Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2026/1738

24.7.2026

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2026/1738

z 8. júla 2026

o požiadavkách na obehovosť pri navrhovaní vozidiel a o nakladaní s vozidlami po skončení životnosti, a o zmene nariadení (EÚ) č. 168/2013, (EÚ) 2018/858, (EÚ) 2019/1020 a (EÚ) 2023/1542 a zrušení smerníc 2000/53/ES a 2005/64/ES

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 114 a jej článok 192 ods. 1 vo vzťahu k článkom 14 až 36 tohto nariadenia,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ([1]),

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ([2]),

keďže:

(1) Oznámenie Komisie z 11. decembra 2019 týkajúce sa Európskej zelenej dohody stanovuje stratégiu rastu Európy, ktorej cieľom je transformovať Úniu na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom efektívne využívajúcim zdroje, kde sa najneskôr do roku 2050 dosiahne nulový stav čistých emisií skleníkových plynov a kde hospodársky rast nie je naviazaný na využívanie zdrojov. Ak majú výrobkové politiky Únie prispievať ku globálnemu znižovaniu emisií uhlíka, treba zabezpečiť, aby sa na trh v Únii uvádzali a predávali sa na ňom výrobky, ktorých zdroje, výroba a spracovanie po skončení životnosti majú udržateľný charakter.

([1]) Ú. v. EÚ C, C/2024/1593, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj.
([2]) Pozícia Európskeho parlamentu z 18. júna 2026 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 29. júna 2026.

(2) Automobilové odvetvie je významným prispievateľom k využívaniu energetických a materiálových zdrojov v Únii, a tým aj k tvorbe skleníkových plynov. Výroba vozidiel v tretích krajinách, ktoré sa uvádzajú na trh Únie, prispieva k tvorbe celosvetových skleníkových plynov, čo má zase negatívny environmentálny vplyv na Úniu. Prechod od používania fosílnych palív vo vozidlách k mobilite s nulovými emisiami, ako sa stanovuje v balíku „Fit for 55“, je jedným z predpokladov dosiahnutia cieľa klimatickej neutrality do roku 2050. Zníži emisie skleníkových plynov z automobilového odvetvia súvisiace s fázou používania vozidiel. Automobilové odvetvie je jedným z najväčších používateľov primárneho hliníka, ocele a plastov v súvislosti s výrobou nových vozidiel uvádzaných na trh Únie. To môže predstavovať výrazný environmentálny vplyv spojený s energiou potrebnou na ťažbu a spracovanie týchto materiálov. Environmentálna stopa súvisiaca s výrobou nových vozidiel by sa mohla zvýšiť s prebiehajúcou elektrifikáciou vozového parku, s prebiehajúcim rastom veľkosti a hmotnosti vozidiel, ako aj v dôsledku rozsiahlejšieho používania a zložitosti elektroniky v budúcich modeloch, čo si vyžaduje značné množstvo kritických a strategických surovín aj vzácnych kovov, ako je meď a prvky vzácnych zemín. Výsledkom uvedených zmien je to, že fáza výroby by mohla mať výraznejšiu environmentálnu stopu než fáza používania vozidiel a že európsky priemysel by sa mohol stať čoraz viac závislým od dovozu kritických surovín a zraniteľným voči narušeniu dodávok, na úkor svojej konkurencieschopnosti. Okrem toho súčasné požiadavky v práve Únie týkajúce sa nakladania s odpadom majú za následok suboptimálne zhodnocovanie zdrojov z vozidiel po skončení životnosti a existuje vysoký potenciál zvýšenia kvantity a kvality častí, komponentov a materiálov, ktoré sa majú z vozidiel počas fázy používania a po skončení životnosti opraviť, opätovne použiť, repasovať, renovovať, dodatočne modernizovať alebo recyklovať. S cieľom riešiť tieto environmentálne vplyvy a prispieť k dekarbonizácii odvetvia a podporovať konkurencieschopnosť zvyšovaním odolnosti automobilového priemyslu je nevyhnutné zlepšiť fungovanie jednotného trhu a podporiť prechod automobilového odvetvia na obehové hospodárstvo. Je to v súlade s oznámením Komisie z 11. marca 2020 týkajúcim sa Nového akčného plánu EÚ pre obehové hospodárstvo – Za čistejšiu a konkurencieschopnejšiu Európu, v ktorom sa vyzýva na prepracovanie súčasných pravidiel s cieľom presadzovať obchodné modely prispievajúce k väčšej obehovosti tým, že sa otázky dizajnu prepoja so spracovaním po skončení životnosti, zvážiť pravidlá pre povinný podiel recyklovaného obsahu v prípade určitých materiálov a zlepšiť efektívnosť recyklácie. Je to aj v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1252 ([3]). Rada a Európsky parlament zdôraznili aj potrebu nových pravidiel Únie v uvedených záležitostiach, ktoré by nahradili existujúce pravidlá o typovom schválení vozidiel, pokiaľ ide o opätovnú použiteľnosť, recyklovateľnosť a zhodnotiteľnosť, a o vozidlách po skončení životnosti.

(3) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES ([4]) sa stanovujú harmonizované požiadavky na spracovanie vozidiel po skončení životnosti a ciele týkajúce sa opätovného použitia a recyklácie, ako aj opätovného použitia a zhodnocovania vozidiel. Zavádzajú sa ňou povinnosti týkajúce sa zberu vozidiel po skončení životnosti, ako aj povinnosti hospodárskych subjektov, najmä obmedzenia používania ťažkých kovov vo vozidlách. Vytvára aj základné pravidlá rozšírenej zodpovednosti výrobcov, ktoré od výrobcov vozidiel vyžadujú, aby hradili časť nákladov na zber vozidiel po skončení životnosti.

(4) Komisia v hodnotení smernice 2000/53/ES zdôraznila, že bola účinná pri dosahovaní mnohých svojich pôvodných cieľov, najmä odstránenia kadmia, olova, ortuti a šesťmocného chrómu z vozidiel, zvýšenia počtu zberných miest vozidiel po skončení životnosti a dosahovania cieľov týkajúcich sa zhodnocovania a recyklácie. V hodnotení sa však zistilo, že uvedená smernica sa nedostatočne zaoberá dôležitými otázkami spojenými so zberom vozidiel po skončení životnosti, a že už nedokáže zaistiť vysokú kvalitu spracovania týchto vozidiel.

([3]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1252 z 11. apríla 2024, ktorým sa stanovuje rámec na zaistenie bezpečných a udržateľných dodávok kritických surovín a ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 168/2013, (EÚ) 2018/858, (EÚ) 2018/1724 a (EÚ) 2019/1020 (Ú. v. EÚ L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).

([4]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES z 18. septembra 2000 o vozidlách po dobe životnosti (Ú. v. ES L 269, 21.10.2000, s. 34, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj).

(5) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/64/ES ([5]) upravuje typové schválenie vozidiel v súvislosti s ich opätovnou použiteľnosťou, recyklovateľnosťou a zhodnotiteľnosťou, aby tieto vozidlá mohli spĺňať ciele stanovené v smernici 2000/53/ES vo fáze skončenia ich životnosti. Smernica 2005/64/ES však nebola účinná pri podstatnom zlepšovaní opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti nových vozidiel a nie je prispôsobená vlastnostiam nových vozidiel, ktoré sa od nadobudnutia účinnosti smernice 2005/64/ES značne zmenili.

(6) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 ([6]) sa zaviedol komplexný systém typového schvaľovania a dohľadu nad trhom pre motorové vozidlá, prípojné vozidlá a pre systémy, komponenty a samostatné technické jednotky určené pre takéto vozidlá s cieľom zaistiť riadne fungovanie jednotného trhu a poskytnúť vysokú úroveň environmentálnych vlastností. Na účely postupu typového schválenia EÚ stanoveného v prílohe II k uvedenému nariadeniu je potrebný samostatný regulačný akt. Je preto nevyhnutné stanoviť ustanovenia a požiadavky týkajúce sa obehovosti vozidiel, ktoré prechádzajú postupom získania typového schválenia EÚ. Na zaistenie súladu vozidiel s uvedenými požiadavkami je nevyhnutné zaistiť ich overenie v postupe typového schválenia EÚ. Správne ustanovenia nariadenia (EÚ) 2018/858 vrátane ustanovení o dohľade nad trhom, nápravných opatreniach, ochranných doložkách a sankciách sa uplatňujú na typové schválenia vydané v súlade s týmto nariadením.

(7) Je dôležité rozlišovať medzi existujúcimi typovými schváleniami a novými typovými schváleniami. Preto je potrebné objasniť, ktoré ustanovenia sa uplatňujú na nové typy vozidiel podľa nariadenia (EÚ) 2018/858. Preto by sa malo objasniť, že zmeny typového schválenia si systematicky nevyžadujú rozšírenie typového schválenia v zmysle uvedeného nariadenia.

(8) S cieľom zlepšiť fungovanie jednotného trhu pri súčasnom zaistení vysokej úrovne ochrany životného prostredia je nevyhnutné harmonizovať podmienky typového schválenia vozidiel, pokiaľ ide o ich opätovnú použiteľnosť, recyklovateľnosť a zhodnotiteľnosť, fázu výroby vozidiel , posudzovanie statusu vozidla a vývoz ojazdených vozidiel. Na to, aby sa prispelo k cieľom zachovania, ochrany a zlepšovania kvality životného prostredia, ochrany ľudského zdravia a rozvážneho a racionálneho využívania prírodných zdrojov je nevyhnutné stanoviť pravidlá týkajúce sa nakladania s vozidlami po skončení životnosti, pričom treba zohľadniť návrh vozidla, ako aj opatrenia zamerané na predchádzanie nezákonnej demontáži, ako je lepšia vysledovateľnosť v prípade prevodu vlastníctva ojazdených vozidiel . Najúčinnejším spôsobom, ako uľahčiť prechod automobilového odvetvia na obehové hospodárstvo, je preto vytvoriť jednotný regulačný rámec na úrovni Únie, ktorý sa bude integrovaným a konzistentným spôsobom vzťahovať na návrh vozidiel, ich výrobu, uvedenie na trh v Únii a spracovanie po skončení životnosti. Je to nevyhnutné aj pre rozvoj trhu Únie s druhotnými surovinami, ktoré obsahujú nové vozidlá uvedené na trh, ako aj na zabránenie prekážkam obchodu a narušeniam hospodárskej súťaže, zabezpečenie právnej zrozumiteľnosti a zlepšenie environmentálnych vlastností všetkých hospodárskych subjektov zapojených do návrhu vozidiel, ich výroby a spracovania po skončení životnosti. V záujme dosiahnutia uvedených cieľov by sa smernice 2000/53/ES a 2005/64/ES mali nahradiť nariadením na základe článku 114 a článku 192 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“).

(9) V najvzdialenejších regiónoch uvedených v článku 349 ZFEÚ by členské štáty mali mať možnosť prispôsobiť povinnosti výrobcov s cieľom zaručiť službu a pokryť náklady na nakladanie s vozidlami po skončení životnosti so zreteľom na charakteristiky týchto regiónov.

([5]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/64/ES z 26. októbra 2005 o typovom schválení motorových vozidiel vzhľadom na ich opätovnú využiteľnosť, recyklovateľnosť a zužitkovateľnosť, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/156/EHS (Ú. v. EÚ L 310, 25.11.2005, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj).

([6]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

(10) Smernice 2000/53/ES a 2005/64/ES sa uplatňujú len na osobné vozidlá (M_1) a ľahké úžitkové vozidlá (N_1), ktoré tvoria približne 85 % všetkých vozidiel evidovaných v Únii. Na zvyšné vozidlá, a to dvoj- a trojkolesové vozidlá, štvorkolky, nákladné vozidlá, autobusy a prípojné vozidlá, sa nevzťahujú žiadne právne predpisy Únie, pokiaľ ide o ich ekodizajn a nakladanie s nimi vo fáze skončenia ich životnosti. S cieľom zaistiť komplexný rámec obehovosti pre všetky vozidlá evidované v Únii vrátane ich environmentálne vhodného spracovania, ako aj zabrániť fragmentácii jednotného trhu by sa toto nariadenie malo teda uplatňovať nielen na vozidlá kategórií M_1 a N_1, ale čiastočne aj na vozidlá kategórie L , ťažké úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá (M_2, M_3, N_2, N_3 a O). Chýbajú komplexné informácie týkajúce sa spracovania takýchto vozidiel po skončení ich životnosti v Únii, čo bráni tomu, aby sa na ne uplatňoval rovnaký režim ako režim, ktorý sa uplatňuje na vozidlá kategórií M_1 a N_1 po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia. Požiadavky týkajúce sa zberu vozidiel po skončení životnosti, ich povinného odovzdania na účely spracovania do autorizovaných zariadení na spracovanie, ako aj odstránenia znečisťujúcich látok z týchto vozidiel, povinného odstránenia určitých častí a komponentov na opätovné použitie a recykláciu pred drvením a podmienok skládkovania neinertného odpadu z drvenia by sa však mali uplatňovať na vozidlá kategórie L a na ťažké úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá (M_2, M_3, N_2, N_3 a O). Na uľahčenie spracovania týchto vozidiel po skončení životnosti by sa od ich výrobcov malo požadovať, aby poskytovali informácie o odstránení a výmene častí, komponentov a materiálov z takýchto vozidiel. Na uvedené kategórie vozidiel by sa mali uplatňovať aj ustanovenia upravujúce rozšírenú zodpovednosť výrobcov, ktoré pokrývajú aj náklady na ich zber a odstránenie znečistenia po skončení ich životnosti.

(11) Keďže nie všetky členské štáty vyžadujú evidenciu vozidiel kategórie $L1_e$, $L2_e$ alebo $L6_e$, je potrebné poskytnúť členským štátom možnosť oslobodiť tieto kategórie vozidiel od požiadaviek spojených s evidenciou.

(12) Problémy s vývozom ojazdených vozidiel sa netýkajú len osobných vozidiel (M_1) a ľahkých úžitkových vozidiel (N_1), ale, ako ukazujú štúdie, aj väčších vozidiel. Tieto ustanovenia by sa preto mali uplatňovať aj na ťažké úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá (M_2, M_3, N_2, N_3 a O).

