivosti vnitrostátních systémů registrace vozidel a jejich přeshraniční výměny informací při zajišťování přesné identifikace, statusu a sledovatelnosti vozidel během celého jejich životního cyklu, se zvláštním důrazem na:

   i) dopad dočasného vyřazení z registru na přesnost, dostupnost a sledovatelnost záznamů o vozidlech, včetně jeho úlohy při identifikaci pohřešovaných vozidel;

   ii) potřebu minimálních požadavků na vyřazení vozidel z registru v celé Unii, jako je stanovení maximální doby trvání a přísných podmínek pro obnovu, s cílem posílit sledovatelnost vozidel a zabránit jejich nezákonnému zpracování.

3. Do 31. prosince 2033 Komise přezkoumá stav technologického vývoje, environmentální a hospodářskou výkonnost a dostupnost obsahu plastů z biologického materiálu a elastomerů získaných recyklací pneumatik v nových vozidlech, přičemž zohlední kritéria udržitelnosti stanovená v článku 29 směrnice (EU) 2018/2001 a veškerá kritéria udržitelnosti, která mají být stanovena pro pneumatiky podle nařízení (EU) 2024/1781.

4. Ve vhodných případech a na základě přezkumu uvedeného v odstavci 3 Komise může předložit legislativní návrh s cílem:

a) stanovit požadavky na udržitelnost surovin na bázi biomasy v plastech použitých ve vozidlech;

b) stanovit cíle pro zvýšení používání surovin na bázi biomasy v plastech použitých ve vozidlech;

c) stanovit cíle, které budou zahrnovat používání elastomerů získaných recyklací pneumatik z vozidel;

d) posoudit, do jaké míry lze cíle uvedené v písmenu b) kombinovat s cíli stanovenými v čl. 6 odst. 1 nebo je k nim přidat;

e) posoudit, do jaké míry lze cíle uvedené v písmenu c) kombinovat s cíli stanovenými v čl. 6 odst. 1;

f) případně upravit definici plastů z biologického materiálu stanovenou v čl. 3 odst. 1 bodě 53 nařízení (EU) 2025/40, definici plastů stanovenou v čl. 3 odst. 1 bodě 9 tohoto nařízení a rozsah cílů v oblasti recyklovaných plastů stanovených v čl. 6 odst. 1 tohoto nařízení;

g) případně změnit metodiku výpočtu a ověřování uvedenou v čl. 6 odst. 2 a požadavky na zařízení zpracovávající elastomery z pneumatik se sídlem v Unii a ve třetích zemích.

5. Je-li to vhodné k zajištění účinné a jednotné sledovatelnosti vozidel s ukončenou životností a na základě přezkumu uvedeného v odst. 2 písm. n), může Komise předložit legislativní návrh týkající se pravidel pro vyřazení vozidel z registru v celé Unii.

6. Do 14. srpna 2031 provede Komise posouzení s cílem vyhodnotit na základě prohlášení učiněných podle článku 10, zda je pravděpodobné, že výrobci splní cíle v oblasti recyklovaných plastů stanovené v čl. 6 odst. 1. V tomto posouzení se vyhodnotí zejména:

a) dostupnost vhodných technologií recyklace plastů;

b) dostatečná dostupnost recyklovaných plastů;

c) úroveň kvality recyklovaných plastů ve srovnání s požadovanou úrovní bezpečnosti a

d) technické a ekonomické obtíže při plnění cílů v oblasti recyklovaných plastů.

Na základě tohoto posouzení může Komise případně předložit Evropskému parlamentu a Radě legislativní návrh na změnu cílů stanovených v čl. 6 odst. 1 s cílem stanovit odchylky, pokud jde působnost ustanovení, časové milníky a výši minimálních procentních podílů v něm stanovených.

Článek 57

Zrušení a přechodná ustanovení

1. Směrnice 2000/53/ES se zrušuje s účinkem od 1. září 2028.

Nadále se však použijí tato ustanovení směrnice 2000/53/ES:

a) čl. 4 odst. 2 a příloha II, a to do 31. srpna 2032; avšak položky 5a, 5b i), 5b ii) a 16 přílohy II směrnice 2000/53/ES se přestanou používat k 13. srpnu 2026;

b) čl. 5 odst. 4 druhý pododstavec, čl. 6 odst. 3 druhý pododstavec, čl. 7 odst. 1, čl. 8 odst. 3 a 4, a to do 31. srpna 2029;

c) čl. 6 odst. 3 první pododstavec a příloha I, a to do 31. srpna 2029;

d) čl. 7 odst. 2 písm. b), a to do 31. prosince 2030;

e) čl. 9 odst. 1a první a třetí pododstavec a odst. 1b a 1d, a to do 31. srpna 2029;

f) čl. 9 odst. 1a druhý pododstavec, a to do 31. srpna 2031.

2. Směrnice 2005/64/ES se zrušuje s účinkem od 31. srpna 2032.

Čl. 6 odst. 3 uvedené směrnice se však zrušuje s účinkem od 31. srpna 2029.

3. Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávacími tabulkami obsaženými v příloze XV.

4. Odchylně od čl. 8 odst. 2 tohoto nařízení se v případě odkazu v uvedeném článku na článek 4 tohoto nařízení považuje do 14. srpna 2032 takový odkaz za odkaz na článek 5 směrnice 2005/64/ES.

Odchylně od čl. 8 odst. 2 tohoto nařízení se v případě odkazu v uvedeném článku na článek 5 tohoto nařízení považuje do 14. srpna 2032 takový odkaz za odkaz na čl. 6 odst. 2 směrnice 2005/64/ES.

Článek 58

Použitelnost na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko

1. Na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko se použije článek 14 pouze s ohledem na článek 30, článek 31 a čl. 35 odst. 1.

2. Na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko se nepoužijí články 15 až 29, články 32, 33 a 34 a čl. 35 odst. 2.

3. Na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko se nepoužije čl. 47 odst. 2 písm. a) a odst. 3.

4. Na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko se nepoužije čl. 48 odst. 1 a 2, pokud jde o zabránění nezákonnému zpracování vozidel s ukončenou životností.

5. Na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko se nepoužije čl. 48 odst. 2, pokud jde o výměnu relevantních informací o autorizovaných zpracovatelských zařízeních.

6. Na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko se nepoužije článek 49, pokud jde o čl. 15 odst. 1, článek 16, čl. 19 odst. 1, čl. 22 odst. 1 a 2, články 23 a 24, čl. 25 odst. 1 a 2, články 27 až 29, 33 a 34.

7. Na Spojené království a ve Spojeném království s ohledem na Severní Irsko se nepoužije čl. 50 odst. 1 písm. c), d) a h), písm. i) body iii), iv) a v) a písm. j), k), l), m), n) a o) a odst. 3. písm. a).

Článek 59

Vstup v platnost a použitelnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

2. Použije se od 1. září 2028.

Avšak čl. 4 odst. 3, čl. 5 odst. 2 až 9, čl. 6 odst. 4 až 9 a 11, čl. 7 odst. 3 a 4, čl. 9 odst. 7, čl. 11 odst. 4, čl. 12 odst. 2, čl. 13 odst. 6, čl. 14 odst. 4, čl. 15 odst. 6, čl. 21 odst. 2, čl. 22 odst. 6, čl. 26 odst. 3, čl. 37 odst. 3, čl. 41 odst. 3, čl. 46 odst. 5 a čl. 50 odst. 5 se použijí od 14. září 2026, článek 53 se použije od 13. srpna 2026 a článek 55 se použije od 1. září 2032.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné v členských státech.

Ve Štrasburku dne 8. července 2026.

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předsedkyně	*předseda*
R. METSOLA	T. BYRNE

PŘÍLOHA I

KRITÉRIA PRO URČENÍ, ZDA JE VOZIDLO VOZIDLEM S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Tato příloha stanoví kritéria určující, zda je vozidlo vozidlem s ukončenou životností, a použije se takto:

Část A stanoví kritéria pro posouzení neopravitelnosti vozidla. Je-li splněno jedno nebo více z těchto kritérií, považuje se vozidlo za vozidlo s ukončenou životností.

Není-li splněno žádné z kritérií uvedených v části A, vozidlo se posuzuje v souladu s kritérii stanovenými v části B. Je-li splněno jedno nebo více kritérií uvedených v části B, technické posouzení určí, které opravy jsou zapotřebí k získání osvědčení o technické způsobilosti vozidla v souladu se směrnicí 2014/45/EU v členském státě, kde bylo vozidlo před opravou registrováno. Na základě tohoto technického posouzení vlastník vozidla rozhodne, zda chce vozidlo vyřadit.

Pokud do pěti let od tohoto technického posouzení vlastník vozidla nezíská osvědčení o technické způsobilosti vozidla v souladu se směrnicí 2014/45/EU, považuje se vozidlo za vozidlo s ukončenou životností. Po dobu těchto pěti let představuje toto technické posouzení dokumentaci o tom, že vozidlo není vozidlem s ukončenou životností.

Posouzení uvedené v této příloze provede nezávislý znalec v oblasti automobilového průmyslu. Členské státy mohou sestavit úplný seznam nezávislých znalců v oblasti automobilového průmyslu, kteří budou tato posouzení provádět.

Příslušné orgány členského státu, v němž je vozidlo registrováno, nebo jeden z jeho určených povolujících orgánů mohou vozidlu, které je považováno za vozidlo s ukončenou životností v souladu s touto přílohou, na žádost jeho vlastníka udělit výjimku, pokud jde o status vozidla s ukončenou životností, v případě, že je dotčené vozidlo předmětem opravy.