(13) Vozidlá navrhnuté a skonštruované alebo prispôsobené len na používanie ozbrojenými silami, ako aj vozidlá navrhnuté a skonštruované na používanie ozbrojenými silami, civilnou obranou, hasičskými zbormi, silami zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku a pohotovostnými zdravotníckymi službami, by sa mali vyňať z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Uvedené vozidlá slúžia špecializovaným prevádzkovým funkciám a podliehajú osobitným technickým požiadavkám a ich návrh, konštrukcia a používanie sa výrazne líšia od návrhu, konštrukcie a používania vozidiel určených na všeobecnú cestnú dopravu. Uplatňovanie všeobecných požiadaviek obehovosti pri navrhovaní vozidiel a nakladanie s nimi po skončení životnosti na takéto vozidlá by preto nebolo vhodné a ich vylúčenie z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia je v súlade s osobitnou povahou ich funkcií.

(14) V záujme zachovania európskeho kultúrneho dedičstva by sa historické vozidlá mali vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a nemali by podliehať povinnostiam súvisiacim s prevodom vlastníctva alebo vývozom ani požiadavkám súvisiacim so skončením životnosti. Podobne vozidlá, ktoré členský štát uzná za vozidlá osobitného kultúrneho záujmu, by sa mali vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Toto sa môže vzťahovať napríklad na vozidlá vo vlastníctve zberateľov alebo múzeí, vozidlá vyrobené na zákazku alebo pretekárske vozidlá za predpokladu, že príslušné orgány uznajú príslušný osobitný kultúrny význam. Požiadavky tohto nariadenia, ako sú požiadavky na návrh zamerané na obehovosť, by sa však mali uplatňovať na uvedené vozidlá predtým, ako sa budú považovať za historické vozidlá alebo vozidlá osobitného kultúrneho záujmu. Okrem toho, ak členské štáty už uvedené vozidlá nepovažujú za historické vozidlá alebo vozidlá osobitného kultúrneho záujmu, vrátia sa do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a mali by sa uplatňovať požiadavky, ako sú povinnosti týkajúce sa prevodu vlastníctva, vývozu alebo skončenia životnosti.

(15) S cieľom zabrániť nadmernej administratívnej záťaži a zabezpečiť, aby rozsah pôsobnosti tohto nariadenia pokrýval potreby vnútorného trhu, by mimo rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia mali zostať ďalšie typy vozidiel, ako sú vozidlá kategórie L vyrábané v malých sériách alebo určité bicykle navrhnuté ako pedálové vozidlo kategórií $L1_e$-A a $L1_e$-B.

(16) Vozidlá na špeciálne účely sú navrhované na výkon osobitných funkcií a vyžadujú si osobitné usporiadanie karosérie, ktoré nie je celkom pod kontrolou výrobcu vozidla. To komplikuje výpočet miery opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti. V prípade vozidiel na špeciálne účely kategórií M_1 a N_1 by náklady na zber, odstránenie znečistenia, povinné odstránenie častí a komponentov a spracovanie mali znášať výrobcovia v rámci systému rozšírenej zodpovednosti výrobcu. Na vozidlá na špeciálne účely kategórií M_2, M_3, N_2, N_3 a O by sa mal uplatňovať len obmedzený súbor pravidiel. Ustanovenia o látkach vzbudzujúcich obavy prítomných vo vozidlách by sa mali uplatňovať na vozidlá na špeciálne účely kategórií M_1 a N_1, ako je to podľa smernice 2000/53/ES. Ostatné časti vozidla na špeciálne účely, ktoré boli typovo schválené viacstupňovým typovým schválením, by mali byť zahrnuté v rovnakom rozsahu ako kategória dotknutého vozidla. Toto nariadenie by sa nemalo vzťahovať na vozidlá na špeciálne účely všetkých kategórií okrem M_1 a N_1, ktoré vyrába výrobca vozidiel s malým objemom výroby.

(17) Obytné automobily a obytné prívesy sa líšia od bežných vozidiel alebo prívesov, pretože ich primárnou funkciou je skôr ubytovanie než preprava. Uvedené prívesy sú postavené z iných než automobilových komponentov, ako je drevo, nábytok, vodovodné systémy a domáce elektrické systémy, ktoré nepatria do pôsobnosti zariadení na recykláciu vozidiel. Mnohé obytné prívesy sú natrvalo umiestnené na jednom mieste ako rekreačné domy, používajú sa na sezónne ubytovanie a zostávajú funkčné celé desaťročia. Obytné prívesy by sa vzhľadom na ich účelovú povahu, odlišné materiálové zloženie a trvalé používanie mali vylúčiť z rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Obytné automobily, ktoré sú často neevidované, by sa nemali klasifikovať ako vozidlá po skončení životnosti, pokiaľ sa naďalej používajú ako obydlie. Obytné automobily majú vo svojich základných vozidlách časti a komponenty, ktoré sa používajú aj v iných vozidlách a preto by sa na ne mali vzťahovať rovnaké povinnosti, keď sa už nepoužívajú na bývanie.

(18) Jeden z najväčších praktických problémov súvisiacich s uplatňovaním smernice 2000/53/ES sa týka určenia toho, či sa vozidlo stalo alebo nestalo vozidlom po skončení životnosti, najmä v prípadoch cezhraničnej prepravy vozidiel. Napriek vydaniu usmernenia k tejto otázke je takéto posúdenie naďalej problematické. Je preto potrebné stanoviť právne záväzné presné kritériá, ktoré umožnia určiť, čo je vozidlo po skončení životnosti. Tieto kritériá by mali používať všetky relevantné príslušné orgány, hospodárske subjekty a vlastníci vozidiel, ktorí sa zaoberajú vozidlami po skončení životnosti. Je však tiež potrebné stanoviť výnimky s cieľom zachovať možnosť členských štátov určiť situácie, v ktorých by jednotlivé vozidlá nepatrili do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, pretože sú vozidlami osobitného kultúrneho významu, a to dokým si zachovajú uvedený status. Okrem toho by príslušné orgány členského štátu mali mať možnosť oslobodiť vozidlo od statusu vozidla po skončení životnosti, ak je dotknuté vozidlo predmetom opravy, a to na žiadosť od jeho vlastníka.

(19) V hodnotení smernice 2000/53/ES sa dospelo k záveru, že jej ustanovenia o návrhu vozidiel zamerané na uľahčenie ich rozoberania a využívanie recyklovaných materiálov mali veľmi obmedzený vplyv na návrh a výrobu nových vozidiel, pretože neboli dostatočne podrobné, konkrétne a merateľné.

(20) Na riešenie návrhu všetkých vozidiel uvádzaných na trh Únie, ako aj fázy po skončení ich životnosti treba stanoviť harmonizované požiadavky obehovosti overené vo fáze typového schválenia. Navrhovanie a vyrábanie vozidiel tak, aby sa zaistila opätovná použiteľnosť ich častí a komponentov a recyklovateľnosť materiálov, ktoré obsahujú, je nevyhnutné, aby sa zabránilo tomu, že tieto časti, komponenty a materiály nebudú môcť byť riadne zhodnotené, keď vozidlo dosiahne koniec svojej životnosti. Výrobcovia vozidiel a ich dodávatelia by preto mali začleniť stratégie návrhu, ktoré zlepšujú opätovnú použiteľnosť a recyklovateľnosť, do ranej fázy vývoja nových vozidiel. Nové typy vozidiel by teda mali byť naďalej konštruované tak, aby boli opätovne použiteľné alebo recyklovateľné minimálne z 85 % hmotnosti a opätovne použiteľné alebo zhodnotiteľné minimálne z 95 % hmotnosti, ako sa už stanovuje v smernici 2005/64/ES. Mala by sa stanoviť nová metodika výpočtu a overovania mier opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti vozidla, aby sa výpočet mier opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti robil jednotne a mohol byť monitorovaný. Táto metodika by mala lepšie odrážať súčasný potenciál nového vozidla, ktoré sa má recyklovať, opätovne použiť a zhodnotiť po skončení životnosti, pri súčasnom zohľadnení neustáleho technologického pokroku. S cieľom zaistiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci stanoviť takúto metodiku so zohľadnením medzinárodnej normy ISO 22628:2002. Kým sa takáto metodika stanoví, miery opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti by sa mali naďalej počítať v súlade s medzinárodnou normou ISO 22628:2002, ako sa uvádza v smernici 2005/64/ES. Komisia by sa mala usilovať zabezpečiť, aby sa príslušná metodika EHK OSN (Európska hospodárska komisia OSN) zodpovedajúcim spôsobom aktualizovala s cieľom zabrániť nezrovnalostiam s metodikou Únie a znížiť zaťaženie výrobcov vozidiel.

(21) Automobilový dodávateľský reťazec zahŕňa veľký počet dodávateľov vrátane mnohých malých a stredných podnikov (ďalej len „MSP“) pôsobiacich v rôznych regiónoch a s rôznymi organizačnými štruktúrami. Výrobcovia vozidiel by síce mali v celom dodávateľskom reťazci zbierať informácie o materiáloch používaných vo vozidlách a zaviesť a vykonávať postupy na overenie presnosti takýchto informácií, zároveň by však mali zohľadňovať kapacity MSP. MSP majú často obmedzené administratívne zdroje, menej technických nástrojov a v niektorých prípadoch nemajú zavedené systémy na generovanie alebo overovanie podrobných environmentálnych údajov alebo údajov o materiálovom zložení. Uvedené obmedzenia môžu ovplyvniť dostupnosť a úplnosť informácií, ktoré sú MSP schopné poskytnúť. Preto by sa pri posudzovaní postupov výrobcov vozidiel zber a overovanie informácií o dodávateľoch mala náležite zohľadniť osobitná situácia MSP v dodávateľskom reťazci.

(22) Zabezpečenie možnosti opravy vozidiel počas ich životnosti je základným pilierom skutočne udržateľného a obehového automobilového hospodárstva. Vozidlá by sa nemali predčasne klasifikovať ako vozidlá po skončení životnosti, ak sú ešte opraviteľné, pretože by to viedlo k zbytočnému plytvaniu, ekonomickej neefektívnosti a neprimeranému zaťaženiu vlastníkov vozidiel.

(23) Vozidlá by sa mali navrhovať a vyrábať spôsobom, ktorým sa obmedzí prítomnosť látok vzbudzujúcich obavy. Komisia vo svojom oznámení zo 14. októbra 2020 s názvom Chemikálie – stratégia udržateľnosti – Na ceste k životnému prostrediu bez toxických látok uviedla, že látky vzbudzujúce obavy sa majú v čo najväčšej miere minimalizovať a nahradiť a aby sa tam, kde to pre spoločnosť nie je nevyhnutné, a to najmä v prípade spotrebiteľských výrobkov, postupne eliminovali tie najškodlivejšie z nich. Následne by sa mali v čo najväčšej miere minimalizovať látky vzbudzujúce obavy ako zložky materiálov používaných vo vozidlách alebo akýchkoľvek častí či komponentov vozidiel, aby sa zaistilo, že vozidlá, ako aj materiály recyklované z vozidiel, nebudú mať počas svojho životného cyklu nepriaznivý účinok na životné prostredie alebo ľudské zdravie.

(24) Smernicou 2000/53/ES sa už obmedzuje používanie olova, ortuti, kadmia a šesťmocného chrómu vo vozidlách a stanovujú sa v nej výnimky, keď je používanie takýchto látok povolené v určitých aplikáciách. Tieto existujúce pravidlá by sa mali prevziať do tohto nariadenia. Na zaistenie súdržnosti právnych predpisov o chemických látkach by sa však obmedzenia týkajúce sa uvádzania iných látok na trh a ich používania vo vozidlách mali riešiť podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 ([7]). Podobne by sa mali dodržiavať obmedzenia týkajúce sa používania látok upravených nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1021 ([8]) na základe ustanovení uvedeného nariadenia.

(25) S cieľom uľahčiť dodržiavanie tohto nariadenia a poskytnúť usmernenia týkajúce sa prítomnosti látok vzbudzujúcich obavy vo vozidlách a v ich častiach a komponentoch vrátane tých, ktoré bránia opätovnému použitiu a recyklácii materiálov alebo majú nepriaznivé účinky na zdravie alebo životné prostredie, je vhodné, aby Komisia vykonala posúdenie a mapovanie takýchto látok. Na tento účel by Komisia s pomocou Európskej chemickej agentúry zriadenej podľa nariadenia (ES) č. 1907/2006 (ďalej len „agentúra“) mala vypracovať správu o prítomnosti látok vzbudzujúcich obavy vo vozidlách. V uvedenej správe by sa mal určiť rozsah, v akom takéto látky bránia opätovnému použitiu a recyklácii alebo nepriaznivo ovplyvňujú zdravie alebo životné prostredie, a to bez toho, aby sa zdvojovali posúdenia, ktoré sa už vyžadujú podľa iných právnych predpisov Únie. Komisia by na základe svojich zistení mala zvážiť a prijať vhodné nadväzujúce opatrenia vrátane prípadného prijatia delegovaných aktov s cieľom stanoviť požiadavky na informácie a obmedzenia pre látky vzbudzujúce obavy, ktoré negatívne ovplyvňujú opätovné použitie a recykláciu materiálov z dôvodov, ktoré nesúvisia predovšetkým s chemickou bezpečnosťou.

(26) V smernici 2000/53/ES sa uvádzajú výnimky z obmedzení používania olova a kadmia v batériách používaných vo vozidlách, ktoré sú prevzaté do tohto nariadenia. Používanie látok v batériách sa však komplexne upravuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1542 ([9]). Takéto látky by sa preto mali riešiť v uvedenom nariadení a ich obmedzenia a súvisiace výnimky by sa mali vo vhodných prípadoch previesť do uvedeného nariadenia prostredníctvom pozmeňujúceho ustanovenia stanoveného v tomto nariadení.

(27) S cieľom zohľadniť vedecký a technický pokrok by sa právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ mala naďalej delegovať na Komisiu, pokiaľ ide o zmenu výnimiek z obmedzení používania olova, ortuti, kadmia a šesťmocného chrómu vo vozidlách podľa tohto nariadenia. Úprave alebo zrušeniu takýchto výnimiek by malo predchádzať posúdenie sociálno-ekonomických vplyvov takejto zmeny, čo v smernici 2000/53/ES chýba, vrátane zváženia dostupnosti alternatívnych látok a vplyvov na životné prostredie a ľudské zdravie počas životného cyklu vozidiel. Pred prijatím takéhoto delegovaného aktu by Komisia mala konzultovať s príslušnými expertmi a zainteresovanými stranami s cieľom zohľadniť sociálno-ekonomické vplyvy a vplyvy na životné prostredie a ľudské zdravie. Na zaistenie účinného rozhodovania, koordinácie a riadenia technických, vedeckých a administratívnych aspektov zmeny tohto nariadenia v súvislosti s obmedzeniami používania látok vo vozidlách by Komisii pri takomto posudzovaní mala pomáhať agentúra.

([7]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 z 18. decembra 2006 o registrácii, hodnotení, autorizácii a obmedzovaní chemikálií (REACH) a o zriadení Európskej chemickej agentúry, o zmene a doplnení smernice 1999/45/ES a o zrušení nariadenia Rady (EHS) č. 793/93 a nariadenia Komisie (ES) č. 1488/94, smernice Rady 76/769/EHS a smerníc Komisie 91/155/EHS, 93/67/EHS, 93/105/ES a 2000/21/ES (Ú. v. EÚ L 396, 30.12.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj).

([8]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1021 z 20. júna 2019 o perzistentných organických látkach (Ú. v. EÚ L 169, 25.6.2019, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj).

([9]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1542 z 12. júla 2023 o batériách a odpadových batériách, ktorým sa mení smernica 2008/98/ES a nariadenie (EÚ) 2019/1020 a zrušuje smernica 2006/66/ES (Ú. v. EÚ L 191, 28.7.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).

(28) S cieľom zvýšiť obehovosť v automobilovom odvetví by sa vozidlá mali postupne navrhovať a vyrábať takým spôsobom, aby sa namiesto primárnych surovín používali recyklované materiály, pričom treba zachovať bezpečnostné vlastnosti vozidiel. Použitím recyklovaných materiálov sa umožňuje efektívnejšie využívanie materiálov, dekarbonizuje výroba a znižujú negatívne environmentálne vplyvy súvisiace s primárnymi surovinami. Zvýšená obehovosť vozidiel vyrobených v tretích krajinách, ktoré sa uvádzajú na trh Únie, prispeje aj k zníženiu emisií skleníkových plynov na celom svete vrátane Únie. Posilňuje tiež strategickú autonómiu a konkurencieschopnosť Únie tým, že znižuje surovinovú a energetickú závislosť spojenú s dodávaním primárnych surovín, najmä tým, že prispieva k udržaniu cenných kritických surovín v Únii a zároveň posilňuje trh s druhotnými surovinami. Hoci na celosvetovej úrovni neexistujú požiadavky týkajúce sa používania recyklovaného obsahu, mnohí výrobcovia vozidiel už zabudovávajú recyklované materiály do svojich vozidiel. Stanovením cieľov a jednotných ustanovení týkajúcich sa spôsobu výpočtu recyklovaného obsahu sa zabezpečí právna istota a prispeje sa k vytvoreniu spravodlivej hospodárskej súťaže medzi výrobcami vozidiel. Požiadavky by sa mali uplatňovať na všetkých výrobcov vozidiel plánujúcich uviesť vozidlá na trh Únie, a to aj prostredníctvom online trhovísk, bez ohľadu na to, kde majú sídlo. Toto nariadenie by vzhľadom na význam globálnych hodnotových reťazcov v automobilovom odvetví malo umožniť získavanie druhotných surovín z krajín mimo Únie.

(29) Pri zvážení nízkej miery recyklácie plastov, najmä z vozidiel po skončení životnosti, a celkových negatívnych vplyvov iných foriem spracovania plastového odpadu je vhodné zvýšiť využívanie recyklovaných plastov vo vozidlách. Na tento účel by nové vozidlá mali obsahovať povinnú cieľovú hodnotu plastov recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu. Každý typ vozidla by teda mal obsahovať plasty recyklované zo spotrebiteľského plastového odpadu, pričom ich podiel by sa mal postupne zvyšovať. Z tejto cieľovej hodnoty recyklovaného obsahu plastov v rámci typov vozidiel by sa 20 % malo dosiahnuť zahrnutím plastov recyklovaných z vozidiel po skončení životnosti. Výber plastov zahrnutých do rozsahu pôsobnosti cieľov vychádza z recyklovateľných druhov plastov, ktoré sú uvedené v špecializovanej štúdii Spoločného výskumného centra s názvom „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“ (Smerom k cieľom týkajúcim sa obsahu recyklovaných plastov v nových osobných vozidlách a ľahkých úžitkových vozidlách – technické návrhy a analýza vplyvov v kontexte preskúmania smernice o vozidlách po dobe životnosti) a v posúdení vplyvu tohto nariadenia. V uvedených dokumentoch sa pri výpočte cieľov nezohľadňujú iné termosety ako polyuretánové peny v sedadlách a elastoméry, keďže recyklácia termosetov je mimoriadne náročná. Mnohé bežné elastoméry, termosety a zosietené materiály spĺňajú definíciu polyméru uvedenú vo vymedzení plastov v nariadení (ES) č. 1907/2006. Elastoméry vrátane termoplastických elastomérov, ktoré možno opätovne spracovať na termoplasty, sú zahrnuté do rozsahu pôsobnosti cieľov týkajúcich sa recyklovaného obsahu plastov stanovených v tomto nariadení. Zvažujú sa však ciele recyklovaného obsahu elastomérov v pneumatikách, keďže pneumatiky sú prioritným výrobkom podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1781 ([10]), ktorý preto nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky pre plnenie tejto povinnosti by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci stanoviť metodiku výpočtu a overovania podielu plastov recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu a zo spotrebiteľského odpadu z vozidiel po skončení životnosti. S cieľom umožniť iné metódy recyklácie ako mechanickú recykláciu vrátane chemickej recyklácie a prispieť k dosiahnutiu cieľov týkajúcich sa recyklovaného obsahu je potrebné stanoviť dodatočné pravidlá výpočtu, overovania a oznamovania obsahu recyklovaného plastu. V takýchto prípadoch je potrebné zaviesť tzv. započítavanie hmotnostnej bilancie v súlade s metodikami započítavania hmotnostnej bilancie uplatniteľnými na recykláciu plastov, pričom sa zohľadnia charakteristiky špecializovaných recyklačných technológií pre plasty, ako je heterogénny drevený automobilový odpad. Ak nedostatočná dostupnosť alebo nadmerné ceny konkrétnych recyklovaných plastov nadmerne sťažujú dodržiavanie minimálnych percentuálnych podielov, Komisia by mala byť splnomocnená doplniť toto nariadenie stanovením dočasných výnimiek z cieľových hodnôt obsahu recyklovaných plastov.

([10]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1781 z 13. júna 2024, ktorým sa zriaďuje rámec na stanovenie požiadaviek na ekodizajn udržateľných výrobkov, mení smernica (EÚ) 2020/1828 a nariadenie (EÚ) 2023/1542 a zrušuje smernica 2009/125/ES (Ú. v. EÚ L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj).

(30) Podpora využívania recyklovaných plastov vo vozidlách vychádza z predpokladu, že samotný recyklovaný obsah bol vyrobený environmentálne udržateľným spôsobom, aby sa znížila uhlíková stopa a podporovalo sa obehové hospodárstvo. Na tento účel je potrebné, aby existovali určité záruky, že spôsobom získavania recyklovaného obsahu sa neanulujú environmentálne prínosy používania takéhoto recyklovaného obsahu vo vozidlách. Je preto potrebné riešiť súvisiace environmentálne obavy bez rozlišovania medzi recyklovanými plastmi vyrobenými na domácom trhu a dovezenými. Na tento účel by recyklované plasty mali podliehať rovnocenným podmienkam, pokiaľ ide o požiadavky na ochranu ľudského zdravia, klímy a životného prostredia vrátane požiadaviek na emisie a nakladanie s odpadom bez ohľadu na to, či proces recyklácie prebieha v Únii alebo mimo nej, aby sa mohli započítať do cieľov recyklovaného obsahu stanovených v tomto nariadení.

(31) Podmienky uplatniteľné na materiál recyklovaný v tretích krajinách vrátane požiadaviek na audit by sa mali uplatňovať od 14. augusta 2030 a Komisia by mala komplexnejšie posúdiť očakávaný vplyv týchto podmienok vzhľadom na vývoj situácie na trhu a obchodné vzťahy a do 14. augusta 2028 by mala o svojom posúdení predložiť správu Európskemu parlamentu a Rade.

(32) S cieľom dosiahnuť ciele týkajúce sa integrácie recyklovaného obsahu podľa tohto nariadenia by Komisia mala do 14. augusta 2032 uverejniť preskúmanie stavu technologického vývoja a environmentálnych vlastností plastov na biologickej báze a elastomérov pochádzajúcich z opätovného spracovania pneumatík vo vozidlách a vo vhodných prípadoch predložiť legislatívny návrh s požiadavkami a cieľmi v oblasti udržateľnosti.

(33) Automobilové odvetvie je jedným z najväčších používateľov ocele a súčasné využívanie recyklovanej ocele v nových vozidlách je stále nízke. S cieľom prispieť k znižovaniu uhlíkovej stopy súvisiacej s výrobou nových vozidiel a podporiť prechod automobilového odvetvia na klimatickú neutralitu by sa mal stanoviť minimálny podiel ocele recyklovanej zo spotrebiteľského oceľového odpadu a v relevantných prípadoch železného šrotu v nových vozidlách. Na Komisiu by sa preto mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o stanovenie minimálneho podielu ocele recyklovanej zo spotrebiteľského oceľového odpadu a v relevantných prípadoch železného šrotu vrátane skupín plochých a dlhých výrobkov z uhlíkovej a prípadne nehrdzavejúcej ocele, ktorá má byť prítomná a zabudovaná v typoch vozidiel. Stanoveniu budúceho cieľa by mala predchádzať špecializovaná štúdia Komisie, ktorá by sa vzťahovala na všetky relevantné technické, environmentálne a ekonomické faktory súvisiace s uskutočniteľnosťou takéhoto cieľa vrátane vplyvov na iné odvetvia využívajúce oceľ a globálne emisie skleníkových plynov. Je dôležité rozlišovať medzi rôznymi skupinami výrobkov z ocele v rámci vozidla, keďže sa vyrábajú s použitím rôznych technológií, ktoré majú rôzne obmedzenia na používanie železného šrotu, pokiaľ ide o ich schopnosť tolerovať obsah medi a iné prímesi. S cieľom dopĺňať určité nepodstatné prvky tohto nariadenia by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o stanovenie metodiky výpočtu a overovania podielu ocele zhodnotenej zo spotrebiteľského odpadu ocele a v relevantných prípadoch železného šrotu, ktorá je prítomná a zabudovaná v danom type vozidla.

(34) Automobilové odvetvie je tiež jedným z najväčších používateľov hliníka, ktorý predstavuje viac ako 40 % celkového dopytu Únie, a jeho používanie sa stále zvyšuje. V súčasnosti je využívanie recyklovaného hliníka v nových vozidlách nízke. S cieľom prispieť k zníženiu uhlíkovej stopy súvisiacej s výrobou nových vozidiel a podporiť prechod automobilového odvetvia na klimatickú neutralitu, znížiť spotrebu energie a náklady a zvýšiť odolnosť znížením závislosti od dodávok primárnych surovín je vhodné zvýšiť využívanie recyklovaného hliníka vo vozidlách. Na tento účel by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o stanovenie minimálneho podielu hliníka a jeho zliatin recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu v typoch vozidiel a v príslušných prípadoch z odpadu z výroby, ktorý je prítomný a zabudovaný v typoch vozidiel. Stanoveniu budúceho cieľa by mala predchádzať špecializovaná štúdia Komisie, ktorá by sa vzťahovala na všetky relevantné technické, environmentálne a ekonomické faktory súvisiace s uskutočniteľnosťou takéhoto cieľa. S cieľom dopĺňať určité nepodstatné prvky tohto nariadenia by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o stanovenie metodiky výpočtu a overovania podielu hliníka a jeho zliatin zhodnotených zo spotrebiteľského odpadu a v príslušných prípadoch z odpadu z výroby, ktoré sú prítomné a zabudované v danom type vozidla.

(35) Existuje možnosť zvýšenia používania recyklovaného obsahu vo vozidlách pre iné materiály, ktoré sa bežne používajú v automobilovom odvetví, v prípade ktorých sú trhy s druhotnými surovinami nedostatočne rozvinuté, stopa súvisiaca s výrobou primárnych surovín je výrazná alebo úroveň recyklácie je obmedzená, pričom technológie triedenia a recyklácie sa zlepšujú. Je preto vhodné, aby Komisia posúdila vhodnosť, uskutočniteľnosť a vplyvy stanovenia cieľov týkajúcich sa recyklovaného obsahu neodýmu, dysprózia, prazeodýmu, terbia, samária, niklu, kobaltu, bóru používaných v permanentných magnetoch, ako aj horčíka a jeho zliatin.

(36) S cieľom podporiť nedostatočne rozvinuté trhy s druhotnými surovinami by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o stanovenie minimálneho podielu horčíka a jeho zliatin, neodýmu, dysprózia, prazeodýmu, terbia, samária, niklu, kobaltu alebo bóru recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu, ktorý má byť prítomný a zabudovaný v daných typoch vozidla. S cieľom dopĺňať určité nepodstatné prvky tohto nariadenia by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o stanovenie metodiky výpočtu a overovania podielu týchto materiálov recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu a v relevantných prípadoch z odpadu z výroby v typoch vozidla. Metodika je potrebná na objasnenie vymedzenia pojmov spotrebiteľský šrot a šrot z výroby. Je to dôležité na stimulovanie zlepšenia kvality a zachovania hodnoty v prípade frakcií spotrebiteľského odpadu. V záujme podpory dekarbonizácie používaním vyššieho recyklovaného obsahu je potrebné jasné vymedzenie pojmov s cieľom stimulovať recykláciu spotrebiteľského šrotu a zároveň minimalizovať používanie šrotu z výroby, ktorý má obvykle rovnakú uhlíkovú stopu ako primárna surovina.