ČÁST A

KRITÉRIA PRO POSUZOVÁNÍ VOZIDEL S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Vozidlo je vozidlem s ukončenou životností, pokud splňuje jedno nebo více z těchto kritérií:

a) bylo rozřezáno na kusy nebo demontováno pro opětovné použití dílů;

b) je vyhořelé tak, že je zcela zničen motorový prostor nebo prostor pro cestující;

c) bylo ponořeno do vody do výšky nad přístrojovou desku;

d) nelze z technického hlediska opravit ani vyměnit jednu nebo více z těchto konstrukčních částí vozidla:

i) konstrukční části spojení se zemí (jako jsou pneumatiky a kola), odpružení, řízení, brzdy a jejich ovládací prvky;

ii) upevnění a spoje sedadel;

iii) airbagy, předpínače, bezpečnostní pásy a jejich periferní ovládací prvky;

iv) korba a podvozek vozidla nebo karoserie;

e) jeho konstrukční a bezpečnostní součásti mají technické závady, které jsou nevratné a činí je nevyměnitelnými;

f) bylo předáno ke zpracování do sběrného místa nebo do autorizovaného zpracovatelského zařízení;

g) pojišťovna jej na základě technického posouzení provedeného znalcem v oblasti automobilového průmyslu prohlásila za technickou totální škodu;

ČÁST B

SEZNAM ORIENTAČNÍCH KRITÉRIÍ PRO VOZIDLA S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

Není-li splněno žádné z kritérií uvedených v části A, vozidlo se posuzuje podle těchto kritérií:

a) je opuštěno nebo chybí prostředky umožňující jeho identifikaci, zejména identifikačního čísla vozidla (VIN);

b) není náležitě chráněno před poškozením během skladování, přepravy, nakládky a vykládky

c) náklady nezbytné k opravě vozidla do technického stavu, který by postačoval k získání osvědčení o technické způsobilosti, v součtu s jeho současnou hodnotou převyšují jeho odhadovanou tržní hodnotu po opravě;

d) bylo ponořeno do vody pod úroveň přístrojové desky a poškodil se motor nebo elektrický systém;

e) bylo vypuštěno palivo nebo palivové výpary, což představuje riziko požáru a výbuchu;

f) ze systému zkapalněného plynu unikl plyn, což představuje riziko požáru a výbuchu;

g) byly vypuštěny provozní kapaliny (palivo, brzdová kapalina, nemrznoucí kapalina, roztok elektrolytu z akumulátoru obsahující kyselinu, chladicí kapalina), což představuje riziko znečištění vody;

h) bylo demontováno nebo

i) má jedno nebo několik vstupních míst svařeno nebo uzavřeno izolační pěnou.

PŘÍLOHA II

KRITÉRIA PRO UZNÁNÍ STATUSU VOZIDEL ZVLÁŠTNÍHO KULTURNÍHO ZÁJMU

1. Příslušné orgány členského státu, v němž je vozidlo registrováno, nebo jeden z jím jmenovaných povolujících orgánů mohou vozidlo uznat za vozidlo zvláštního kulturního zájmu, pokud splňuje všechna tato kritéria:

   a) má jedinečnou historickou nebo kulturní hodnotu nebo status, které jsou zdokumentovány vlastníkem vozidla nebo příslušnými orgány členského státu, v němž je vozidlo registrováno, nebo se jedná o jedinečně upravené nebo na zakázku postavené vozidlo, které bylo jednotlivě schváleno v souladu s nařízením (EU) 2018/858 nebo vnitrostátními právními předpisy;

   b) vlastník vozidla je znám a lze jej identifikovat;

   c) díly vozidla mohou být identifikovány podle sériového čísla nebo jiné identifikace poskytované výrobcem nebo přidělené příslušným orgánem;

   d) vozidlo lze identifikovat podle VIN nebo sériového čísla nebo jiné identifikace poskytované výrobcem nebo přidělené příslušným orgánem;

   Na žádost vlastníka vozidla vydají příslušné orgány členského státu registrace osvědčení o uznání vozidla jako vozidla zvláštního kulturního zájmu, jsou-li splněna kritéria stanovená v prvním pododstavci tohoto bodu.

   Na žádost vlastníka vozidla příslušné orgány členského státu registrace osvědčení uvedené v druhém pododstavci tohoto bodu zruší.

2. Vlastník vozidla zvláštního kulturního zájmu zajistí, aby:

   a) vozidlo bylo skladováno, přepravováno nebo používáno způsobem šetrným k životnímu prostředí v souladu s právem Unie nebo vnitrostátními právními předpisy;

   b) osvědčení uvedené v druhém pododstavci bodu 1 bylo na požádání předloženo nebo zpřístupněno orgánům.

3. Soulad vozidla s kritérii uvedenými v bodech 1 a 2 se ověřuje nejméně každých pět let nebo v případě změny vlastnictví.

PŘÍLOHA III

VÝPOČET MÍRY OPĚTOVNÉ POUŽITELNOSTI, RECYKLOVATELNOSTI A VYUŽITELNOSTI

Pro účely této přílohy se „referenčním vozidlem“ rozumí verze typu vozidla, kterou určí schvalovací orgán po konzultaci s výrobcem a v souladu s kritérii stanovenými v části A jako nejproblematičtější z hlediska opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti.

ČÁST A

1. Uvedou se materiály přítomné ve vozidle, jejich podíly a umístění, jakož i veškeré příslušné informace nezbytné pro správný výpočet míry recyklovatelnosti a využitelnosti.

2. Hmotnosti se vyjadřují v kg na jedno desetinné místo. Podíly se vypočítávají jako procentní podíl na jedno desetinné místo a zaokrouhlují se takto:

   a) pokud je číslice za desetinnou čárkou mezi 0 a 4, zaokrouhlí se podíl na celé číslo dolů;

   b) pokud je číslice za desetinnou čárkou mezi 5 a 9, zaokrouhlí se podíl na celé číslo nahoru.

3. Při výběru referenčního vozidla je třeba brát v úvahu tato kritéria:

   a) druh karoserie;

   b) dostupné úrovně vybavenosti;

   c) dostupná volitelná výbava, za jejíž montáž odpovídá výrobce.

4. Pokud orgán udělující schválení typu a výrobce společně neurčí nejproblematičtější verzi v rámci určitého typu vozidla, pokud jde o opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, vybere se jedno referenční vozidlo v rámci:

   a) každého „druhu karoserie“ definovaného v příloze I části C bodě 2 nařízení (EU) 2018/858 v případě vozidel kategorie M_1;

   b) každého „druhu karoserie“, tj. nákladní skříňový automobil, podvozek s kabinou, pick-up a jiné, pokud jde o vozidla kategorie N_1.

5. Pro kontrolu materiálů a hmotností konstrukčních částí dá výrobce k dispozici vozidla a konstrukční části, které orgán udělující schválení typu považuje za nezbytné.

ČÁST B

1. Aby mohly být konstrukční části nebo díly považovány za opětovně použitelné, musí být snadno a nedestruktivně vyjímatelné.

2. Celková hmotnost opětovně použitelných dílů, konstrukčních částí a materiálů se považuje ze 100 % za opětovně použitelnou, recyklovatelnou a využitelnou.

3. Díly, konstrukční části a materiály uvedené v příloze VIII části B bodech 1, 2 a 3 se považují z 0 % za opětovně použitelné a ze 100 % za recyklovatelné a využitelné. Díly a konstrukční části uvedené v příloze VIII části E se považují z 0 % za opětovně použitelné a ze 100 % za recyklovatelné a využitelné. Metodika zajistí, aby v případě, že změna přílohy VIII vede k rozšíření seznamu dílů a konstrukčních částí uvedených v části E uvedené přílohy, byly tyto nově přidané díly a konstrukční části považovány z 0 % za opětovně použitelné a ze 100 % za recyklovatelné a využitelné.

4. Výpočet míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je v souladu se strategií oběhovosti a odráží technologický pokrok v oblasti technologií zpracování na konci životnosti.

PŘÍLOHA IV

PODMÍNKY A MAXIMÁLNÍ HODNOTY KONCENTRACE PRO PŘÍTOMNOST OLOVA, RTUTI, KADMIA A ŠESTIMOCNÉHO CHROMU V MATERIÁLECH, DÍLECH A KONSTRUKČNÍCH ČÁSTECH

Připouští se maximální hodnota koncentrace látek u olova, šestimocného chromu a rtuti do 0,1 % hmotnostních ve stejnorodém materiálu a u kadmia do 0,01 % hmotnostních ve stejnorodém materiálu.

Náhradní díly uvedené na trh po 1. červenci 2003, které se používají pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2003, vyjma závaží pro vyvažování kol, uhlíkových kartáčků pro elektrické motory a brzdových obložení, se vyjímají z čl. 5 odst. 4.

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 6 písm. d)
Olovo jako legující prvek		
1 a) Ocel pro účely strojního obrábění a součásti z oceli žárově pozinkované v dávkách o obsahu olova do 0,35 % hmotnostních		
1 b) Souvisle pozinkované ocelové plechy obsahující olovo do 0,35 % hmotnostních	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro taková vozidla	
2 a) Hliník pro účely strojního obrábění obsahující olovo do 2 % hmotnostních	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2005	
2 b) Hliník s obsahem olova do 1,5 % hmotnostních	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2008	
2 c) i) Hliníkové slitiny pro účely strojního obrábění obsahující olovo do 0,4 % hmotnostních	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2028 a náhradní díly pro taková vozidla	
2 c) ii) Hliníkové slitiny nezahrnuté v položce 2 c) i) obsahující olovo do 0,4 % hmotnostních ([2])	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2027 a náhradní díly pro taková vozidla	
2 c) iii) Slitiny na lití hliníku obsahující olovo do 0,3 % hmotnostních, pokud olovo pochází z recyklace olověného hliníkového šrotu	Vozidla typu schváleného od 31. prosince 2026 a náhradní díly pro taková vozidla ([1])	

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 6 písm. d)
3 Slitiny mědi obsahující olovo do 4 % hmotnostních	([1])	
4 a) Ložiskové pánve a pouzdra	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2008	
4 b) Ložiskové pánve a pouzdra v motorech, převodovkách a kompresorech klimatizačních systémů	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2011	

Olovo a sloučeniny olova v konstrukčních částech

5 (zrušeno)		
6 Tlumiče kmitů	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro taková vozidla	X
7 a) Vulkanizační činidla a stabilizátory pro elastomery v brzdových hadicích, palivových hadicích, ventilačních hadicích, elastomerových/kovových částech podvozků a uložení motoru	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2005	
7 b) Vulkanizační činidla a stabilizátory pro elastomery v brzdových hadicích, palivových hadicích, ventilačních hadicích, elastomerových/kovových částech podvozků a uložení motoru s obsahem olova do 0,5 % hmotnostních	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2006	
7 c) Pojiva pro elastomery v pohonech s obsahem olova do 0,5 % hmotnostních	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2009	

Olovo v pájkách nebo povrstvení elektrických a elektronických aplikací uvedených v následujících podpoložkách

8 a) Olovo v pájkách k upevnění elektrických a elektronických součástí do elektronické desky s plošnými spoji a olovo v povrchových úpravách na koncovkách součástí jiných než elektrolytické hliníkové kondenzátory, na kontaktních kolících a na elektronických deskách s plošnými spoji	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro taková vozidla	X ([3])
8 b) Olovo v pájkách při elektrických aplikacích jiných, než je pájení na elektronických deskách s plošnými spoji nebo na skle	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2011 a náhradní díly pro taková vozidla	X ([3])

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 6 písm. d)
8 c) Olovo v povrchových úpravách na koncovkách elektrolytických hliníkových kondenzátorů	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2013 a náhradní díly pro taková vozidla	X ([3])
8 d) Olovo použité při pájení na skle ve snímačích množství proudícího vzduchu	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2015 a náhradní díly pro taková vozidla	X ([3])
8 e) Olovo v pájkách s vysokým bodem tavení (např. slitiny olova obsahující 85 % hmotnostních olova nebo více)	([1])	X ([3])
8 f) i) Olovo ve vyhovujících systémech kolíkových konektorů	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2017 a náhradní díly pro taková vozidla	X ([3])
8 f) ii) Olovo ve vyhovujících systémech kolíkových konektorů jiných, než je spojovací část kabelových svazků vozidel	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2024 a náhradní díly pro taková vozidla	X ([3])
8 g) i) Olovo v pájkách pro sestavení stabilního elektrického spojení mezi polovodičovým čipem a nosičem v sadách integrovaných obvodů využívajících technologii „Flip Chip“	Vozidla typu schváleného před 1. říjnem 2022 a náhradní díly pro taková vozidla	X ([3])
8 g) ii) Olovo v pájkách pro sestavení stabilního elektrického spojení mezi polovodičovým čipem a nosičem v sadách integrovaných obvodů využívajících technologii „Flip Chip“, jestliže uvedené elektrické spojení sestává z některého z následujících prvků: 1) čipu na bázi polovodičové výrobní technologie o velikosti 90 nm nebo větší; 2) jediného čipu s plochou 300 mm^2 nebo větší při použití jakékoli polovodičové výrobní technologie; 3) pouzder s vrstvenými čipy s plochou 300 mm^2 nebo větší anebo křemíkových vložek s plochou 300 mm^2 nebo větší.	(1) Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2030 a náhradní díly pro taková vozidla	X ([3])
8 h) Olovo v pájkách k připevnění výměníků tepla na tepelnou jímku v sestavách silových polovodičů s velikostí čipu alespoň 1 cm^2 plochy projekce a s jmenovitou hustotou proudu nejméně 1 A/mm^2 plochy silikonového čipu	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro taková vozidla	X ([3])

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 6 písm. d)
8 i) Olovo v pájkách v elektrických aplikacích na skle kromě pájení na vrstveném skle	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro taková vozidla	X ([3])
8 j) Olovo v pájkách k pájení na vrstveném skle	vozidla typu schváleného před 1. lednem 2020 a náhradní díly pro taková vozidla	X ([3])
8 k) Pájení na aplikacích topení s ohřívacím proudem 0,5 A nebo větším na související pájený spoj na jednotlivé tabule vrstveného skla nepřesahující tloušťku 2,1 mm. Tato výjimka se nevztahuje na pájení na kontaktech vložených do polymeru tvořícího mezivrstvu	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2024 a náhradní díly pro taková vozidla	X ([3])
9 Ventilová sedla	Jako náhradní díly pro typy motorů vyvinuté před 1. červencem 2003	
10 a) Elektrické a elektronické součásti obsahující olovo ve skle nebo v keramice, ve skleněné nebo keramické pojivové směsi, ve sklokeramickém materiálu nebo ve sklokeramické pojivové směsi. Tato výjimka se netýká používání olova: i) ve skle v žárovkách a glazuře zapalovacích svíček; ii) v dielektrických keramických materiálech součástí uvedených v položkách 10b), 10c) a 10d).		X ([4]) (pro součásti jiné než piezoelektrické součásti v motorech)
10 b) Olovo v dielektrických keramických materiálech na bázi PZT v kondenzátorech, které jsou součástí integrovaných obvodů nebo diskrétních polovodičů		
10 c) Olovo v dielektrických keramických materiálech v kondenzátorech se jmenovitým střídavým napětím menším než 125 V nebo stejnosměrným napětím menším než 250 V	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2016 a náhradní díly pro taková vozidla	
10 d) Olovo v dielektrických keramických materiálech v kondenzátorech kompenzujících odchylky snímačů ultrazvukových sonarových systémů související s teplotou	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2017 a náhradní díly pro taková vozidla	

Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 6 písm. d)
11 Pyrotechnické iniciátory	Vozidla typu schváleného před 1. červencem 2006 a náhradní díly pro taková vozidla	
12 Termoelektrické materiály obsahující olovo použité v elektrických zařízeních motorových vozidel za účelem snížení emisí CO_2 rekuperací tepla z výfukových plynů	Vozidla typu schváleného před 1. lednem 2019 a náhradní díly pro taková vozidla	X

Šestimocný chrom

13 a) Protikorozní ochranné vrstvy	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2007	
13 b) Protikorozní ochranné vrstvy u šroubových a maticových spojů pro podvozky	Jako náhradní díly pro vozidla uvedená na trh před 1. červencem 2008	
14 Šestimocný chrom jako antikorozní činidlo v chladicích systémech z uhlíkové oceli v absorpčních ledničkách do 0,75 % hmotnostních v chladicí kapalině:		X
a) navržených tak, aby plně nebo částečně fungovaly s elektrickým ohřívačem s průměrným využívaným elektrickým příkonem < 75W za konstantních provozních podmínek;	V případě a): vozidla typu schváleného před 1. lednem 2020 a náhradní díly pro taková vozidla	
b) navržených tak, aby plně nebo částečně fungovaly s elektrickým ohřívačem s průměrným využívaným elektrickým příkonem ≥ 75W za konstantních provozních podmínek; c) navržených tak, aby plně fungovaly s neelektrickým ohřívačem.	V případě b): vozidla typu schváleného před 1. lednem 2026 a náhradní díly pro taková vozidla	

Rtuť

15 a) Výbojky pro aplikace světlometů	Vozidla typu schváleného před 1. červencem 2012 a náhradní díly pro taková vozidla	X

	Stejnorodé materiály, díly a konstrukční části	Rozsah a ukončení platnosti výjimky	Má být označeno nebo umožňovat identifikaci podle čl. 5 odst. 6 písm. d)
15 b)	Zářivky používané v displejích na přístrojové desce	Vozidla typu schváleného před 1. červencem 2012 a náhradní díly pro taková vozidla	X

Poznámky k tabulce:
([1]) Tato výjimka bude přezkoumána v roce 2030 v souladu s čl. 5 odst. 6.
([2]) Vztahuje se na hliníkové slitiny, v nichž není olovo použito záměrně, ale které ho obsahují z důvodu použití recyklovaného hliníku.
([3]) Demontáž, je-li ve vztahu k položce 10a) překročena průměrná prahová hodnota 60 g na vozidlo. Pro účely této poznámky se neberou v úvahu elektronická zařízení neinstalovaná výrobcem na výrobní lince.
([4]) Demontáž, je-li ve vztahu k položkám 8a) až 8k) překročena průměrná prahová hodnota 60 g na vozidlo. Pro účely této poznámky se neberou v úvahu elektronická zařízení neinstalovaná výrobcem na výrobní lince.

PŘÍLOHA V

STRATEGIE OBĚHOVOSTI

ČÁST A

PRVKY STRATEGIE OBĚHOVOSTI

1. Netechnický popis plánovaných opatření k zajištění toho, aby vozidla splňovala požadavky článků 4 až 7 po celou dobu výroby.

2. Netechnický popis postupů zavedených výrobcem pro účely:

   a) sběru údajů v rámci celého dodavatelského řetězce, které jsou relevantní pro splnění požadavků článků 4 až 7;

   b) kontroly a ověření informací od dodavatelů;

   c) patřičné reakce v případě, že údaje od dodavatelů naznačují riziko nesouladu s požadavky článků 4, 5 nebo 6.

3. Informace o zavedených technologiích zpracování po skončení životnosti, předpokládaném technologickém pokroku v oblasti technologií zpracování po skončení životnosti a investic do kapacit těchto technologií, které výrobce použil pro účely výpočtu opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti svých typů vozidel v souladu s článkem 4.

4. Informace o podílu recyklovaného obsahu ve vozidlech podle článků 6 a 10.

5. Seznam opatření, která se výrobce zavazuje provést, aby zajistil, že zpracování vozidel s ukončenou životností bude prováděno v souladu s tímto nařízením, se zvláštním zaměřením na:

   a) opatření určená k usnadnění vyjímání dílů uvedených v příloze VII části C;

   b) opatření k řešení problémů spojených s používáním materiálů a technik, které brání snadné demontáži nebo velmi ztěžují recyklaci;

   c) opatření na podporu opětovného použití dílů a konstrukčních částí.

   d) výzkumné a vývojové činnosti, investice do vývoje recyklačních technologií nebo infrastruktury, jakož i na spolupráci s provozovateli zařízení pro nakládání s odpady za účelem provádění opatření uvedených v písmenech a) až c).

ČÁST B

NÁVAZNÁ OPATŘENÍ A AKTUALIZACE STRATEGIE OBĚHOVOSTI

1. Výrobci předloží aktualizaci strategie oběhovosti nejméně jednou za pět let.

2. Aktualizovaná strategie oběhovosti zahrnuje příslušné nové změny, a zejména:

   a) popis způsobu provedení opatření uvedených v bodě 5 části A společně s posouzením jejich účinnosti, a pokud jedno nebo více opatření uvedených ve strategii nebylo provedeno, vysvětlení důvodů;

   b) informace o významných změnách v návrhu a výrobě, které výrobce provedl s cílem zlepšit oběhovost vozidel.

PŘÍLOHA VI

POŽADAVKY NA INFORMACE O VYJMUTÍ A VÝMĚNĚ

1. Baterie elektrických vozidel a baterie lehkých dopravních prostředků zabudované ve vozidle:

   a) číslo původního zařízení;

   b) umístění;

   c) hmotnost;

   d) typ chemického složení baterie;

   e) pokyny pro bezpečné vybíjení baterie;

   f) technické pokyny k vyjmutí a výměně, včetně pořadí všech kroků a typů spojování, upevňování a těsnění;

   g) nástroje nebo technologie potřebné pro přístup k bateriím elektrických vozidel a bateriím lehkých dopravních prostředků a jejich vyjmutí a výměnu.

2. Motory na elektrický pohon zabudované ve vozidle:

   a) číslo původního zařízení;

   b) umístění;

   c) hmotnost;

   d) typy permanentních magnetů v motorech na elektrický pohon uvedených v čl. 28 odst. 1 písm. b) nařízení (EU) 2024/1252;

   e) technické pokyny k vyjmutí a výměně, včetně pořadí všech kroků a typů spojování, upevňování a těsnění;

   f) nástroje nebo technologie potřebné pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí a výměnu.

3. Konstrukční části, díly a materiály uvedené v příloze VIII části B:

   a) číslo původního zařízení;

   b) umístění;

   c) hmotnost;

   d) přítomnost látek uvedených v čl. 5 odst. 4, které musí být ve vozidle označeny podle přílohy IV;

e) technické pokyny k vyjmutí, včetně pořadí všech kroků;

f) dostupnost nejlepších technik zpracování.