(37) V súlade s požiadavkami nariadenia (EÚ) 2024/1252 a vzhľadom na to, že je potrebné v tomto nariadení stanoviť ustanovenia o recyklovanom obsahu vo vozidlách a o informáciách o odstránení častí a komponentov obsahujúcich materiály z permanentných magnetov vo vozidlách, by sa tieto ustanovenia mali uplatňovať ako špecificky odvetvové vykonávanie ustanovení uvedených v nariadení (EÚ) 2024/1252. Týmto sa zaistí zjednodušenie a integrácia rôznych povinností týkajúcich sa informácií o odstraňovaní uvedených častí a komponentov podľa tohto nariadenia s povinnosťami týkajúcimi sa iných častí a komponentov. Uplatňujú sa povinnosti týkajúce sa označovania uvedené v článku 28 nariadenia (EÚ) 2024/1252.

(38) S cieľom zaistiť, aby sa batérie recyklovali v súlade s požiadavkami nariadenia (EÚ) 2023/1542 a aby bolo možné vymeniť a recyklovať aj elektrické hnacie motory, ktoré obsahujú významné množstvá prvkov vzácnych zemín, je potrebné zaviesť požiadavky na návrh pre nové typy vozidiel, ktorými sa zaistí, aby tieto batérie a sady batérií a elektrické hnacie motory mohli autorizované zariadenia na spracovanie alebo prevádzkovatelia opráv a údržby ľahko odstrániť počas ktorejkoľvek fázy životného cyklu vozidla. Komisia by mala takisto podporovať vypracovanie noriem pre návrh a montážne techniky, ktoré uľahčia údržbu, opravu a zmenu účelu batérií a sád batérií. Všeobecnejšie povedané, s cieľom maximalizovať potenciál výmeny, opätovného použitia, recyklácie, repasovania alebo renovovania častí a komponentov vozidiel a minimalizovať odpad by vozidlá mali byť navrhnuté tak, aby umožňovali odstránenie čo najväčšieho počtu častí a komponentov. Pojem technická uskutočniteľnosť by sa mal vykladať spôsobom, ktorý podporuje a uľahčuje tieto ciele, pričom sa uznáva, že v určitých prípadoch môžu bezpečnostné alebo funkčné požiadavky časti odôvodniť alternatívne riešenia, ktoré obmedzujú odstrániteľnosť časti alebo komponentu. V takých prípadoch by výrobcovia vozidiel mali preukázať nevyhnutnosť takéhoto výberu. S cieľom zohľadniť technický a vedecký pokrok by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o zmenu tohto nariadenia revíziou zoznamu častí a komponentov, ktoré sa majú navrhnúť tak, aby sa dali z vozidiel odstrániť a vymeniť. S cieľom zaistiť jednotné podmienky vykonávania tejto požiadavky na návrh by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci.

(39) Systém typového schválenia stanovený v nariadení (EÚ) 2018/858 vyžaduje, aby výrobcovia vozidiel konštruovali vozidlá, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky v zhode so schváleným typom vozidla. S cieľom zaistiť, aby výrobcovia vozidiel spĺňali požiadavky obehovosti, ktoré sa na nich vzťahujú vo fáze typového schválenia a ktoré sú stanovené v tomto nariadení, a aby typové schvaľovacie orgány mohli overiť ich dodržiavanie, je potrebné, aby výrobcovia vozidiel zahrnuli do informačnej zložky informácie potrebné pre postup typového schválenia. V záujme zvýšenia transparentnosti a zaistenia toho, aby sa požadované informácie o typovom schválení predkladali v súlade s požiadavkami v iných právnych predpisoch upravujúcich požiadavky na typové schválenie vozidiel, by Komisia mala zmeniť pravidlá stanovené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2020/683 ([11]), ktorým sa štandardizujú dokumenty a informácie, ktoré majú byť zahrnuté v informačnej zložke, a tým sa špecifikujú správne požiadavky na typové schválenie.

(40) Aby výrobcovia osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel zavádzali opatrenia na zaistenie splnenia požiadaviek obehovosti podľa tohto nariadenia a aby boli motivovaní zlepšovať obehovosť vozidiel, mali by vypracovať komplexnú stratégiu obehovosti. Stratégia obehovosti by sa mala vypracovať na úrovni výrobcu vozidiel a aktualizovať každých päť rokov. Kópia by sa mala poskytnúť typovým schvaľovacím orgánom, ako aj Komisii. Hoci sa stratégia obehovosti poskytuje typovým schvaľovacím orgánom, nemala by byť spojená s postupom typového schvaľovania. S cieľom zabezpečiť širší dohľad a kontrolu by Komisia mala zverejniť stratégie výrobcov vozidiel v oblasti obehovosti, ako aj ich aktualizované verzie, a to s náležitým ohľadom na ochranu všetkých dôverných informácií. Komisia by mala aspoň každých šesť rokov vypracovať a uverejniť správu o obehovosti automobilového odvetvia na základe stratégií obehovosti, ktoré poskytujú výrobcovia vozidiel, a ďalších informácií.

(41) V záujme zvýšenia transparentnosti pri používaní recyklovaných materiálov v automobilovom odvetví a poskytnutia stimulov na zvýšenie úrovne recyklovaného obsahu by sa od výrobcov vozidiel malo vyžadovať, aby poskytovali technickú dokumentáciu, ktorá obsahuje percentuálny podiel recyklovaných materiálov prítomných v nových typoch vozidiel, ktoré sa predkladajú na typové schválenie. Uvedená požiadavka by sa mala uplatňovať na výber materiálov, v ktorých prípade by zvýšenie úrovne recyklovaného obsahu vo vozidlách prinieslo mimoriadne dôležité environmentálne prínosy. Typovému schvaľovaciemu orgánu by sa malo predložiť povinné vyhlásenie spolu s ostatnými dokumentmi ako súčasť žiadosti o typové schválenie.

(42) Prístup k aktuálnym informáciám a včasná komunikácia medzi výrobcami vozidiel a prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom v celom hodnotovom reťazci automobilového priemyslu sú nevyhnutné na maximálne opätovné použitie, repasovanie a renováciu častí a komponentov vozidla a na zaistenie vysokokvalitnej recyklácie vozidiel po skončení životnosti. Výrobcovia vozidiel by preto mali poskytnúť prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom a prevádzkovateľom opráv a údržby neobmedzený, štandardizovaný a nediskriminačný prístup k informáciám, ktoré umožňujú bezpečné odstránenie určitých častí, komponentov a materiálov prítomných vo vozidle, a to aj prostredníctvom existujúcich nástrojov používaných v automobilovom odvetví. Výrobcovia vozidiel by nemali byť povinní poskytovať takéto informácie prevádzkovateľom opráv a údržby, ak už boli tieto informácie sprístupnené podľa iných právnych predpisov Únie. Tieto informácie by mali prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom, vydavateľom technických informácií a prevádzkovateľom opráv a údržby poskytovať usmernenia o jednotlivých krokoch potrebných na sprístupnenie a odstránenie batérií a ich sád batérií pre elektrické vozidlá, vrátane nástrojov a technológií umožňujúcich ich bezpečné vybitie, a elektrických hnacích motorov. Tieto informácie by mali obsahovať aj jasné pokyny k používaniu nástrojov alebo technológií potrebných na sprístupnenie a odstránenie. Mali by takisto pomôcť identifikovať, nájsť a odstrániť časti, komponenty a materiály, ktoré sa majú zbaviť znečistenia a odstrániť z vozidla pred drvením, ako aj častí a komponentov, ktoré obsahujú kritické suroviny v permanentných magnetoch uvedené v nariadení (EÚ) 2024/1252. Výrobcovia vozidiel by mali záchranným službám poskytnúť aj usmerňujúce informácie pre záchranu a núdzovú reakciu. Je dôležité, aby sa riadne dodržiavali práva duševného vlastníctva a aby sa zabezpečilo, že prístup k technickým informáciám neohrozí chránené technológie alebo obchodné tajomstvá. Malo by sa to realizovať prostredníctvom komunikačných platforiem, ktoré zriadia výrobcovia vozidiel, a informácie by sa mali poskytovať bezplatne okrem únosných administratívnych nákladov. Typové schvaľovacie orgány by mali overiť, či výrobcovia vozidiel predložili požadované informácie. Vzhľadom na potrebu podporovať dodatočnú modernizáciu vozidiel ako spôsob znižovania emisií, predlžovania životnosti vozidiel a podpory udržateľnosti by výrobcovia vozidiel mali zabezpečiť aj riadnu spoluprácu s prevádzkovateľmi dodatočnej modernizácie.

([11]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/683 z 15. apríla 2020, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o správne požiadavky na schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a na dohľad nad trhom s nimi (Ú. v. EÚ L 163, 26.5.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

(43) Mal by sa zaručiť prístup účastníkov popredajného trhu k informáciám o odstránení častí a komponentov z vozidiel po skončení životnosti, a to aj vzhľadom na budúcu výmenu týchto častí a komponentov, aby sa zabezpečil výber pre spotrebiteľov a efektívne využívanie zdrojov. Preto je potrebné zabezpečiť, aby sa prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom a vydavateľom technických informácií poskytovali informácie potrebné na bezpečné a účinné odstránenie takýchto častí a komponentov z vozidiel po skončení životnosti. Okrem toho by sa takéto informácie mali poskytovať prevádzkovateľom vykonávajúcim činnosť zahŕňajúcu opravu a údržbu vozidiel, ak nie sú považovaní za prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom a len v prípadoch, keď sa na takéto poskytovanie informácií ešte nevzťahujú iné právne predpisy Únie.

(44) Hoci sa na ovládanie rôznych častí a komponentov vo vozidlách čoraz viac používa digitálne kódovanie, v hodnotení smernice 2000/53/ES sa zistilo, že takéto kódovanie by mohlo brániť potenciálu opätovného použitia, repasovania a renovovania určitých častí a komponentov. Je preto nevyhnutné, aby výrobcovia vozidiel boli povinní poskytovať informácie, ktoré umožnia prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom a prevádzkovateľom opráv a údržby prekonať problémy spôsobené týmito digitálne kódovanými časťami a komponentmi vo vozidle, ak takéto kódovanie bráni oprave, údržbe alebo výmene v inom vozidle.

(45) Výrobcovia vozidiel a ich dodávatelia by mali používať normy kódovania komponentov a materiálov, ktoré boli pôvodne stanovené rozhodnutím Komisie 2003/138/ES ([12]) na označovanie a identifikáciu plastových a elastomérových častí, komponentov a materiálov vozidiel. Mali by zaistiť, aby všetky časti a komponenty vozidiel boli označené v súlade s ostatnými uplatniteľnými právnymi predpismi Únie, najmä v súvislosti s označovaním batérií a permanentných magnetov vo vozidlách, ktoré uvádzajú na trh. S cieľom zohľadniť technický a vedecký pokrok by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o zmenu prílohy, v ktorej sa uvádza, ako by sa časti a komponenty vozidiel mali označovať.

(46) V záujme uľahčenia spracovania vozidiel po skončení životnosti by výrobcovia vozidiel mali prostredníctvom digitálnych nástrojov poskytovať presné, úplné a aktuálne informácie o bezpečnom odstránení a výmene častí a komponentov vozidiel. Mal by sa teda vyvinúť a sprístupniť digitálny pas obehovosti vozidla ako dátový nosič takýchto informácií, a to spôsobom, ktorý je v súlade s inými digitálnymi informačnými nástrojmi a platformami, ktoré už existujú alebo sa ďalej vyvíjajú v automobilovom odvetví v oblasti environmentálnych vlastností vozidiel, a ktorý je zosúladený so zodpovedajúcimi ustanoveniami v nariadeniach (EÚ) 2023/1542 a (EÚ) 2024/1781 a v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1257 ([13]). S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci stanoviť požiadavky na technický návrh a fungovanie pasu a pravidlá týkajúce sa umiestnenia dátového nosiča alebo iného identifikátora umožňujúceho prístup k pasu vo vozidle. Pri stanovovaní pravidiel pre digitálny pas obehovosti vozidla by Komisia mala zohľadniť potrebu zabezpečiť vysokú úroveň bezpečnosti a ochrany súkromia, a to aj pokiaľ ide o prevádzkové údaje vozidiel, s cieľom predchádzať kybernetickobezpečnostným hrozbám.

([12]) Rozhodnutie Komisie 2003/138/ES z 27. februára 2003, ktorým sa ustanovujú normy kódovania súčiastok a materiálov pre vozidlá podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlách po dobe životnosti (Ú. v. EÚ L 53, 28.2.2003, s. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj).

([13]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1257 z 24. apríla 2024 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, pokiaľ ide o ich emisie a životnosť batérií (Euro 7), ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151, nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1362 (Ú. v. EÚ L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).

(47) V záujme zaistenia toho, aby výrobcovia a iné hospodárske subjekty podliehali rovnakým pravidlám vo všetkých členských štátoch, je nevyhnutné stanoviť harmonizované pravidlá nakladania s vozidlami po skončení životnosti, ktoré sa stali odpadom. Malo by to viesť k vysokej úrovni ochrany životného prostredia a ľudského zdravia v celej Únii. Takisto by to malo za následok ďalšiu harmonizáciu kvality služieb nakladania s odpadom poskytovaných hospodárskymi subjektmi a uľahčenie fungovania trhu s druhotnými surovinami.

(48) S cieľom zaručiť bezpečné a environmentálne vhodné spracovanie vozidiel po skončení životnosti by každé zariadenie alebo podnik, ktoré plánujú vykonávať činnosti spracovania odpadu z týchto vozidiel, mali získať autorizáciu od príslušného orgánu. Autorizácia by sa mal udeliť len vtedy ak má zariadenie alebo podnik spôsobilosť potrebnú na vykonávanie činností spracovania vozidiel po skončení životnosti spôsobom, ktorý je v súlade s príslušným právom Únie a vnútroštátnym právom, a to aj s osobitnými požiadavkami na spracovanie stanovenými v tomto nariadení. Okrem toho by kompetenciu vydávať osvedčenia o zničení v súlade s týmto nariadením mali mať len autorizované zariadenia na spracovanie.