4. Konstrukční části, díly a materiály uvedené v příloze VIII části C:

a) číslo původního zařízení;

b) umístění;

c) technické pokyny k vyjmutí a výměně, včetně pořadí všech kroků;

d) informace, specifikace, nástroje a procesy, včetně aktualizací softwaru, potřebné pro repasování a renovaci.

5. Digitálně kódované konstrukční části a díly ve vozidle:

a) číslo;

b) umístění;

c) technické pokyny k přístupu, vyjmutí a výměně konstrukčních částí, včetně kódování a softwaru potřebného k aktivaci fungování náhradních dílů a konstrukčních částí v jiném vozidle, a zpracování informací o jejich vyřazení z registru a oddělení od VIN, případně včetně pokynů, jak používat diagnostický nástroj s ohledem na jejich budoucí opětovné použití;

d) popis funkce, zaměnitelnosti a slučitelnosti s konkrétními díly a konstrukčními částmi jiných značek a modelů;

e) kontaktní místo výrobce pro technickou pomoc.

6. Pro účely bodu 5 písm. c), je-li vyžadováno vyřazení z registru digitálně kódovaných konstrukčních částí, zařízení a dílů uvedených v článku 11 tohoto nařízení a jejich oddělení od VIN, zavede výrobce postupy, které provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby umožní toto vyřazení z registru a oddělení od VIN provést. Při tomto postupu může výrobce požadovat osvědčení o likvidaci, jakož i ověření příslušného provozovatele. Za tímto účelem provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelé zařízení oprav a údržby získají a používají ověřovací údaje požadované pro internetové stránky výrobce týkající se informací o opravách a údržbě uvedené v příloze X bodě 2.1 nařízení (EU) 2018/858. Je-li pro vyřazení z registru a oddělení od VIN vyžadován přístup provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelů zařízení oprav a údržby k palubním diagnostickým (OBD) informacím vozidla, může výrobce jako podmínku pro vydání jakýchkoli přístupových údajů:

a) požadovat, aby v době provádění vyjmutí existovalo nepřetržité on-line spojení mezi diagnostickým nástrojem a serverem výrobce diagnostického nástroje a rovněž mezi serverem výrobce diagnostického nástroje a serverem výrobce; a

b) požadovat, aby výrobce nástroje použitého pro přístup k OBD informacím vozidla potvrdil výrobci totožnost diagnostického nástroje a pseudonymizovanou totožnost provozovatele a aby zaznamenal a uložil VIN, jedinečný identifikátor dílu - pokud je k dispozici a je podporován procesem virtuálního stroje, datum a časové razítko (UTC) pro danou činnost a jedinečný identifikátor diagnostického nástroje; výrobce získá od výrobce diagnostického nástroje na požádání přístup k informacím uvedeným v tomto písmenu, je-li to nezbytné s ohledem na důvodné podezření z krádeže nebo neoprávněného použití dílů.

PŘÍLOHA VII

POŽADAVKY NA OZNAČOVÁNÍ

1. Plastové díly, konstrukční části a materiály vozidla o hmotnosti vyšší než 100 gramů:
   a) mezinárodní norma ISO 1043-1 Plasty – značky a zkratky. Část 1: Základní polymery a jejich zvláštní charakteristiky;
   b) mezinárodní norma ISO 1043-2 Plasty – značky a zkratky. Část 2: Plniva a výztužné materiály;
   c) mezinárodní norma ISO 11469 Plasty – Základní identifikace a označování výrobků z plastů.
2. Elastomerové díly, konstrukční části a materiály vozidla o hmotnosti vyšší než 200 gramů, kromě pneumatik: mezinárodní norma ISO 1629 Kaučuky a latexy – Označování.
3. Symboly „[‚nebo']“ používané v normách ISO lze nahradit závorkami.

PŘÍLOHA VIII

POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ

ČÁST A

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA MÍSTA SKLADOVÁNÍ A MÍSTA ZPRACOVÁNÍ

1. Místa skladování vozidel s ukončenou životností před jejich zpracováním a jejich konstrukčních částí, dílů a materiálů, včetně míst skladování na sběrných místech:

   a) mají plochy s nepropustným povrchem se zařízením pro zachycování uniklých kapalin, dekantéry a čisticími a odmašťovacími prostředky;

   b) jsou vybavena zařízením pro čištění vody včetně dešťové vody, které splňuje požadavky na ochranu zdraví a životního prostředí;

   c) mají vhodné prostředky pro skladování vozidel s ukončenou životností a skladují pouze vozidla s ukončenou životností zbavená znečišťujících látek v přiměřené výšce, nejsou-li použity stohovací stojany;

   d) jsou vybavena tak, aby bylo možné okamžitě odstranit tekutiny a kapaliny unikající z vozidel s ukončenou životností a zachytit veškeré unikající tekutiny a kapaliny pomocí savého materiálu.

   Provozovatelé míst uvedených v prvním pododstavci provádějí opatření uvedená v písmenu d) uvedeného pododstavce neprodleně.

2. Skladování je organizováno tak, aby nedošlo k poškození:

   a) konstrukčních částí a dílů obsahujících kapaliny a tekutiny uvedené v bodech 1 a 3 části B této přílohy;

   b) konstrukčních částí, dílů a materiálů uvedených v části C této přílohy.

3. Místa, kde se zpracovávají vozidla s ukončenou životností a jejich konstrukční části, díly a materiály, mají:

   a) plochy s nepropustným povrchem pro příslušné oblasti vybavené zařízením pro zachycování uniklých kapalin, dekantéry a čisticími a odmašťovacími prostředky;

   b) vhodný prostor pro skladování dílů, konstrukčních částí a materiálů, které byly vyjmuty z vozidla s ukončenou životností, včetně nepropustného prostoru pro skladování dílů, konstrukčních částí a materiálů znečištěných olejem;

   c) vhodné kontejnery na skladování baterií (s elektrolytickou neutralizací na místě či jinde), filtrů a kondenzátorů obsahujících PCB/PCT;

   d) vhodné samostatné nádrže pro oddělené skladování kapalin z vozidel s ukončenou životností, a to na: paliva, oleje (motorový olej, olej z převodové skříně, olej z posilovače řízení, převodový olej, hydraulický olej), olejové filtry, chladicí kapaliny, nemrznoucí směs, brzdové kapaliny, chladiva, aditivum pro výfukové plyny vznětových motorů a jakékoli jiné tekutiny nebo plyny obsažené ve vozidle s ukončenou životností;

e) zařízení pro čištění vody včetně dešťové vody, které splňuje požadavky na ochranu zdraví a životního prostředí;

f) vhodné skladovací prostory pro použité pneumatiky s přihlédnutím k potřebě prevence rizik požáru a nadměrného hromadění.

4. Autorizovaná zpracovatelská zařízení, která jsou oprávněna zpracovávat elektrická vozidla, splňují požadavky stanovené v příloze XII nařízení (EU) 2023/1542. Autorizovaná zpracovatelská zařízení, která přijímají elektrická vozidla s podezřením na poškození baterie elektrického vozidla, tyto baterie posoudí co nejdříve, nejpozději do 24 hodin po dodání. Tato vozidla a baterie se skladují odděleně v izolovaném prostoru, jak je uvedeno v odstavci 1. Tento izolovaný prostor je vybaven vhodnými zařízeními pro prevenci, odhalování a zabránění šíření požáru baterie elektrického vozidla do jiných oblastí, na jiná elektrická vozidla a na další baterie.

ČÁST B

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA ODSTRANĚNÍ ZNEČIŠŤUJÍCÍCH LÁTEK

1. Z vozidla s ukončenou životností se odstraní tyto tekutiny, kapaliny a plyny, pokud nejsou nezbytné pro opětovné použití příslušných dílů:

a) palivo;

b) motorový olej;

c) převodový olej;

d) olej z převodové skříně;

e) olej z posilovače řízení;

f) hydraulický olej;

g) chladicí kapaliny;

h) nemrznoucí směs;

i) brzdové kapaliny;

j) chladiva;

k) aditivum pro výfukové plyny vznětových motorů; a

l) jakékoli další tekutiny nebo plyny obsažené ve vozidle s ukončenou životností.

Po odstranění tekutin a kapalin se namontují vypouštěcí zátky, aby se zabránilo úniku zbytků. Sběrné nádoby jsou označeny tak, aby byl uveden druh tekutiny, která je v nich obsažena, a jsou uloženy odděleně od ostatních na bezpečném místě v souladu s částí A této přílohy, aby se zabránilo náhodnému rozlití, úniku nebo neoprávněnému přístupu k nim.

2. Neutralizují se nebo se vyjmou tyto konstrukční části, díly a materiály:

a) systém elektronického volání (e-call);

b) pyrotechnické díly airbagů;

c) pyrotechnické díly bezpečnostních pásů;

d) veškeré ostatní pyrotechnické díly.

3. Z vozidel s ukončenou životností se vyjmou tyto konstrukční části, díly a materiály:

a) airbagy, nádrže na zkapalněný ropný plyn (LPG), nádrže na stlačený zemní plyn (CNG), nádrže na vodík a všechny ostatní potenciálně výbušné díly a konstrukční části se neutralizují;

b) olejové filtry;

c) chladiva se zpracují v souladu s nařízením (EU) 2024/573;

d) konstrukční části, u nichž bylo zjištěno, že obsahují rtuť, se během zpracování oddělí do identifikovatelného toku, který se bezpečně imobilizuje a odstraní v souladu s článkem 17 směrnice 2008/98/ES;

e) materiály obsahující látky uvedené v čl. 5 odst. 4, které musí být označeny podle přílohy IV, se během zpracování oddělí do identifikovatelného toku, který se bezpečně imobilizuje a odstraní v souladu s článkem 17 směrnice 2008/98/ES.

Všechny díly, konstrukční části a materiály shromážděné během odstraňování znečišťujících látek se uloží do určených nádob. Sběrné nádoby jsou označeny tak, aby byly uvedeny konstrukční části, díly a materiály, které jsou v nich obsaženy, a jsou uloženy na bezpečném místě v souladu s částí A, aby se zabránilo náhodnému rozlití, úniku nebo neoprávněnému přístupu k nim.