(49) Ak výrobcovia alebo organizácie zodpovednosti výrobcov uzatvárajú zmluvy s autorizovanými zariadeniami na spracovanie na účely plnenia svojich povinností v oblasti zodpovednosti výrobcov, tieto zmluvy by mali byť v súlade so zásadami práva hospodárskej súťaže a nemali by obsahovať ustanovenia, ktorých účelom alebo účinkom je obmedzenie alebo narušenie hospodárskej súťaže, najmä v zmysle článkov 101 a 102 ZFEÚ. Takéto zmluvy by mali byť spravodlivé, transparentné a nemali by obsahovať diskriminačné podmienky. S cieľom uľahčiť dodržiavanie uvedených požiadaviek by členské štáty mali mať možnosť poskytnúť vzorovú zmluvu.

(50) V smernici 2000/53/ES sa pre výrobcov vozidiel stanovuje základná povinnosť uhradiť časť nákladov na zber vozidiel po skončení životnosti. Vychádzajúc z tejto povinnosti v súlade so zásadou „znečisťovateľ platí“ a v súlade so všeobecnými minimálnymi požiadavkami na systémy rozšírenej zodpovednosti výrobcov stanovenými v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/98/ES ([14]) je vhodné stanoviť na úrovni Únie požiadavky na zodpovednosť výrobcov vozidiel, pokiaľ ide o nakladanie s vozidlami po skončení životnosti. Výrobcovia vozidiel by mali mať rozšírenú zodpovednosť výrobcov za vozidlá, ktoré sprístupnili na trh prvýkrát na území členského štátu, keď dosiahnu fázu skončenia životnosti. Rozšírená zodpovednosť výrobcov by mala zahŕňať povinnosti zaistiť, aby sa vozidlá sprístupnené výrobcami na trhu v členskom štáte zbierali a spracúvali v súlade s týmto nariadením a aby prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom, ktorí takéto vozidlá spracúvajú, splnili ciele recyklácie stanovené týmto nariadením.

(51) Na uľahčenie monitorovania dodržiavania povinností výrobcov vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov by členské štáty mali zriadiť register výrobcov alebo používať existujúci register. Požiadavky na registráciu by mali byť v celej Únii harmonizované, aby sa uľahčila registrácia, najmä vtedy, ak výrobcovia sprístupňujú vozidlá v rôznych členských štátoch. Register by sa mal používať aj na účely oznamovania plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov príslušným orgánom. Vlastnosti a procesné aspekty súvisiace s takýmto registrom by mali byť v súlade aj s registrom výrobcov zriadeným nariadením (EÚ) 2023/1542, aby sa výrobcom vozidiel a výrobcom batérií umožnilo používať jeden a ten istý register. S cieľom uľahčiť registráciu výrobcov vo všetkých členských štátoch by Komisia mala zriadiť webové sídlo, ktoré by obsahovalo odkazy na všetky vnútroštátne registre.

([14]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/98/ES z 19. novembra 2008 o odpade a o zrušení určitých smerníc (Ú. v. EÚ L 312, 22.11.2008, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj).

(52) Podľa článku 30 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2065 ([15]) majú poskytovatelia online platforiem umožňujúcich spotrebiteľom uzatvárať s obchodníkmi zmluvy na diaľku zabezpečiť, aby obchodníci mohli používať tieto online platformy na propagáciu posolstiev o produktoch alebo službách alebo na ich ponúkanie spotrebiteľom nachádzajúcim sa v Únii len vtedy, ak pred použitím týchto platforiem na uvedené účely poskytovatelia týchto platforiem získali určité informácie, ak sa to vzťahuje na obchodníka. V tejto súvislosti vozidlá predstavujú produkty. Register výrobcov zriadený podľa tohto nariadenia môže predstavovať verejný register na účel súladu s článkom 30 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2022/2065. Čestné vyhlásenie obchodníka, ktorým sa zaväzuje ponúkať len produkty alebo služby, ktoré sú v súlade s uplatniteľnými pravidlami práva Únie podľa článku 30 ods. 1 písm. e) nariadenia (EÚ) 2022/2065, sa môže vzťahovať aj na požiadavky rozšírenej zodpovednosti výrobcu stanovené v tomto nariadení. Napokon na účely článku 30 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2022/2065, ak informácie v registri výrobcov nie sú verejne prístupné, členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa poskytovateľom online platforiem poskytol bezplatný prístup k týmto informáciám, aby mohli vynaložiť maximálne úsilie na posúdenie toho, či sú informácie spoľahlivé a úplné.

(53) Ak výrobca sprístupňuje vozidlá na trhu prvýkrát v rámci územia daného členského štátu, v ktorom výrobca nie je usadený, mal by tento výrobca určiť splnomocneného zástupcu pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu. Ak jeden splnomocnený zástupca zastupuje v členskom štáte viac ako jedného výrobcu, tento splnomocnený zástupca by mal poskytnúť meno/názov a kontaktné údaje každého zastupovaného výrobcu osobitne.

(54) Výrobcovia by mali mať možnosť rozhodnúť sa, či budú povinnosti vyplývajúce z rozšírenej zodpovednosti výrobcov plniť individuálne alebo kolektívne, a to prostredníctvom organizácií zodpovednosti výrobcov, ktoré prevezmú zodpovednosť v ich mene. Členské štáty by však mali mať možnosť požadovať, aby bol výrobca zastúpený organizáciou zodpovednosti výrobcov. V takýchto prípadoch by členský štát nemal od výrobcov vyžadovať, aby boli zastúpení konkrétnou organizáciou zodpovednosti výrobcov, keďže by mala existovať flexibilita, pokiaľ ide o to, koľko organizácií zodpovednosti výrobcov môže byť v členskom štáte prítomných. Malo by to tak byť aj v prípade členských štátov s organizáciami zodpovednosti výrobcov riadenými štátom, ktoré môžu podliehať špecifickejším dojednaniam podľa vnútroštátneho práva. Hoci právne rámce členských štátov umožňujú rôzne štruktúry riadenia, organizácie zodpovednosti výrobcov by mali v zásade zabezpečiť, aby sa poplatky vyberané od výrobcov používali výlučne na plnenie povinností týkajúcich sa zberu a spracovania vozidiel po skončení životnosti na účely organizácie a financovania povinností v oblasti nakladania s odpadom. Všetky organizácie zodpovednosti výrobcov by mali zaistiť dôvernosť údajov, ktoré im výrobcovia poskytnú. S cieľom zaistiť, aby sa riadne zohľadnili záujmy všetkých hospodárskych subjektov a zabrániť situácii, v ktorej sa znevýhodňujú prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom v rozhodnutiach prijatých v rámci systémov rozšírenej zodpovednosti výrobcov, by napríklad organizácie zodpovednosti výrobcov mohli aspoň raz ročne uskutočniť štruktúrovanú konzultáciu so zainteresovanými stranami a uverejniť na svojom webovom sídle súhrnnú správu o tejto konzultácii, v ktorej uvedú hlavné prijaté pripomienky spolu s vysvetlením, ako boli tieto pripomienky vyriešené. Prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom by sa mal udeliť status pozorovateľa v riadiacich orgánoch organizácií zodpovednosti výrobcov, konkrétne v ich výkonných radách, s cieľom zlepšiť celkové riadenie a efektívnosť systému a zároveň rešpektovať potrebu zabrániť konfliktu záujmov. Okrem toho prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom by mali vyberať organizácie zodpovednosti výrobcov v nediskriminačnom postupe založenom na transparentných kritériách na vyhodnotenie ponúk.

([15]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2065 z 19. októbra 2022 o jednotnom trhu s digitálnymi službami a o zmene smernice 2000/31/ES (akt o digitálnych službách) (Ú. v. EÚ L 277, 27.10.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj).

(55) Výrobcovia by mali financovať časť nákladov na zber a spracovanie vozidiel po skončení životnosti, ktoré sú potrebné na splnenie požiadaviek stanovených v tomto nariadení, najmä povinností zameraných na zaistenie vyššej kvality druhotných surovín získaných z vozidiel. Presná úroveň nákladov na takéto činnosti, ktoré by mali uhradiť výrobcovia, by sa mala určiť s prihliadnutím na príjmy autorizovaných zariadení na spracovanie a iných prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom získané z predaja použitých náhradných dielov alebo komponentov a druhotných surovín získaných z vozidiel po skončení životnosti. Na tento účel by príslušné orgány v spolupráci s výrobcami a prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom mali monitorovať priemerné náklady na činnosti zberu, recyklácie a spracovania, ako aj úroveň finančných príspevkov, ktoré platia výrobcovia, aby sa zaistila spravodlivá alokácia nákladov medzi všetkými zainteresovanými prevádzkovateľmi.

(56) Finančný príspevok výrobcov by mal pokryť aj náklady na vzdelávacie kampane zamerané na informovanie verejnosti a zvýšenie zberu vozidiel po skončení životnosti, ako aj zriadenie systému oznamovania pre vydávanie a prevod osvedčení o zničení a na zhromažďovanie a oznamovanie údajov príslušným orgánom. Okrem toho, keďže sa týmto nariadením zavádzajú zmeny týkajúce sa finančnej zodpovednosti výrobcov za zber vozidiel po skončení životnosti, na ktoré sa vzťahuje smernica 2000/53/ES, by sa mali prijať vhodné ustanovenia s cieľom zohľadniť prechod zo smernice 2000/53/ES na toto nariadenie.

(57) Výrobcovia, ktorí sa rozhodnú plniť svoje povinnosti vyplývajúce z rozšírenej zodpovednosti výrobcov individuálne, by mali poskytnúť aj záruku, ktorá sa použije na úhradu nákladov na nakladanie s vozidlami po skončení životnosti. Takéto záruky by sa mali použiť najmä v prípadoch, keď sa dotknutí výrobcovia stanú insolventnými alebo natrvalo ukončia svoju činnosť.

(58) V prípade, že výrobca vykonáva svoje povinnosti vyplývajúce z rozšírenej zodpovednosti výrobcu kolektívne v rámci organizácie zodpovednosti výrobcov, finančné príspevky, ktoré platia výrobcovia, by sa mali upraviť na základe harmonizovaných kritérií. Takéto kritériá by mali pre výrobcov vozidiel vytvárať hospodárske stimuly, aby sa zvýšila obehovosť pri návrhu a výrobe nových vozidiel, pričom sa zohľadní množstvo primárnych a recyklovaných materiálov vo vozidle, pokiaľ obsahuje časti, komponenty a materiály, ktoré sa ťažko odstraňujú, rozoberajú, opätovne používajú alebo recyklujú, ako aj množstvo nebezpečných látok, ktoré obsahuje. S cieľom vyhnúť sa narušeniu jednotného trhu by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o doplnenie tohto nariadenia o stanovenie podrobných pravidiel týkajúcich sa spôsobu uplatňovania kritérií modulácie finančných príspevkov vyplácaných organizáciám zodpovednosti výrobcov.

(59) Niektoré členské štáty vytvorili už pri vykonávaní smernice 2000/53/ES štruktúry rozšírenej zodpovednosti výrobcov a systémy nakladania s odpadom, z ktorých vychádzajú príslušné vnútroštátne povolenia a zmluvné dojednania. Uvedené členské štáty by mali mať možnosť naďalej používať uvedené štruktúry a systémy za predpokladu, že sú v súlade s týmto nariadením.

(60) Vozidlá sa často stávajú vozidlami po skončení životnosti v inom členskom štáte, ako je členský štát, v ktorom boli uvedené na trh. Pokiaľ možno výrobcu v zmysle tohto nariadenia identifikovať v členskom štáte, v ktorom sa vozidlo stáva vozidlom po skončení životnosti, tento výrobca by mal pokryť súvisiace náklady na zber a spracovanie. Keďže však nie je vždy možné identifikovať výrobcu v členskom štáte, v ktorom sa vozidlo po prekročení hranice stane vozidlom po skončení životnosti, je takisto potrebné zaviesť pravidlá týkajúce sa mechanizmu cezhraničného rozdelenia nákladov, ktoré by sa mali uplatňovať len na túto konkrétnu situáciu a len na vozidlá kategórií M_1 a N_1. Uvedené pravidlá by mali zaistiť, aby boli pokryté náklady na zber a spracovanie vzniknuté prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom v členskom štáte, v ktorom sa vozidlo stane vozidlom po skončení životnosti. Povinnosti vyplývajúce z mechanizmu cezhraničného rozdelenia nákladov vrátane vymenovania splnomocnených zástupcov v každom členskom štáte by sa nemali vzťahovať na dovozcov alebo distribútorov, aby sa predišlo administratívnemu zaťaženiu takýchto prevádzkovateľov. Každý výrobca vozidiel kategórií M_1 a N1 by mal byť povinný vymenovať splnomocneného zástupcu pre cezhraničný mechanizmus v každom členskom štáte, informovať príslušné orgány o určení a zaviesť mechanizmy cezhraničnej spolupráce s príslušnými prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom. Výrobcovia vozidiel by mali mať možnosť poveriť organizáciu zodpovednosti výrobcov, aby konala ako ich splnomocnený zástupca pre cezhraničný mechanizmus. V prípade výrobcov vozidiel usadených mimo Únie by malo byť možné vymenovať jediného zástupcu výrobcu vozidiel v Únii uvedeného v článku 13 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/858 s cieľom plniť povinnosti pre cezhraničný mechanizmus a zriadiť mechanizmy cezhraničnej spolupráce. Zavedenie takéhoto cezhraničného mechanizmu prispeje k vytvoreniu rovnakých podmienok medzi autorizovanými zariadeniami na spracovanie v celej Únii .

(61) S cieľom zaistiť dodržiavanie týchto povinností a zabrániť narušeniu jednotného trhu by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o stanovenie ďalších podrobných pravidiel týkajúcich sa povinností výrobcov, členských štátov a prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom a vlastností cezhraničných mechanizmov.

(62) Hlavným predpokladom vhodného spracovania vozidla po skončení životnosti je to, že sa všetky vozidlá po skončení životnosti zbierajú. Týmto nariadením by sa preto mali uložiť určité povinnosti súvisiace so zberom primárne výrobcom a sekundárne členským štátom. Výrobcovia by mali zabezpečiť zber všetkých vozidiel po skončení životnosti, ktoré sprístupnili na trhu na území členského štátu. Na tento účel by výrobcovia alebo organizácie zodpovednosti výrobcov mali vytvoriť systémy zberu alebo sa zúčastniť na ich vytváraní a členské štáty by mali prijať všetky potrebné opatrenia, ktorými sa zabezpečí, aby sa systémy zberu zaviedli a aby tieto systémy umožňovali plnenie cieľov tohto nariadenia. Systémy zberu by mali vlastníkom vozidiel a iným držiteľom vozidiel umožniť odovzdanie vozidla do autorizovaného zariadenia na spracovanie alebo na zbernom mieste bez zbytočného úsilia alebo nákladov. V praxi to znamená, že takéto systémy by mali náležite pokrývať celé územie každého členského štátu a zabezpečiť primeranú dostupnosť autorizovaných zariadení na spracovanie alebo zberných miest. Takisto by mali umožňovať zber všetkých značiek vozidiel po skončení životnosti, ako aj odpadových dielov pochádzajúcich z opráv vozidiel.

(63) Vozidlá po skončení životnosti by sa mali spracúvať len v autorizovaných zariadeniach na spracovanie, preto takéto zariadenia zohrávajú dôležitú úlohu pri zbere vozidiel po skončení životnosti. Na uľahčenie zberu a zaistenie primeranej dostupnosti zariadení, ktoré zbierajú vozidlá po skončení životnosti, sa však v tomto nariadení stanovuje možnosť zriadiť zberné miesta. Úloha takýchto miest by sa mala obmedziť na zber vozidiel po skončení životnosti, ich uskladnenie za náležitých podmienok a ich prepravu do autorizovaného zariadenia na spracovanie. Prevádzkovanie takéhoto miesta si vyžaduje osobitné povolenie. Zberné miesta by mali mať povinnosť odovzdať všetky vozidlá po skončení životnosti do autorizovaných zariadení na spracovanie.

(64) Na účinný zber všetkých vozidiel po skončení životnosti je potrebné informovať verejnosť o existencii systémov zberu. Vlastníci vozidiel by mali byť informovaní o tom, že v zásade môžu vozidlo po skončení životnosti, či už s batériou pre elektrické vozidlo alebo bez nej, bezplatne odovzdať na zberné miesto alebo do autorizovaného zariadenia na spracovanie, pokiaľ nechýbajú základné časti, ako je elektrický hnací motor, motor alebo viaceré veľké kusy karosérie, s cieľom obmedziť nezákonné činnosti demontáže. V prípade chýbajúcej batérie pre elektrického vozidla by mal vlastník vozidla preukázať, že s batériou manipuloval profesionálny prevádzkovateľ v súlade s nariadením (EÚ) 2023/1542. S cieľom zabrániť nezákonnému rozobratiu cenných častí a komponentov z vozidiel po skončení životnosti a podporiť zber kompletných vozidiel po skončení životnosti by bezplatné odovzdanie vozidiel po skončení životnosti mohlo byť spojené s poskytnutím finančných stimulov. Vo vzdelávacej kampani výrobcov alebo organizácií zodpovednosti výrobcov by sa mali prezentovať aj dôsledky nesprávneho zberu a spracovania vozidiel po skončení životnosti pre životné prostredie a ľudské zdravie.

(65) Autorizované zariadenie na spracovanie by malo poslednému vlastníkovi vozidla vydať pri odovzdaní vozidla po skončení životnosti osvedčenie o zničení . Je to potrebné na zaistenie riadneho dohľadu nad nakladaním s vozidlami po skončení životnosti. Minimálne požiadavky na takéto osvedčenia sú v súčasnosti stanovené v rozhodnutí Komisie 2002/151/ES ([16]) a obsah uvedeného rozhodnutia by sa mal zahrnúť do tohto nariadenia s nevyhnutnými úpravami. Takéto osvedčenia by sa mali vydávať v elektronickom formáte posledným vlastníkom vozidiel po skončení životnosti a autorizované zariadenia na spracovanie by ich mali poskytnúť príslušným orgánom členského štátu prostredníctvom postupu elektronického oznamovania na účel zrušenia evidencie daného vozidla. Elektronický oznamovací systém by mal umožňovať prenos osvedčenia o zničení a umožniť, aby sa kópia elektronického oznámenia poskytla poslednému vlastníkovi vozidla, ako aj každému hospodárskemu subjektu konajúcemu v mene tohto vlastníka.

([16]) Rozhodnutie Komisie 2002/151/ES z 19. februára 2002 o minimálnych požiadavkách pre osvedčenie o zničení vydané v súlade s článkom 5 ods. 3 smernice 2000/53/ES Európskeho parlamentu a Rady o vozidlách po dobe životnosti (Ú. v. ES L 50, 21.2.2002, s. 94, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj).

(66) Bez ohľadu na povinnosť uvedenú v smernici 2000/53/ES dopraviť všetky vozidlá po skončení životnosti do autorizovaného zariadenia na spracovanie existuje významný podiel vozidiel, ktorých miesto výskytu nie je známe a ktoré mohli byť buď nezákonne spracované alebo vyvezené ako vozidlá po skončení životnosti, alebo ktorých status nie je riadne nahlásený orgánom evidencie v členských štátoch. Takéto vozidlá sa označujú ako „stratené vozidlá“. Členské štáty by mali posilniť svoju spoluprácu v záujme zníženia počtu stratených vozidiel. Uznávaním osvedčení o zničení vydaných v inom členskom štáte a povinnosťou informovať orgány členských štátov, v ktorých je vozidlo evidované, o tom, že bolo vydané osvedčenie o zničení, by sa malo umožniť lepšie sledovanie miest výskytu vozidiel po skončení životnosti.

(67) Na zaistenie účinného zberu vozidiel po skončení životnosti by mali byť vlastníkom vozidiel určené výslovné povinnosti. Mali by odovzdať svoje vozidlo, keď dosiahne fázu skončenia životnosti, na zberných miestach alebo do autorizovaných zariadení na spracovanie. Ak sú vozidlá poškodené a poisťovne vyhlásia, že ide o technickú alebo ekonomickú totálnu škodu, poisťovňa alebo akýkoľvek iný automobilový expert konajúci v jej mene by mal takisto posúdiť, či vozidlo je alebo nie je vozidlom po skončení životnosti v súlade s týmto nariadením. V prípade opustených vozidiel by príslušné orgány mali stanoviť pravidlá na vyhlásenie vozidla za vozidlo po skončení životnosti a postupovať v súlade s týmto nariadením. Opustené vozidlá by mohli zahŕňať napríklad vozidlá ponechané bez dozoru alebo neoprávnene na mieste, ktoré je vo verejnom vlastníctve, alebo vozidlá, ktoré boli zaparkované na súkromnom pozemku bez súhlasu vlastníka tohto pozemku, alebo vozidlá, ktoré neboli vyzdvihnuté po oznámení príslušných orgánov vlastníkovi vozidla.

(68) S cieľom zaistiť jednotné podmienky a environmentálne vhodné spracovanie vozidiel po skončení životnosti v Únii je nevyhnutné zaistiť, aby autorizované zariadenia na spracovanie prijímali a spracúvali všetky vozidlá po skončení životnosti, časti, komponenty a materiály vrátane odpadových dielov z opráv vozidiel, a to v súlade s podmienkami stanovenými v ich povoleniach, ako aj v súlade s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení, najlepšími dostupnými technikami a so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ ([17]). Na účely splnenia požiadaviek na odstránenie, požiadaviek na kvalitu a cieľov materiálového zhodnocovania môže, ale nemusí, úplné spracovanie vozidla po skončení životnosti vykonať jeden prevádzkovateľ v oblasti nakladania s odpadom alebo jedno zariadenie.

(69) Vzhľadom na kľúčovú úlohu autorizovaných zariadení na spracovanie pri nakladaní s vozidlami po skončení životnosti spôsobom, ktorý nepriaznivo neovplyvňuje životné prostredie alebo ľudské zdravie a ktorý prispieva k dosahovaniu cieľov Únie v oblasti obehového hospodárstva, je potrebné stanoviť povinnosti vzťahujúce sa na takéto zariadenia a pokrývajúce všetky ich činnosti od prijatia a uskladnenia vozidla po skončení životnosti až po jeho konečné spracovanie.

(70) Autorizované zariadenia na spracovanie by na zaistenie vysledovateľnosti svojich činností vrátane kvality šrotu alebo iných príslušných vstupných materiálov mali zdokumentovať vykonané operácie spracovania a minimálne tri roky uchovávať v elektronickej forme záznam a na požiadanie ho predložiť relevantným vnútroštátnym orgánom.

(71) Odstránenie znečisťujúcich látok z vozidla po skončení životnosti je prvým krokom k zabráneniu poškodenia životného prostredia, ľudského zdravia a ohrozenia bezpečnosti pri práci. Je teda nevyhnutné, aby vozidlo po skončení životnosti prešlo potrebnými operáciami odstránenia znečisťujúcich látok do 30 dní po jeho odovzdaní do autorizovaného zariadenia na spracovanie pred tým, než sa vozidlo po skončení životnosti bude ďalej spracúvať. Počas tejto fázy by sa odpadové oleje mali zbierať a skladovať samostatne od ostatných tekutín a kvapalín a ďalej spracúvať v súlade so smernicou 2008/98/ES. Chladivá by sa mali spracúvať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/573 ([18]). Okrem toho by sa z vozidla po skončení životnosti mali odstrániť časti, komponenty a materiály obsahujúce olovo, kadmium, ortuť a šesťmocný chróm, aby sa zabránilo nepriaznivým účinkom na ľudí alebo životné prostredie.

([17]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ z 24. novembra 2010 o emisiách z priemyslu a chovu hospodárskych zvierat (integrovaná prevencia a kontrola znečisťovania životného prostredia) (Ú. v. EÚ L 334, 17.12.2010, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj).

([18]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/573 zo 7. februára 2024 o fluórovaných skleníkových plynoch, ktorým sa mení smernica (EÚ) 2019/1937 a zrušuje nariadenie (EÚ) č. 517/2014 (Ú. v. EÚ L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

(72) S cieľom zaistiť riadne vykonávanie nariadenia (EÚ) 2023/1542 sa z vozidla po skončení životnosti majú samostatne vybrať všetky batérie zabudované vo vozidlách a majú sa uskladniť na určenom mieste na ďalšie spracovanie.

(73) V záujme maximalizácie potenciálu opätovného použitia, repasovania a renovovania častí a komponentov a zachovania vysokej hodnoty druhotných surovín, ktoré pochádzajú z vozidiel po skončení životnosti, by sa určité časti a komponenty mali z vozidla po skončení životnosti pred jeho drvením povinne odstrániť. Uvedené časti a komponenty by sa mali odstrániť v rámci postupu ručného rozobratia, postupu poloautomatickej alebo automatickej demontáže nedeštruktívnym spôsobom. Mala by existovať možnosť odchýliť sa od požiadavky povinného nedeštruktívneho odstránenia častí a komponentov, ak autorizované zariadenie na spracovanie preukáže, že ručné rozobratie, poloautomatická alebo automatická demontáž nedeštruktívnym spôsobom predstavuje neprimerané hospodárske náklady, ktoré nemožno kompenzovať očakávanými príjmami z opätovného použitia, repasovania alebo renovovania týchto častí a komponentov. V takom prípade by malo byť možné uvedené časti a komponenty odstrániť deštruktívnym spôsobom na účely separácie príslušných materiálov pred drvením. Časti a komponenty môžu byť úplne oslobodené od povinného odstránenia, ak sú takto označené v tomto nariadení, ak autorizované zariadenie na spracovanie preukáže, že technológie po drvení oddeľujú materiály od dotknutých častí a komponentov rovnako efektívne ako ručné, poloautomatické alebo automatické postupy, a že sú splnené kritériá a limitné hodnoty stanovené v tomto nariadení. S cieľom zohľadniť technický a vedecký pokrok by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o zmenu príslušnej prílohy.

(74) Po tom, čo autorizované zariadenia na spracovanie odstránia časti a komponenty z vozidla po skončení životnosti, mali dôsledne posúdiť a určiť, či sú tieto časti a komponenty vhodné na opätovné použitie, repasovanie alebo renovovanie, a to na základe objektívnych kritérií súvisiacich s technickými vlastnosťami častí a komponentov a požiadavkami na bezpečnosť vozidla.

(75) V nariadení (EÚ) 2023/1542 sa stanovujú pravidlá týkajúce sa udržateľnosti, výkonnosti, bezpečnosti, zberu, recyklácie a druhotného využitia batérií, ako aj pravidlá týkajúce sa informácií o odstránení batérií pre hospodárske subjekty. V tomto nariadení by sa mala zohľadniť možnosť druhotného využitia batérií, a to vylúčením batérie pre elektrické vozidlo zo základných častí alebo komponentov, aby bolo možné bezplatné odovzdanie vozidla na spracovanie bez batérie pre elektrické vozidlo, pod podmienkou, že posledný vlastník vozidla predloží dokumentáciu, ktorá dokazuje, že s batériou manipuloval profesionálny prevádzkovateľ v súlade s nariadením (EÚ) 2023/1542.