4. O odstranění znečišťujících látek z vozidel s ukončenou životností se zaznamenávají tyto informace:

a) celkový počet zpracovaných vozidel s ukončenou životností;

b) průměrná hmotnost vozidel s ukončenou životností před a po odstranění znečišťujících látek a dílů;

c) celkové množství každého druhu tekutin, dílů, konstrukčních částí nebo materiálů zbavených znečišťujících látek;

d) jméno a kontaktní údaje přepravce odpadu, je-li to relevantní;

e) název a kontaktní údaje místa konečného zpracování tekutin a plynů, dílů, konstrukčních částí nebo materiálů shromážděných během procesu odstraňování znečišťujících látek.

ČÁST C

POVINNÉ VYJMUTÍ DÍLŮ A KONSTRUKČNÍCH ČÁSTÍ Z VOZIDEL S UKONČENOU ŽIVOTNOSTÍ

	Výjimka z povinnosti vyjmutí podle čl. 29 odst. 2, pokud jsou splněny podmínky přílohy VIII části G X: použije se výjimka
1. Baterie elektrických vozidel včetně jejich systémů řízení baterie, palubních nabíječek, plášťů nebo skříní, pokud jsou přítomny	
2. Baterie lehkého dopravního prostředku ve smyslu čl. 3 bodu 11 nařízení (EU) 2023/1542, včetně jejich systémů řízení baterie, palubních nabíječek, plášťů nebo skříní, pokud jsou přítomny	
3. Startovací baterie ve smyslu čl. 3 bodu 12 nařízení (EU) 2023/1542	
4. Přenosné baterie ve smyslu čl. 3 bodu 9 nařízení (EU) 2023/1542	
5. Motory na elektrický pohon, včetně jejich skříní a všech souvisejících řídicích jednotek, kabeláže a dalších dílů, konstrukčních částí a materiálů	
6. Bloky motorů	X
7. Katalyzátory	
8. Převodovky a převodové skříně	X
9. Nejméně 70 % celkového skla z čelních skel, zadních a bočních oken vyrobených ze skla, včetně střešních oken	
10. Ráfky	
11. Pneumatiky	

	Výjimka z povinnosti vyjmutí podle čl. 29 odst. 2, pokud jsou splněny podmínky přílohy VIII části G X: použije se výjimka
12. Přímo přístupné části informačního a zábavního systému	
13. Světlomety a koncová světla, včetně jejich ovladačů.	
14. Hlavní kabelové svazky	X
15. Nárazníky	X
16. Palivové nádrže	X
17. Výměníky tepla	X
18. Díly z plastů vyztužených uhlíkovými vlákny.	
19. Elektrické a elektronické součásti:	X
a) invertory a DC-DC měniče elektrických vozidel s hmotností vyšší než 2 kg	X
b) snadno přístupné a velké desky plošných spojů	X
c) fotovoltaické (FV) panely s plochou větší než 0,2 m^2;	X
d) řídicí moduly a tělesa ventilů automatické převodovky.	X

ČÁST D

OPĚTOVNÉ POUŽITÍ, REPASOVÁNÍ A RENOVACE DÍLŮ A KONSTRUKČNÍCH ČÁSTÍ

1. Technické hodnocení vyjmutých dílů a konstrukčních částí:

a) k opětovnému použití:

i) díly nebo konstrukční části jsou funkční;

ii) jsou vhodné k tomu, aby byly okamžitě používány ke svému primárnímu účelu, pro který byly vytvořeny;

b) k repasování nebo renovaci:

i) díl nebo konstrukční část musí obsahovat všechny příslušné části;

ii) je možné jej s přihlédnutím k jakémukoli poškození, snížené funkčnosti, snížené výkonnosti, snížené životnosti a potřebným opravám repasovat nebo renovovat;

iii) není zjevná silná koroze bránící funkčnosti dílu nebo konstrukční části.

2. Minimální informace, které musí být uvedeny na štítcích dílů a konstrukčních částí:

a) název konstrukční části nebo dílu;

b) název, poštovní adresa s uvedením jediného kontaktního místa a e-mailová adresa, případně internetové stránky identifikující autorizované zpracovatelské zařízení, které konstrukční část nebo díl vyjmulo.

ČÁST E

KONSTRUKČNÍ ČÁSTI A DÍLY, KTERÉ SE NESMÍ ZNOVU POUŽÍT

1. Všechny airbagy, včetně polštářování, pyrotechnických zařízení, elektronických řídicích jednotek a snímačů.

2. Zařízení k následnému zpracování emisí (např. katalyzátory, filtry částic), pokud tyto díly nesplňují požadavky v rámci příslušné technické prohlídky podle článku 4 směrnice 2014/45/EU.

3. Automatické nebo neautomatické systémy bezpečnostních pásů, včetně pásů, spon, navíječů, pyrotechnických zařízení.

4. Sedadla, která jsou vybavena kotevními úchyty bezpečnostních pásů a/nebo airbagy.

5. Zámky řízení působící na sloupek řízení.

6. Imobilizéry, včetně transpondérů a elektronických řídicích jednotek.

ČÁST F

SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ VYJMUTÝCH DÍLŮ, KONSTRUKČNÍCH ČÁSTÍ A MATERIÁLŮ

1. Startovací baterie se zpracovávají v souladu s článkem 70 nařízení (EU) 2023/1542.

2. Baterie elektrických vozidel se zpracovávají v souladu s článkem 70 nařízení (EU) 2023/1542.

3. Baterie lehkých dopravních prostředků se zpracovávají v souladu s článkem 70 nařízení (EU) 2023/1542.

4. Přenosné baterie se zpracovávají v souladu s článkem 70 nařízení (EU) 2023/1542.

5. Materiály permanentních magnetů obsahující neodym, dysprozium nebo prazeodym (neodym-železo-bor, NdFeB), podle definice v článku 28 nařízení (EU) 2024/1252, měď z motorů na elektrický pohon, které nejsou vhodné k opětovnému použití, repasování nebo renovaci, se odstraní, pokud je proces vyjmutí proveditelný a autorizovaná zpracovatelská zařízení ho mohou provést bez nadměrných nákladů. V případě nedostatečného technického pokroku při recyklaci materiálů permanentních magnetů NdFeB se motory na elektrický pohon nebo jejich díly obsahující materiály permanentních magnetů uskladní a označí v souladu s čl. 28 odst. 1 písm. b) nařízení (EU) 2024/1252. Pro účely budoucí recyklace se nepoužijí požadavky směrnice 1999/31/ES týkající se dočasného skladování.

6. Vyjmuté elektronické součásti a díly, které nejsou určeny k opětovnému použití, repasování nebo renovaci, a neželezné frakce, včetně rozdrcených desek s plošnými spoji, zpracovávají zpracovatelé podle čl. 8 odst. 3 směrnice 2012/19/EU.

7. Vyjmuté sklo z vozidla s ukončenou životností se recykluje minimálně na obalové sklo, skleněná vlákna nebo sklo rovnocenné kvality.

8. Vyjmuté chladivo je recyklováno, regenerováno nebo zlikvidováno v souladu s článkem 8 nařízení (EU) 2024/573.

9. S plasty a zbytkovými frakcemi se nakládá v souladu s článkem 7 a přílohou IV nařízení (EU) 2019/1021.

10. Pryžové pneumatiky se zpracovávají v souladu s hierarchií nakládání s odpady a obecnými požadavky stanovenými v článku 4 směrnice 2008/98/ES, aby se upřednostnily preventivní možnosti, které přinášejí nejlepší celkový environmentální výsledek, včetně protektorování, a upřednostňují recyklaci, včetně jiných metod recyklace než mechanické recyklace, před energetickým využitím.

11. Hliníkové materiály pocházející ze světlometů podle přílohy VIII části C bodu 17 se skladují a recyklují odděleně od frakcí litého a kovaného hliníku podle přílohy VIII části G bodu 2 písm. b).

ČÁST G

KRITÉRIA PRO KOMBINOVANÉ DRCENÍ A POUŽITÍ TECHNOLOGIÍ PO DRCENÍ

1. Aby bylo dosaženo souladu s čl. 27 odst. 3 tohoto nařízení, mohou být vozidla s ukončenou životností drcena společně s jiným odpadem, pouze pokud:

   a) odpad z elektrických a elektronických zařízení byl selektivně zpracován v souladu s přílohou VII směrnice 2012/19/EU;

   b) všechny baterie byly vyjmuty v souladu s nařízením (EU) 2023/1542;

   c) plastové obaly byly odděleny od obalového odpadu a kovového obalu v souladu s nařízením (EU) 2025/40;

   d) kombinovaný proces drcení nesnižuje kvalitu toků odpadů ve srovnání s odděleným zpracováním; a

e) konkrétní příspěvky každého toku směsného odpadu k výstupním frakcím splňují povinnosti týkající se podávání zpráv podle nařízení (EU) 2023/1542, nařízení (EU) 2025/40, směrnice 2008/98/ES a směrnice 2012/19/EU.

2. Požadavky na kvalitu výstupních frakcí:

a) celkový obsah mědi v hlavní části ocelové frakce nepřekročí 0,25 % hmotnosti; od 1. září 2031 celkový obsah mědi v hlavní části ocelové frakce nepřekročí 0,15 % hmotnosti.

b) do 1. září 2029 se hliník třídí minimálně na dvě frakce:

i) litý hliník (frakce s obsahem křemíku vyšším než 1,5 %);

ii) kovaný hliník (frakce s obsahem křemíku rovným 1,5 % nebo nižším než 1,5 %);

c) do 1. září 2032 se hliník třídí minimálně na čtyři frakce:

i) frakce hliníku s obsahem křemíku vyšším než 1,5 %, obsahem mědi rovným nebo nižším než 0,5 % a obsahem železa rovným nebo nižším než 0,2 %;

ii) frakce hliníku s obsahem křemíku vyšším než 1,5 %, která nesplňuje požadavky na složení pro měď a železo z podbodu i);

iii) frakce hliníku s obsahem křemíku rovným nebo nižším než 1,5 %, obsahem hořčíku rovným nebo nižším než 1,5 %, obsahem mědi rovným nebo nižším než 0,3 % a obsahem zinku rovným nebo nižším než 0,3 %;

iv) frakce hliníku s obsahem křemíku rovným nebo nižším než 1,5 %, která nesplňuje požadavky na složení pro hořčík, měď a zinek podle podbodu iii);

d) Těžká frakce z drtícího zařízení získaná po separaci vzduchem a separaci železa se dále zpracovává za účelem oddělení železných a neželezných kovů, plastů a dalších organických materiálů pro recyklaci nebo využití. Zbytky z těchto procesů musí obsahovat méně než 1 % hmotnostní kovů a v souladu s rozhodnutím Rady 2003/33/ES ([1]) méně než 5 % hmotnostních celkového organického uhlíku; mezní hodnota celkového organického uhlíku nižší než 5 % hmotnostních se nepoužije, pokud je těžká frakce z drtícího zařízení, řádně vybrána a obnovena, podle stávajících právních předpisů biologicky stabilní;

e) lehká frakce z drtícího zařízení se dále zpracovává za účelem oddělení železných a neželezných kovů, plastů a dalších organických materiálů pro recyklaci nebo využití; zbytky těchto procesů musí obsahovat méně než 1 % hmotnostních kovů a v souladu s rozhodnutím 2003/33/ES méně než 5 % hmotnostních celkového organického uhlíku; mezní hodnota celkového organického uhlíku nižší než 5 % hmotnostních se nepoužije, pokud je lehká frakce z drtícího zařízení, řádně vybrána a obnovena, podle stávajících právních předpisů biologicky stabilní.