(76) Keďže sa uznáva potenciál repasovania a renovovania v automobilovom odvetví a ich prínos k obehovému hospodárstvu, je potrebné zabezpečiť právnu zrozumiteľnosť pre hospodárske subjekty pôsobiace v tomto odvetví. Malo by sa preto objasniť, že časti a komponenty odstránené z vozidla po skončení životnosti alebo z činnosti opráv a údržby, ktoré sú vhodné na okamžité opätovné použitie alebo na ďalšie repasovanie alebo renovovanie profesionálnymi prevádzkovateľmi, by sa nemali považovať za odpad. S cieľom rešpektovať hierarchiu odpadového hospodárstva a podporiť obehové používanie náhradných dielov by sa transfer uvedených častí a komponentov – s výnimkou batérií – medzi hospodárskymi subjektmi nemal obmedzovať. Časti a komponenty odstránené z vozidiel po skončení životnosti by sa mali riadne skontrolovať, vyčistiť a v prípade potreby odskúšať v autorizovanom zariadení na spracovanie, aby sa mohli okamžite opätovne použiť bez akéhokoľvek iného predbežného spracovania alebo, v iných prípadoch, aby boli vhodné na ďalšie repasovanie alebo renovovanie. Časti a komponenty, ktoré nie sú vhodné na opätovné použitie, repasovanie alebo renovovanie, by sa mali považovať za odpad a ich vývoz by mal podliehať nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1157 ([19]). Relevantné vnútroštátne orgány by mali mať možnosť vyžadovať od autorizovaného zariadenia na spracovanie, ktoré odstránilo dotknutú časť alebo dotknutý komponent, dokumentáciu, v ktorej autorizované zariadenie na spracovanie prostredníctvom osobitného posúdenia potvrdzuje technickú vhodnosť príslušných častí a komponentov na repasovanie, renovovanie alebo opätovné použitie.

([19]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1157 z 11. apríla 2024 o preprave odpadu, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1257/2013 a (EÚ) 2020/1056 a zrušuje nariadenie (ES) č. 1013/2006 (Ú. v. EÚ L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

(77) Komisia vo svojom hodnotení smernice 2000/53/ES konštatovala, že použité náhradné diely a komponenty ponúkajú verejnosti neidentifikovaní poskytovatelia a že často pochádzajú z nezákonných činností. Mali by sa preto stanoviť nové požiadavky týkajúce sa obchodovania s použitými, repasovanými alebo renovovanými časťami a komponentmi. Takéto časti a komponenty by mali byť predovšetkým označené štítkom, na ktorom je uvedený názov komponentu alebo časti a kontaktné údaje autorizovaného zariadenia na spracovanie, ktoré komponent alebo časť odstránilo, a mali by byť primerane chránené pred poškodením počas prepravy, nakladania a vykladania častí a komponentov. Autorizované zariadenie na spracovanie, ktoré odstránilo komponent alebo časť, by malo mať k dispozícii kópiu faktúry alebo zmluvy týkajúcej sa transferu týchto častí pre prípad, že príslušný orgán požiada o takúto dokumentáciu.

(78) Ak je koncovým používateľom spotrebiteľ, na predaj použitých, repasovaných alebo renovovaných častí a komponentov medzi podnikmi a spotrebiteľmi by sa vzťahovala smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/771 ([20]). V uvedenej smernici sa vyžaduje, aby bol predávaný tovar v súlade s kúpnou zmluvou, a stanovuje sa v nej zodpovednosť predávajúceho a prostriedky nápravy pre spotrebiteľov v prípade nesúladu, medzi ktoré patrí napríklad bezplatná oprava alebo výmena tovaru. Keďže odstránené časti a komponenty vhodné na opätovné použitie alebo renovované časti a komponenty predstavujú použitý tovar v zmysle smernice (EÚ) 2019/771, predávajúci a spotrebiteľ sa môžu dohodnúť na kratšej dobe zodpovednosti alebo kratšej premlčacej dobe, ktorá však nie je kratšia ako jeden rok, ak dotknutý členský štát takúto možnosť ustanovil. Dotknuté hospodárske subjekty sa vyzývajú, aby spotrebiteľom a svojim zákazníkom pri transakciách medzi podnikmi poskytovali obchodné záruky týkajúce sa opätovne použitých, repasovaných a renovovaných častí a komponentov.

(79) V záujme bezpečnosti cestnej premávky a ochrany životného prostredia by sa určité komponenty a časti, ktoré boli odstránené z vozidiel po skončení životnosti, nemali opätovne používať, repasovať ani renovovať. Takéto časti a komponenty by sa nemali používať na konštrukciu nových vozidiel ani vo vozidlách, ktoré už boli uvedené na trh, s výnimkou prípadov, keď sa na základe vykonaného technického posúdenia preukáže ich zhoda s uplatniteľnými požiadavkami na vozidlá. Uvedené časti by mal inštalovať len kvalifikovaný prevádzkovateľ opráv a údržby.

(80) S cieľom podporiť rozvoj a riadne fungovanie trhu s opätovne použiteľnými, renovovanými a repasovanými časťami a komponentmi a dodatočnej modernizácie vozidiel v Únii by sa členské štáty mali podnecovať, aby stimulovali na vnútroštátnej úrovni opätovné použitie, renováciu a repasovanie častí a komponentov, či už boli odstránené počas fázy používania vozidla alebo fázy po skončení jeho životnosti, ako aj dodatočnú modernizáciu vozidiel. Uvedené stimuly by sa mali zohľadniť v programoch predchádzania vzniku odpadu, ktoré sú členské štáty povinné zaviesť podľa článku 29 smernice 2008/98/ES. Komisia by mala uľahčiť výmenu informácií medzi členskými štátmi šírením osvedčených postupov týkajúcich sa stimulov prijatých na vnútroštátnej úrovni s cieľom monitorovať ich účinnosť.

(81) Komisia vo svojom hodnotení smernice 2000/53/ES konštatovala, že vymedzenie pojmu recyklácia v uvedenej smernici je príliš široké a nie je v súlade so smernicou 2008/98/ES, keďže sa v ňom „spätné zasypávanie“ považuje za operáciu recyklácie. V tomto nariadení by sa preto vymedzenie pojmu recyklácia malo zosúladiť so smernicou 2008/98/ES vylúčením spätného zasypávania z jej rozsahu pôsobnosti.

(82) Recyklácia všetkých plastov z vozidiel po skončení životnosti by sa mala trvalo zlepšovať a je dôležité zaistiť dostatočnú ponuku recyklovaného materiálu s cieľom uspokojiť dopyt po recyklovaných plastoch vo vozidlách. Je preto nevyhnutné stanoviť konkrétny cieľ recyklácie 30 % plastov z vozidiel po skončení životnosti. Tento cieľ by bol doplňujúci k cieľu opätovného použitia a recyklácie 85 %, ako aj cieľu opätovného použitia a zhodnotenia 95 % vozidiel po skončení životnosti podľa priemernej hmotnosti na vozidlo a rok. Na uľahčenie plnenia uvedených požiadaviek prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom je potrebné prechodné obdobie troch rokov. Medzitým by mal naďalej platiť súčasný cieľ opätovného použitia a recyklácie 85 %, ako aj cieľ opätovného použitia a zhodnocovania 95 % vozidiel po skončení životnosti, ako sú stanovené v smernici 2000/53/ES a na základe vymedzenia pojmu recyklácia v uvedenej smernici. Hmotnosť recyklovaného plastu a celková hmotnosť plastu pre konkrétny cieľ recyklácie plastov by nemala zahŕňať elastoméry, iné termosety ako polyuretánové peny používané v čalúnení a plasty, ktoré obsahujú akúkoľvek látku uvedenú v článku 7 nariadenia (EÚ) 2019/1021 alebo sú takouto látkou kontaminované, ak sa prekročia prahové hodnoty uvedené v prílohe IV k uvedenému nariadeniu.

([20]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/771 z 20. mája 2019 o určitých aspektoch týkajúcich sa zmlúv o predaji tovaru, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) 2017/2394 a smernica 2009/22/ES a zrušuje smernica 1999/44/ES (Ú. v. EÚ L 136, 22.5.2019, s. 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj).

(83) Dôležité je zvýšiť zhodnocovanie vysokokvalitných druhotných surovín, a to zlepšením postupov drvenia vozidiel po skončení životnosti. Vozidlá po skončení životnosti, ich časti, komponenty a materiály by sa teda mali môcť spracovávať v dezintegrátore spolu s iným odpadom vrátane odpadu z obalov a odpadu z elektrických a elektronických zariadení len vtedy, ak sú splnené špecifické kritériá a požiadavky na kvalitu výstupných frakcií.

(84) V záujme ďalšieho zvýšenia kvality spracovania vozidiel po skončení životnosti by malo byť možné skládkovať len frakcie odpadu pochádzajúce z drvených vozidiel po skončení životnosti, ak frakcie, ktoré obsahujú neinertný odpad, neprekračujú limitné hodnoty stanovené v tomto nariadení.

(85) Vozidlá po skončení životnosti sa klasifikujú ako nebezpečný odpad a nemôžu sa vyvážať do krajín, ktoré nie sú členmi OECD. Malo by byť možné, aby sa vozidlá po skončení životnosti zbavené znečistenia spracúvali mimo Únie za predpokladu, že sa tieto vozidlá po skončení životnosti po odstránení znečisťujúcich látok prepravujú v súlade s nariadením (EÚ) 2024/1157.

(86) Ak sa vozidlo po skončení životnosti prepravuje z Únie do tretej krajiny, vývozca by mal poskytnúť listinné dôkazy schválené príslušným orgánom v krajine určenia, ktorými sa potvrdzuje, že podmienky spracovania sú vo všeobecnosti rovnocenné s požiadavkami tohto nariadenia a s požiadavkami na ochranu životného prostredia a ľudského zdravia stanovenými v iných právnych predpisoch Únie, a to v súlade s nariadením (EÚ) 2024/1157.

(87) S cieľom zaistiť, aby sa vozidlá po skončení životnosti spracúvali environmentálne udržateľným spôsobom, je dôležité objasniť status vozidla počas jeho celej životnosti, najmä v situáciách, keď je potrebné rozlišovať ojazdené vozidlá od vozidiel po skončení životnosti. Vlastník vozidla, ktorý zamýšľa previesť vlastníctvo ojazdeného vozidla v rámci Únie, by mal byť za určitých okolností povinný predložiť dokumentáciu, že vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti. Uvedená dokumentácia by mala preukázať, že vozidlo je spôsobilé na cestnú premávku, alebo poskytnúť posúdenie v súlade s týmto nariadením, ktoré obsahuje kritériá na určenie toho, či je vozidlo vozidlom po skončení životnosti. Uvedené posúdenie by sa malo vykonávať kaskádovým spôsobom, od záväzných kritérií až po orientačné kritériá. Len čo je splnené jedno záväzné kritérium, dotknuté vozidlo by sa malo považovať za vozidlo po skončení životnosti. Ak nie sú splnené žiadne záväzné kritériá, mali by sa skontrolovať orientačné kritériá. Ak sa uplatní jedno z týchto orientačných kritérií, bolo by potrebné ďalšie technické posúdenie s cieľom určiť opravy potrebné na získanie osvedčenia o kontrole technického stavu. Na základe uvedeného technického posúdenia by vlastník vozidla mal mať možnosť rozhodnúť, či by sa vozidlo malo vyradiť. Ak vlastník vozidla do piatich rokov po uvedenom technickom posúdení nezíska osvedčenie o kontrole technického stavu, dotknuté vozidlo by sa malo považovať za vozidlo po skončení životnosti. Počas obdobia uvedených piatich rokov by technické posúdenie malo slúžiť ako dokumentácia o tom, že vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti. Posúdenie skončenia životnosti by mal vykonať nezávislý automobilový expert, ale bolo by na každom členskom štáte, aby rozhodol, ako presne by mali byť takíto nezávislí automobiloví experti vymenovaní. Nezávislí automobiloví experti by mali byť odborníci so špecializovanými znalosťami v oblasti automobilových technológií, opráv a údržby vozidiel alebo posudzovania ich hodnoty vymenovaní na poskytovanie nezaujatých odborných znalostí bez konfliktu záujmov so zainteresovanými stranami. S cieľom zabrániť nadmernému zaťaženiu fyzických osôb, ktoré nie sú hospodárskymi subjektmi, a zamerať sa predovšetkým na situáciu väčšiny potenciálnych vozidiel po skončení životnosti by sa požiadavka na dokumentáciu mala vzťahovať na takýchto vlastníkov vozidiel len za špecifikovaných okolností. Takéto prípady by sa mali týkať predaja vozidiel, ktoré poisťovňa vyhlásila za ekonomickú totálnu škodu, alebo sa ak predaj uskutoční výhradne prostredníctvom online platformy bez fyzického odovzdania vozidla medzi predávajúcim a kupujúcim alebo osobou konajúcou v ich mene.

(88) Je potrebné zabezpečiť, aby v prípade, že poisťovňa alebo akýkoľvek automobilový expert konajúci v jej mene vykoná posúdenie poškodenia vozidla zúčastneného na nehode, takéto posúdenie zahŕňalo najmä overenie, či sa vozidlo môže považovať za vozidlo po skončení životnosti v súlade s kritériami stanovenými v tomto nariadení. S cieľom bojovať proti nezákonným činnostiam a zabezpečiť riadnu identifikáciu vozidiel po skončení životnosti by príslušné orgány členských štátov mali byť oprávnené v prípade pochybností o statuse ojazdeného vozidla požadovať od vlastníka vozidla dokumentáciu na potvrdenie toho, že vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti. Takouto dokumentáciou by malo byť buď posúdenie skončenia životnosti vykonané v súlade s týmto nariadením, alebo platné osvedčenie o kontrole technického stavu. Príslušné orgány môžu využiť túto výsadu bez ohľadu na to, či sa vozidlo zúčastnilo nehody alebo nie. Táto právomoc sa vzťahuje aj na vozidlá na špeciálne účely, ktoré by inak nemali podliehať pravidlám upravujúcim status vozidiel. Členské štáty by mali mať možnosť vo svojich vnútroštátnych právnych predpisoch vyňať vozidlá kategórií L1 e, L2 e, a L6 e z pravidiel o statuse vozidla. Na Komisiu by sa mala delegovať právomoc prijímať akty podľa článku 290 ZFEÚ s cieľom zmeniť kritériá v tomto nariadení na určenie toho, či je vozidlo vozidlom po skončení životnosti, a to zrušením kritérií, podľa ktorých sa vozidlo považuje za vozidlo po skončení životnosti, ak technologický pokrok v oblasti vysledovateľnosti, opraviteľnosti a bezpečnosti poskytuje dostatočné odôvodnenie takéhoto zrušenia.