([1]) Rozhodnutí Rady 2003/33/ES ze dne 19. prosince 2002, kterým se stanoví kritéria a postupy pro přijímání odpadů na skládky podle článku 16 a přílohy II směrnice 1999/31/ES (Úř. věst. L 11, 16.1.2003, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj).

3. Dokumentace, kterou je třeba předložit pro výjimky z povinnosti vyjmout díly, konstrukční části a materiály:

   a) je-li k dispozici, kopie písemné smlouvy mezi autorizovaným zpracovatelským zařízením a zařízením, které provádí drcení a používá technologie po drcení, včetně specifikací kvality druhotných materiálů připravených k recyklaci a technické specifikace, která se dodržuje při zpracování frakcí získaných zpracováním vozidel s ukončenou životností;

   b) zpráva o hmotnostní bilanci z analýzy vzorku týkající se kvality a množství frakcí zpracování (výstupu) pro reprezentativní konfiguraci zpracování, kterou poskytne nezávislý subjekt.

PŘÍLOHA IX

INFORMACE PRO ZÁPIS DO REGISTRU VÝROBCŮ

1. Informace, které předkládá výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce:

   a) jméno (název) a obchodní značky, existují-li, pod nimiž výrobce v daném členském státě působí, a adresa výrobce, včetně poštovního směrovacího čísla a místa, názvu ulice a čísla, země, telefonní číslo, pokud existuje, internetová adresa a e-mailová adresa, uvádějící jediné kontaktní místo;

   b) vnitrostátní identifikační kód výrobce, včetně čísla registrace v obchodním rejstříku nebo odpovídajícího úředního registračního čísla a evropského nebo vnitrostátního daňového identifikačního čísla;

   c) kategorie vozidel, které výrobce hodlá poprvé dodat na trh na území členského státu;

   d) informace o tom, jak výrobce plní své povinnosti stanovené v článku 16, včetně písemných informací o:

      i) opatřeních zavedených výrobcem ke splnění povinností týkajících se odpovědnosti výrobce podle článků 16 a 20;

      ii) opatřeních zavedených ke splnění povinnosti sběru stanovené v článku 23 s ohledem na množství vozidel, která výrobce dodá na trh v členském státě, a

      iii) systému k zajištění spolehlivosti údajů vykazovaných příslušným orgánům;

   e) prohlášení výrobce nebo v příslušných případech zplnomocněného zástupce výrobce pro rozšířenou odpovědnost výrobce nebo organizace odpovědnosti výrobců, že poskytnuté informace jsou pravdivé.

2. Informace, které je třeba poskytnout kromě informací uvedených v bodě 1, pokud je k plnění povinností rozšířené odpovědnosti výrobce jmenována organizace odpovědnosti výrobců:

   a) název a kontaktní údaje, včetně poštovního směrovacího čísla a místa, názvu ulice a čísla, země, telefonního čísla, internetové a e-mailové adresy a vnitrostátního identifikačního kódu organizace odpovědnosti výrobců;

   b) číslo registrace v obchodním rejstříku nebo odpovídající úřední registrační číslo a evropské nebo vnitrostátní daňové identifikační číslo organizace odpovědnosti výrobců a

   c) pověření od zastupovaného výrobce.

3. Informace, které musí kromě informací uvedených v bodě 1 poskytnout organizace odpovědnosti výrobců, pokud byla jmenována v souladu s čl. 17 odst. 1:

   a) jména (názvy) a kontaktní údaje zastupovaných výrobců, včetně jejich poštovního směrovacího čísla a místa, názvu ulice a čísla, země, telefonního čísla, internetové adresy a e-mailové adresy;

   b) v příslušných případech pověření od každého zastupovaného výrobce;

   c) pokud organizace odpovědnosti výrobců zastupuje více než jednoho výrobce, uvede zvlášť informace o tom, jak každý ze zastupovaných výrobců plní povinnosti stanovené v článku 16.

4. Pokud povinnosti podle článku 16 plní jménem výrobce jmenovaný zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce, který zastupuje více než jednoho výrobce, uvede tento zástupce kromě informací uvedených v bodě 1 jméno (název) a kontaktní údaje každého ze zastupovaných výrobců zvlášť.

PŘÍLOHA X

OSVĚDČENÍ O LIKVIDACI

1.	Zařízení nebo podnik vydávající toto osvědčení	
1.1	Název	
1.2	Adresa	
1.3	Telefonní číslo	
1.4	E-mail (je-li k dispozici)	
1.5	Registrační nebo identifikační číslo (*)	
2.	Příslušný orgán, který pro zařízení nebo podnik uvedený v bodě 1 vydal povolení	
2.1	Členský stát	
2.2	Název	
2.3	Adresa	
3.	Osvědčení o likvidaci	
3.1	Datum vydání	
3.2	Číslo	
4.	Informace o vozidle, pro nějž je toto osvědčení o likvidaci vydáno	
4.1	Označení státu registrace	
4.2	(A) Registrační číslo (**)	
4.3	(J) Kategorie (**)	
4.4	(D.1) Značka (**)	
4.5	(D.3) Obchodní název (**)	

4.6	(E) Identifikační číslo vozidla (**)	
4.7	Číslo osvědčení o registraci	
5.	Informace o vlastníkovi vozidla	
5.1	(C.2.1) Příjmení nebo název společnosti (**)	
5.2	(C.2.2) Jiné jméno (jména) nebo název (názvy) (**)	
5.3	(C.2.3) Adresa (**)	
5.4	Telefonní číslo [je-li k dispozici a se souhlasem vlastníka]	
5.5	E-mail [je-li k dispozici a se souhlasem vlastníka]	
6	Poznámky	

(*) Od splnění tohoto požadavku lze upustit, pokud vnitrostátní registrační nebo identifikační systém takové číslo neposkytuje.
(**) Harmonizované kódy Společenství uvedené ve směrnici 1999/37/ES.

PŘÍLOHA XI

ZMĚNY NAŘÍZENÍ (EU) 2018/858 A (EU) č. 168/2013

1. Příloha II nařízení (EU) 2018/858 se mění takto:

a) v části I se položka G13 nahrazuje tímto:

„G13	Oběhovost	Nařízení (EU) 2026/1738	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X“		

b) dodatek 1 se mění takto:

i) v tabulce 1 se položka G13 nahrazuje tímto:

„G13	Oběhovost	Nařízení (EU) 2026/1738		nepoužije se Použije se však příloha VIII část E o zákazu opětovného použití specifikovaných součástí.“

ii) v tabulce 2 se položka G13 nahrazuje tímto:

„G13	Oběhovost	Nařízení (EU) 2026/1738		nepoužije se Použije se však příloha VIII část E o zákazu opětovného použití specifikovaných součástí.“

c) v dodatku 2 se bod 4 mění takto:

i) v tabulce „Část I: Vozidla patřící do kategorie M_1“ se položka 59 nahrazuje tímto:

„59	Nařízení (EU) 2026/1738 (oběhovost)	Požadavky uvedeného nařízení se nepoužijí.“

ii) v tabulce „Část II: Vozidla patřící do kategorie N_1“ se položka 59 nahrazuje tímto:

„59	Nařízení (EU) 2026/1738 (oběhovost)	Požadavky uvedeného nařízení se nepoužijí.“

d) část III se mění takto:

i) v dodatku 1 se položka 59 nahrazuje tímto:

„59	Oběhovost	Nařízení (EU) 2026/1738	nepoužije se	nepoužije se“		

ii) v dodatku 2 se položka 59 nahrazuje tímto:

„59	Oběhovost	Nařízení (EU) 2026/1738	nepoužije se				nepou-žije se“					

iii) v dodatku 3 se položka 59 nahrazuje tímto:

„59	Oběhovost	Nařízení (EU) 2026/1738	nepoužije se“

iv) v dodatku 4 se položka 59 nahrazuje tímto:

„59	Oběhovost	Nařízení (EU) 2026/1738	nepoužije se				nepoužije se“					

2. Příloha II nařízení (EU) č. 168/2013 se mění takto:

V oddíle C1 tabulky se položka 15a nahrazuje tímto:

				L1e-A[1]	L1e-B[2]	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
„15a	18	Požadavky na oběhovost	Nařízení (EU) 2026/1738	x	x	x	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*“.

PŘÍLOHA XII

ZMĚNY NAŘÍZENÍ (EU) 2023/1542

Tabulka v příloze I se nahrazuje tímto:

„Sloupec 1 Označení látky nebo skupiny látek	Sloupec 2 Podmínky omezení
1. Rtuť č. CAS 7439-97-6 č. ES 231-106-7 a její sloučeniny	Baterie, bez ohledu na to, zda jsou, či nejsou přítomné a zabudované do zařízení, lehkých dopravních prostředků nebo jiných vozidel, nesmí obsahovat více než 0,0005 % hmotnostních rtuti (vyjádřeno jako kovová rtuť).
2. Kadmium č. CAS 7440-43-9 č. ES 231-152-8 a jeho sloučeniny	1. Přenosné baterie, bez ohledu na to, zda jsou, či nejsou přítomné a zabudované do zařízení, lehkých dopravních prostředků nebo jiných vozidel, nesmí obsahovat více než 0,002 % hmotnostních kadmia (vyjádřeno jako kovové kadmium). 2. Baterie elektrických vozidel a startovací baterie zabudované do vozidel, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M_1 a N_1 ve smyslu nařízení (EU) 2018/858, nesmí obsahovat více než 0,01 % hmotnostních kadmia (vyjádřeného jako kovové kadmium) ve stejnorodém materiálu. 3. Bod 2 se nevztahuje na baterie elektrických vozidel používané jako náhradní díly pro elektrická vozidla, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M_1 a N_1 ve smyslu nařízení (EU) 2018/858, které byly uvedeny na trh před 31. prosincem 2008.
3. Olovo č. CAS 7439-92-1 č. ES 231-100-4 a jeho sloučeniny	1. Od 18. srpna 2024, přenosné baterie, bez ohledu na to, zda jsou, či nejsou přítomné a zabudované do zařízení, nesmí obsahovat více než 0,01 % hmotnostních olova (vyjádřeno jako kovové olovo). 2. Omezení uvedené v bodě 1 se do 18. srpna 2028 nevztahuje na přenosné zinko-vzdušné knoflíkové baterie. 3. Přenosné baterie zabudované do vozidel, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M_1 a N_1 ve smyslu nařízení (EU) 2018/858, nesmí obsahovat více než 0,1 % hmotnostních olova (vyjádřeného jako kovové olovo) ve stejnorodém materiálu. 4. Bod 3 se nevztahuje na přenosné baterie zabudované do vozidel nebo používané jako náhradní díly pro ně, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M_1 a N_1 ve smyslu nařízení (EU) 2018/858, jejichž typ byl schválen před 1. lednem 2024. 5. Baterie elektrických vozidel zabudované do vozidel, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M_1 a N_1 ve smyslu nařízení (EU) 2018/858, nesmí obsahovat více než 0,1 % hmotnostních olova (vyjádřeného jako kovové olovo) ve stejnorodém materiálu.

„Sloupec 1 Označení látky nebo skupiny látek	Sloupec 2 Podmínky omezení
	6. Bod 5 se nevztahuje na: a) baterie elektrických vozidel používané ve vysokonapěťových systémech ([1]) a zabudované do vozidel kategorií M_1 a N_1 ve smyslu nařízení (EU) 2018/858, jejichž typ byl schválen před 1. lednem 2019, nebo používané jako náhradní díl pro tato vozidla; b) baterie elektrických vozidel neuvedené v písmenu a) tohoto bodu a zabudované do vozidel zvláštního určení kategorií M_1 a N_1 ve smyslu nařízení (EU) 2018/858, jejichž typ byl schválen před 1. lednem 2024, nebo používané jako náhradní díl pro tato vozidla. 7. Startovací baterie zabudované do vozidel, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M_1 a N_1 ve smyslu nařízení (EU) 2018/858, nesmí obsahovat více než 0,1 % hmotnostních olova (vyjádřeného jako kovové olovo) ve stejnorodém materiálu. 8. Bod 7 se nevztahuje na: a) startovací baterie využívané ve 12voltových aplikacích ve vozidlech, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M_1 a N_1 ve smyslu nařízení (EU) 2018/858 ([1]). b) startovací baterie využívané ve 24voltových aplikacích ve vozidlech zvláštního určení kategorií M_1 a N_1 ve smyslu nařízení (EU) 2018/858. ([2]) c) startovací baterie používané v jiných aplikacích, než na které se vztahují písmena a) a b) tohoto bodu, ve vozidlech, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M_1 a N_1 ve smyslu nařízení (EU) 2018/858, jejichž typ byl schválen před 1. lednem 2024.
4. Šestimocný chrom č. CAS 18540-29-9 č. ES 606-053-1 a jeho sloučeniny	Baterie zabudované do vozidel, včetně vozidel zvláštního určení, kategorií M_1 a N_1 ve smyslu nařízení (EU) 2018/858, nesmí obsahovat více než 0,1 % hmotnostních šestimocného chromu vyjádřeného jako kovový šestimocný chrom ve stejnorodém materiálu.

([1]) Systémy o napětí větším než 75 V pro stejnosměrný proud podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/35/EU ([3])."

([1]) Tato výjimka bude v roce 2030 přezkoumána.
([2]) Tato výjimka bude v roce 2030 přezkoumána.
([3]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/35/EU ze dne 26. února 2014 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se dodávání elektrických zařízení určených pro používání v určitých mezích napětí na trh (Úř. věst. L 96, 29.3.2014, s. 357, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj).

PŘÍLOHA XIII

KRITÉRIA, KTERÁ MUSÍ SPLŇOVAT ZAŘÍZENÍ VE TŘETÍCH ZEMÍCH, KTERÁ PROVÁDĚJÍ VÝROBU RECYKLOVANÉHO MATERIÁLU

ČÁST A KRITÉRIA PROKAZUJÍCÍ, ŽE RECYKLOVANÉ MATERIÁLY BYLY VYROBENY V ZAŘÍZENÍ, KTERÉ SPLŇUJE URČITÉ POŽADAVKY NA OCHRANU LIDSKÉHO ZDRAVÍ, KLIMATU A ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ STANOVENÉ V PRÁVNÍCH PŘEDPISECH UNIE NEBO POŽADAVKY JIM ROVNOCENNÉ (V SOULADU S ČL. 6 ODST. 4)

1. Zařízení zapojené do výroby recyklovaného materiálu, jež se nachází ve třetí zemi, musí při svém skutečném provozu splňovat tyto podmínky:

a) splňuje požadavky na recyklaci odpadu a vykonává své činnosti v souladu s platnými vnitrostátními právními předpisy o ochraně životního prostředí;

b) je navrženo, konstruováno a provozováno bezpečným a k životnímu prostředí šetrným způsobem, a zejména má zavedeny požadované postupy, vhodné technologie nakládání s odpady, organizaci a infrastrukturu pro recyklaci daného odpadu;

c) získává plastový odpad z členského státu nebo ze země, která splňuje právní předpisy Unie nebo normy rovnocenné normám, jimiž se řídí členské státy, pokud jde o ochranu životního prostředí a bezpečnost pracovníků, a působí v této zemi v souladu s kritérii stanovenými v odstavci 3;

d) zavede a používá systémy, postupy a metody řízení a sledování, jejichž cílem je předejít, zmírnit, minimalizovat a v co nejvyšší prakticky proveditelné míře vyloučit:

i) zdravotní a bezpečnostní rizika pro dotčené pracovníky a pro obyvatele žijící v blízkosti zařízení; a

ii) nepříznivé účinky na životní prostředí způsobené jeho činnostmi (zejména prostřednictvím vhodných opatření přijatých za účelem sledování a řešení znečištění);

e) zajišťuje sledovatelnost veškerého odpadu, který byl v zařízení přijat a zpracován, včetně zajištění toho, aby veškerý zbytkový odpad z činnosti zařízení byl zdokumentován a byl přepraven pouze do zařízení pro nakládání s odpady, která jsou oprávněna s tímto zbytkovým odpadem nakládat;

f) přijalo opatření, jejichž cílem je úspora energie a omezení emisí skleníkových plynů spojených s jeho činností;

g) zřizuje a je schopno poskytovat záznamy o svých činnostech v oblasti nakládání s odpady za posledních pět let; pokud je zařízení v provozu méně než pět let, zřídí záznamy o svých činnostech v oblasti nakládání s odpady za dobu provozu a je schopno je předložit;

h) v posledních pěti letech nebyli jeho provozovatel nebo řídící pracovníci odsouzeni za nezákonnou činnost spojenou s nakládáním s odpady.

2. V příslušných případech se jako referenční kritéria zohlední tato nebo rovnocenná pravidla:

   a) zvláštní požadavky na zpracování některých odpadů a na výpočet množství zpracovaného odpadu, které jsou podle právních předpisů Unie povinné, a na započítávání množství vyprodukovaných recyklovaných materiálů;

   b) závěry o nejlepších dostupných technikách přijaté pro určité činnosti podle směrnice 2010/75/EU,

3. S plastovým odpadem se nakládá způsobem odpovídajícím požadavkům uvedeným v právních předpisech Unie nebo požadavkům jim rovnocenným a tento plastový odpad pochází z členského státu nebo ze země, jež má komplexní rámec pro nakládání s odpady vztahující se na celé její území a prokazující její schopnost a ochotu zaručit nakládání s odpady způsobem šetrným k životnímu prostředí, zejména s přihlédnutím k těmto kritériím:

   a) provedená a plánovaná opatření k zajištění nakládání s odpady způsobem šetrným k životnímu prostředí na jejím území, jako je zavedení systému rozšířené odpovědnosti výrobce nebo rovnocenného systému provádějícího zásadu „znečišťovatel platí“;

   b) provedená a plánovaná opatření ke zvýšení podílu recyklovaného plastového odpadu z vozidel od konečného spotřebitele a ukazatele pro sledování těchto opatření;

   c) provedená a plánovaná opatření ke zvýšení podílu recyklovaného plastového odpadu od konečného spotřebitele obsaženého ve vozidlech uváděných na vnitrostátní trh a ukazatele pro sledování těchto opatření.

ČÁST B KRITÉRIA PROKAZUJÍCÍ, ŽE RECYKLOVANÝ MATERIÁL BYL VYROBEN V SOULADU S POŽADAVKY PODLE ČL. 6 ODST. 1, 2 A 3

Zařízení zapojené do výroby recyklovaného materiálu, jež se nachází ve třetí zemi, musí při svém skutečném provozu splňovat tyto podmínky:

1. Zařízení je schopno prokázat, že vyrábí materiály recyklované z odpadu od konečného spotřebitele. Pokud zařízení vyrábí též materiály pocházející z odpadu z výroby nebo ze surovin, je schopno prokázat, že mezi různými druhy materiálů jasně rozlišuje. Zařízení zajistí, aby dodávalo pouze materiály recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, což je podmínkou pro to, aby byl tento materiál započítán pro účely plnění cílů stanovených v článku 6;

2. Zařízení vyrábějící recyklované materiály z odpadu od konečného spotřebitele pocházejícího z vozidel s ukončenou životností nebo z opravených vozidel je schopno prokázat, že tento odpad byl před jeho přivezením do zařízení a během celého procesu recyklace shromažďován odděleně a nebyl smíchán s materiály jiného původu způsobem, který by znemožňoval sledovatelnost tohoto odpadu.

PŘÍLOHA XIV

POŽADAVKY NA AUDITY, CERTIFIKAČNÍ SUBJEKTY A AUDITORY

ČÁST A PODROBNÉ POŽADAVKY NA TŘETÍ STRANY PROVÁDĚJÍCÍ AUDITY

1. Třetí strana provádějící v souladu s čl. 6 odst. 5 audity zařízení, jež se nachází ve třetí zemi, je nezávislá na dodavateli, výrobci nebo osobě zapojené do výroby recyklovaného materiálu a kontrolovaného zařízení. Za tímto účelem musí být tato třetí strana schopna doložit, že:

   a) není součástí těchto subjektů ani není pod jejich kontrolou;

   b) zavedla a uplatňuje postupy zaručující její nestrannost, včetně:

      i) průběžného posuzování rizik pro její nestrannost;

      ii) určování, odstraňování a zmírňování rizik pro nestrannost vyplývajících z finančních, obchodních a jiných tlaků;

      iii) posouzení rizika její nestrannosti vyplývajícího ze vztahů mezi jejími zaměstnanci;

   c) je strukturována a řízena způsobem, který zajišťuje její nezávislost a nestrannost, mimo jiné:

      i) je v rámci právního subjektu jasně identifikovatelná, pokud právní subjekt vykonává rovněž činnosti nesouvisející s audity;

      ii) má pravidla pro podávání zpráv o provedené auditní činnosti;

      iii) její zaměstnanci mají v souvislosti s prováděním auditů jasně identifikovatelné povinnosti.

2. Kvalifikace v oblasti auditů a nakládání s odpady se u třetí strany provádějící audity v souladu s čl. 6 odst. 5 považuje za adekvátní, pokud má tato třetí strana dostatečný počet kvalifikovaných pracovníků pracujících pro ni přímo nebo prostřednictvím subdodávek, kteří jsou pravidelně školeni, a pokud její pracovníci, kteří se na provádění těchto auditů podílejí, mají doloženou odbornou praxi ve všech těchto oblastech:

   a) provádění auditů zařízení na zpracování odpadu;

   b) nakládání s odpady;

   c) systémy řízení v oblasti ochrany životního prostředí a bezpečnosti a ochrany zdraví při práci;

   d) výroba recyklovaného materiálu.

3. Za účelem prokázání souladu s kritérii uvedenými v bodech 1 a 2 této části se třetí strana provádějící audit nebo certifikaci odkazuje na svou certifikaci podle norem Unie nebo rovnocenných mezinárodně uznávaných norem relevantních pro provádění auditů, jako jsou mezinárodní normy ISO 19011:2018 nebo ISO/IEC 17020:2012.

ČÁST B. PŘEDMĚT AUDITU

1. Audit uvedený v čl. 6 odst. 5 ověří, zda zařízení zapojené do výroby recyklovaného materiálu, jež se nachází ve třetí zemi, splňuje při svém skutečném provozu podmínky uvedené v příloze XIII.

2. Ve zprávách o auditu jsou jasně uvedena jména a kontaktní údaje osob, které audit provedly.

PŘÍLOHA XV

SROVNÁVACÍ TABULKY

1. Směrnice 2000/53/ES

Směrnice 2000/53/ES	Toto nařízení
Článek 1	Článek 1
Čl. 2 bod 1	Čl. 3 bod 1
Čl. 2 bod 2	Čl. 3 bod 2
Čl. 2 bod 3	Čl. 3 bod 23
Čl. 2 bod 4	Čl. 38 bod 39
Čl. 2 bod 5	Čl. 3 bod 18
Čl. 2 bod 6	Čl. 3 bod 4
Čl. 2 bod 7	Čl. 3 bod 39
Čl. 2 bod 8	Čl. 3 bod 39
Čl. 2 bod 9	Čl. 3 bod 39
Čl. 2 bod 10	Čl. 3 bod 35
Čl. 2 bod 11	—
Čl. 2 bod 11 písm. a)	—
Čl. 2 bod 11 písm. b)	—
Čl. 2 bod 11 písm. c)	—
Čl. 2 bod 11 písm. d)	—
Čl. 2 odst. 12	—
Čl. 2 odst. 13	—

Směrnice 2000/53/ES	Toto nařízení
Čl. 3 odst. 1	Čl. 2 odst. 1 písm. a)
Čl. 3 odst. 2	—
Čl. 3 odst. 3	—
Čl. 3 odst. 4	—
Čl. 3 odst. 5	—
Čl. 4 odst. 1 písm. a)	Čl. 5 odst. 1
Čl. 4 odst. 1 písm. b)	Čl. 7 odst. 1
Čl. 4 odst. 1 písm. c)	Článek 6
Čl. 4 odst. 2 písm. a)	Čl. 5 odst. 4 a 5
Čl. 4 odst. 2 písm. b) písm. i)	Čl. 5 odst. 6 písm. a)
Čl. 4 odst. 2 písm. b) písm. ii)	Čl. 5 odst. 6 písm. b)
Čl. 4 odst. 2 písm. b) písm. iii)	Čl. 5 odst. 6 písm. c)
Čl. 4 odst. 2 písm. b) písm. iv)	Čl. 5 odst. 6 písm. d)
Čl. 4 odst. 2 písm. c)	—
Čl. 5 odst. 1, první odrážka	—
Čl. 5 odst. 1, druhá odrážka	Čl. 23 odst. 3 písm. b)
Čl. 5 odst. 2	Čl. 24 odst. 1
Čl. 5 odst. 3, první pododstavec	Článek 25
Čl. 5 odst. 3, druhý pododstavec	Čl. 25 odst. 1
Čl. 5 odst. 3, třetí pododstavec	—
Čl. 5 odst. 4, první pododstavec	Čl. 24 odst. 2
Čl. 5 odst. 4, druhý pododstavec	Článek 16 a čl. 20 odst. 1 písm. a)

Směrnice 2000/53/ES	Toto nařízení
Čl. 5 odst. 4, třetí pododstavec	Čl. 24 odst. 2
Čl. 5 odst. 4, čtvrtý pododstavec	—
Čl. 5 odst. 5, první pododstavec	Čl. 25 odst. 1 a příloha X
Čl. 5 odst. 5, druhý pododstavec	—
Čl. 6 odst. 1	Čl. 26 odst. 1 a 2
Čl. 6 odst. 2, první pododstavec	Čl. 15 odst. 1
Čl. 6 odst. 2, druhý pododstavec	—
Čl. 6 odst. 3, první pododstavec	Čl. 29 odst. 1 a příloha VIII část C
Čl. 6 odst. 3, druhý pododstavec	Čl. 28 odst. 1
Čl. 6 odst. 4	Čl. 15 odst. 2
Čl. 6 odst. 5	Čl. 26 odst. 4
Čl. 6 odst. 6	Čl. 26 odst. 3
Čl. 7 odst. 1	Čl. 30 odst. 1
Čl. 7 odst. 2 písm. a)	—
Čl. 7 odst. 2 písm. b)	Čl. 33 odst. 1 písm. a) a b)
Čl. 7 odst. 2, druhý pododstavec	—
Čl. 7 odst. 2, třetí pododstavec	—
Čl. 7 odst. 3	—
Čl. 7 odst. 4	—
Čl. 7 odst. 5	—
Čl. 8 odst. 1	Čl. 12 odst. 1

Směrnice 2000/53/ES	Toto nařízení
Čl. 8 odst. 2	Čl. 12 odst. 2
Čl. 8 odst. 3	Čl. 11 odst. 1
Čl. 8 odst. 4	Čl. 11 odst. 1 a 3
Čl. 9 odst. 1a, první pododstavec	Čl. 50 odst. 1 první pododstavec
Čl. 9 odst. 1a, druhý pododstavec	Čl. 50 odst. 1 druhý pododstavec
Čl. 9 odst. 1a, třetí pododstavec	Čl. 50 odst. 1 třetí pododstavec
Čl. 9 odst. 1b	Čl. 50 odst. 2
Čl. 9 odst. 1c	Čl. 50 odst. 3 třetí pododstavec
Čl. 9 odst. 1d	Čl. 50 odst. 5
Čl. 9 odst. 2	Článek 9 a příloha V část A
Čl. 9a odst. 1	Čl. 51 odst. 1
Čl. 9a odst. 2	Čl. 51 odst. 2
Čl. 9a odst. 3	Čl. 51 odst. 3
Čl. 9a odst. 4	Čl. 51 odst. 4
Čl. 9a odst. 5	Čl. 51 odst. 5
Čl. 9a odst. 6	Čl. 51 odst. 6
Čl. 10 odst. 1	—
Čl. 10 odst. 2	—
Čl. 10 odst. 3	—
Článek 10a	Článek 56
Čl. 11 odst. 1	Čl. 52 odst. 1

Směrnice 2000/53/ES	Toto nařízení
Čl. 11 odst. 2	Čl. 52 odst. 2
Čl. 12 odst. 1	Čl. 59 odst. 1
Čl. 12 odst. 2	Čl. 59 odst. 2
Čl. 12 odst. 3	—
Článek 13	—
Příloha I	Příloha VIII
Příloha II	Příloha IV

2. Směrnice 2005/64/EC

Směrnice 2005/64/ES	Toto nařízení
Čl. 1, první pododstavec	Článek 1
Čl. 1, druhý pododstavec	—
Článek 2	Čl. 2 odst. 1 písm. a)
Čl. 3 písm. a)	—
Čl. 3 písm. b)	—
Čl. 3 písm. c)	Čl. 2 odst. 2 písm. a)
Čl. 4 bod 1	Čl. 3 bod 1
Čl. 4 bod 2	—
Čl. 4 bod 3	Čl. 3 bod 3
Čl. 4 bod 4	Čl. 3 bod 2
Čl. 4 bod 5	Příloha III
Čl. 4 bod 6	—

Směrnice 2005/64/ES	Toto nařízení
Čl. 4 bod 7	Čl. 3 bod 40
Čl. 4 bod 8	—
Čl. 4 bod 9	Čl. 3 bod 4
Čl. 4 bod 10	Čl. 3 bod 39
Čl. 4 bod 11	—
Čl. 4 bod 12	Čl. 3 bod 39
Čl. 4 bod 13	Čl. 3 bod 5
Čl. 4 bod 14	Čl. 3 bod 6
Čl. 4 bod 15	Čl. 3 bod 7
Čl. 4 bod 16	—
Čl. 4 bod 17	—
Čl. 4 bod 18	—
Čl. 4 bod 19	—
Čl. 4 bod 20	—
Čl. 5 odst. 1	—
Čl. 5 odst. 2	Čl. 8 odst. 2
Čl. 5 odst. 3	Čl. 8 odst. 3
Čl. 5 odst. 4	—
Čl. 6 odst. 1	—
Čl. 6 odst. 2, druhý pododstavec	Čl. 5 odst. 4 a 5

Směrnice 2005/64/ES	Toto nařízení
Čl. 6 odst. 3	Článek 9
Čl. 6 odst. 4	—
Čl. 6 odst. 5	—
Čl. 6 odst. 6	—
Čl. 6 odst. 7	—
Čl. 6 odst. 8	—
Čl. 7 písm. a)	Příloha VIII část E
Čl. 7 písm. b)	Příloha VIII část E
Článek 8	—
Článek 9	—
Čl. 10 odst. 1	—
Čl. 10 odst. 2	—
Čl. 10 odst. 3	—
Čl. 10 odst. 4	—
Čl. 11 odst. 1	—
Čl. 11 odst. 2	—
Článek 12	—
Článek 13	—
Příloha I	Čl. 4 odst. 1
Příloha II	—

Směrnice 2005/64/ES	Toto nařízení
Příloha III	—
Příloha VII	—
Příloha V	Příloha VIII část E
Příloha VI	—