(89) S cieľom zabezpečiť, aby sa nenarušil vnútorný trh, a vzhľadom na to, že vývoz ojazdených vozidiel prináša významné výzvy v oblasti životného prostredia a verejného zdravia, ako sa uvádza v Programe OSN pre životné prostredie, je vhodné stanoviť osobitné požiadavky týkajúce sa vývozu ojazdených vozidiel. Takéto požiadavky by mali vychádzať z objektívnych kritérií, podľa ktorých ojazdené vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti a musí byť spôsobilé na cestnú premávku podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ ([21]). Týmto by sa malo zaistiť, aby sa do tretej krajiny mohli vyvážať len ojazdené vozidlá, ktoré sú vhodné na jazdu na pozemných komunikáciách Únie . S cieľom umožniť colným orgánom overovať, či sú tieto požiadavky pri vývoze splnené, každá osoba vyvážajúca ojazdené vozidlo by mala byť povinná poskytnúť týmto orgánom identifikačné číslo vozidla VIN a vyhlásenie potvrdzujúce, že ojazdené vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti a že sa považuje za vozidlo spôsobilé na cestnú premávku.

(90) Je dôležité zriadiť mechanizmus, v ktorom sa môže účinne overovať súlad ojazdených vozidiel s požiadavkami na vývoz bez toho, aby sa narušilo obchodovanie medzi Úniou a tretími krajinami. Komisia by teda mala zriadiť elektronický systém, ktorý by umožňoval orgánom v členských štátoch vymieňať si a overovať v reálnom čase informácie o identifikačnom čísle vozidla VIN a technickom stave ojazdených vozidiel na vývoz. Vzhľadom na jeho existujúce vlastnosti a funkcie spojené s výmenou informácií, ktoré sa týkajú vozidiel evidovaných v Únii, medzi orgánmi evidencie vozidiel Komisia vyvinula platformu na výmenu správ MOVE-HUB určenú na vzájomné prepojenie vnútroštátnych elektronických evidencií členských štátov. Členské štáty by mali byť schopné používať Európsky informačný systém vozidiel a vodičských preukazov (EUCARIS) na pripojenie k elektronickému systému MOVE-HUB. Platforma v súčasnosti uľahčuje prepojenie všetkých týchto prvkov: registrov podnikov cestnej dopravy (ERRU), registrov vodičských preukazov (RESPER), registrov odbornej prípravy profesionálnych vodičov (ProDriveNet), oznamovania nedostatkov vozidiel pri cestnej technickej kontrole (RSI) a registrov tachografových kariet vodičov (TACHOnet). Funkčnosť platformy MOVE-HUB by sa teda mala ďalej rozšíriť, aby sa umožnila výmena a overovanie informácií o identifikačnom čísle vozidla VIN a technickom stave ojazdeného vozidla na vývoz. S cieľom umožniť colným orgánom elektronicky a automaticky overovať, či ojazdené vozidlo na vývoz spĺňa požiadavky na vývoz, by elektronický systém prevádzkovaný v rámci platformy MOVE-HUB mal byť prepojený s prostredím centrálneho elektronického priečinka EÚ pre colníctvo v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2399 ([22]). Uvedeným nariadením sa stanovuje komplexný rámec automatizovaných kontrol, ktoré sa uplatňujú na konkrétnu necolnú formalitu Únie. V tomto nariadení by sa preto mali stanoviť hlavné prvky, ktoré sa majú kontrolovať, pričom technické opatrenia na vykonávanie tejto kontroly by boli stanovené podľa nariadenia (EÚ) 2022/2399.

([21]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

([22]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2399 z 23. novembra 2022, ktorým sa zriaďuje prostredie centrálneho elektronického priečinka Európskej únie pre colníctvo a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 952/2013 (Ú. v. EÚ L 317, 9.12.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj).

(91) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky plnenia požiadaviek na vývoz by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci vyvinúť potrebné elektronické systémy a sfunkčniť ich s vnútroštátnymi systémami.

(92) Príslušné orgány členských štátov by mali navzájom spolupracovať, aby zaistili účinné vykonávanie požiadaviek upravujúcich vývoz ojazdených vozidiel a aby si poskytovali vzájomnú pomoc. Táto pomoc by mala zahŕňať výmenu informácií na overenie statusu vozidiel pred ich vývozom vrátane potvrdenia informácií o evidencii v členskom štáte, v ktorom boli predtým zaevidované. Spolupráca by mala okrem iného zahŕňať poskytovanie prístupu k relevantným dokumentom a informáciám vrátane zistení z kontrol, pričom by sa mali dodržiavať platné predpisy o ochrane údajov, ktorými sa riadi dožiadaný orgán. Okrem toho by príslušné orgány členských štátov v úsilí o komplexnú spoluprácu mali spolupracovať s orgánmi z tretích krajín.

(93) Je dôležité, aby colné orgány boli schopné vykonávať kontroly ojazdených vozidiel na vývoz v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013 ([23]). Značný podiel ojazdených vozidiel opúšťajúcich Úniu sa dováža do krajín, v ktorých sú požiadavky na dovoz stanovené alebo by mohli byť stanovené, napríklad požiadavky v súvislosti s vekom vozidla alebo s jeho emisiami. Je dôležité, aby colné orgány dokázali v prostredí centrálneho elektronického priečinka EÚ pre colníctvo elektronicky a automaticky overovať, či ojazdené vozidlo na vývoz spĺňa uvedené požiadavky, ak dotknuté tretie krajiny oficiálne oznámia informácie o týchto požiadavkách Komisii. S cieľom uľahčiť dodržiavanie predpisov by Komisia mala na osobitnom online portáli uverejniť a aktualizovať oznámené osobitné podmienky spojené s ochranou životného prostredia alebo bezpečnosťou cestnej premávky uložené tretími krajinami. S cieľom chrániť životné prostredie a bezpečnosť cestnej premávky v tretích krajinách by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o stanovenie uvedených požiadaviek.

(94) Na zabránenie riziku, že sa vozidlá budú vyvážať bez požadovaných dokladov s uvedením identifikačného číslo vozidla VIN a jeho technického stavu a že sa nesplnenie požiadaviek na vývoz zistí až vtedy, keď vozidlo už opustilo Úniu, by sa nemalo povoliť uplatňovanie režimov zápisu do evidencie deklaranta a samovymeriavania uvedených v nariadení (EÚ) č. 952/2013. Uvedené režimy by bránili colným orgánom vykonávať kontroly v reálnom čase prostredníctvom prostredia centrálneho elektronického priečinka EÚ pre colníctvo, čím by sa zvýšilo riziko porušenia pravidiel Únie týkajúcich sa vývozu ojazdených vozidiel.

(95) Komisia vo svojom hodnotení smernice 2000/53/ES považovala za nedostatok uvedenej smernice chýbajúce požiadavky na povinné kontroly. Týmto nariadením by sa preto mali členským štátom uložiť určité povinnosti týkajúce sa odhaľovania nezákonných činností v oblasti zberu, spracovania a vývozu vozidiel po skončení životnosti a ich častí a komponentov, ako aj stanoviť minimálne požiadavky týkajúce sa frekvencie kontrol, ich rozsahu a charakteristík zariadení podliehajúcich takýmto kontrolám. Takto by sa zabezpečila konkurencieschopnosť autorizovaných zariadení na spracovanie vo vzťahu k nezákonným prevádzkovateľom a zaistil nepretržitý súlad s podmienkami povolení a požiadavkami na zber a spracovanie vozidiel po skončení životnosti.

([23]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013 z 9. októbra 2013, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Únie (Ú. v. EÚ L 269, 10.10.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

(96) S cieľom zabezpečiť účinné presadzovanie tohto nariadenia je potrebné, aby členské štáty vypracovali stratégie kontroly určené na odhaľovanie nezákonných činností pri zbere, spracovaní a vývoze vozidiel po skončení životnosti, ako aj ich častí a komponentov. V takýchto stratégiách by sa mali stanoviť opatrenia stanovené v tomto nariadení s cieľom zabezpečiť dodržiavanie predpisov a prispieť k predchádzaniu nezákonným praktikám v tomto odvetví. Členské štáty by mali vykonávať kontroly každý kalendárny rok. Takéto kontroly by sa mali vzťahovať tak na legálne pôsobiace subjekty, ako aj na podozrivé nezákonné činnosti. Minimálny počet kontrol, ktoré sa majú každoročne vykonať v každom členskom štáte, by mal zodpovedať najmenej 10 % autorizovaných zariadení na spracovanie a zberných miest prevádzkovaných v danom členskom štáte. Treba zdôrazniť, že kontroly vykonané podľa tohto nariadenia by mali dopĺňať kontroly prepravy vozidiel po skončení životnosti, ktoré sa komplexne regulujú v nariadení (EÚ) 2024/1157.

(97) Členské štáty by mali zriadiť mechanizmy spolupráce na vnútroštátnej a medzinárodnej úrovni, aby sa kontroly mohli vykonávať efektívnym spôsobom s cieľom uľahčiť prevenciu a odhaľovanie nezákonného spracovania vozidiel po skončení životnosti a ich vývozu a riešiť problém stratených vozidiel. Takéto mechanizmy by mali umožňovať výmenu údajov o evidencii vozidiel, ktoré sú potrebné na sledovanie vozidiel a kontrolu toho, či boli po dosiahnutí fázy skončenia životnosti riadne spracované. S cieľom podporiť spoluprácu v uvedených oblastiach v celej Únii by Komisia a členské štáty mali aktívne využívať príslušné existujúce agentúry, ako je Agentúra Európskej únie pre spoluprácu v oblasti presadzovania práva (Europol) zriadená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/794 ([24]), ako aj siete presadzovania práva zamerané na riešenie trestných činov proti životnému prostrediu v celej Únii.

(98) Členské štáty by mali prijať všetky opatrenia na presadzovanie práva potrebné na boj proti nezákonnému spracovaniu vozidiel po skončení životnosti, aby sa zabránilo poškodeniu životného prostredia alebo ľudského zdravia v dôsledku takýchto činností. Zariadenia alebo podniky, ktoré spracúvajú vozidlá po skončení životnosti bez platného povolenia alebo v rozpore s podmienkami či požiadavkami stanovenými v povolení, by preto mali podliehať sankciám. Členské štáty by mali zvážiť aj iné opatrenia, napríklad odňatie povolenia alebo pozastavenie činnosti prevádzkovateľa, aby sa zaistilo účinné dodržiavanie ustanovení tohto nariadenia.

(99) Členské štáty by mali stanoviť pravidlá, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné pri porušení tohto nariadenia, a zabezpečiť, aby sa tieto pravidlá uplatňovali. Stanoviť by sa mali sankcie najmä za porušenia ustanovení týkajúcich sa vývozu ojazdených vozidiel, odovzdania vozidiel po skončení životnosti do autorizovaných zariadení na spracovanie alebo na zberných miestach a obchodovania s použitými, repasovanými alebo renovovanými časťami a komponentmi. Stanovené sankcie by mali byť účinné, primerané a odrádzajúce.

(100) Na zaistenie riadneho vykonávania, monitorovania a hodnotenia právnych predpisov Únie a na poskytovanie aktuálnych informácií o transparentnosti trhov je potrebné stanoviť oznamovacie povinnosti. Správne a platné údaje sú nenahraditeľné, aby Komisia mohla posúdiť, či opatrenia stanovené v tomto nariadení fungujú správne, a v prípade potreby navrhnúť ďalšie úpravy zamerané na zaistenie environmentálne vhodného spracovania vozidiel po skončení životnosti alebo na zefektívnenie vykonávania tohto nariadenia. V záujme obmedzenia záťaže súvisiacej s nahlasovaním by sa mali nahlasovať len údaje, ktoré sú na účel vykonávania tohto nariadenia nevyhnutné, a nahlasovanie by sa malo uľahčiť prostredníctvom digitálnych nástrojov. Na základe týchto prvkov by sa malo spresniť, ktoré údaje majú nahlasovať hospodárske subjekty príslušným orgánom a členské štáty Komisii. S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky plnenia požiadaviek na nahlasovanie by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Vykonávacími aktmi, ktoré by mali nahradiť rozhodnutie Komisie 2005/293/ES ([25]), by sa mala stanoviť aj metodika výpočtu a overovania toho, či sa dosiahli ciele opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania.

([24]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/794 z 11. mája 2016 o Agentúre Európskej únie pre spoluprácu v oblasti presadzovania práva (Europol), ktorým sa nahrádzajú a zrušujú rozhodnutia Rady 2009/371/SVV, 2009/934/SVV, 2009/935/SVV, 2009/936/SVV a 2009/968/SVV (Ú. v. EÚ L 135, 24.5.2016, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj).

([25]) Rozhodnutie Komisie 2005/293/ES z 1. apríla 2005 ustanovujúce podrobné pravidlá monitorovania cieľov opätovného využitia/spätného získavania a opätovného využitia/recyklácie, stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlách po dobe životnosti (Ú. v. EÚ L 94, 13.4.2005, s. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj).

(101) Príslušné orgány členských štátov zohrávajú dôležitú úlohu pri overovaní dodržiavania povinností stanovených v tomto nariadení, pokiaľ ide o zber vozidiel po skončení životnosti a nakladanie s nimi vrátane lepšieho sledovania miest výskytu vozidiel týmito orgánmi a boja proti nezákonnému nakladaniu s vozidlami po skončení životnosti. Členské štáty by preto mali od prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom a iných príslušných hospodárskych subjektov vyžadovať, aby príslušným orgánom poskytovali údaje, ktoré im umožnia lepšie monitorovať, ako sa vykonávajú ustanovenia týkajúce sa zberu vozidiel po skončení životnosti a nakladania s nimi.

(102) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené vykonávacie právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ([26]).

(103) Pri prijímaní delegovaných aktov podľa tohto nariadenia je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva ([27]). Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

(104) Príloha II k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1020 ([28]), v ktorej sa uvádzajú harmonizačné právne predpisy Únie bez ustanovení o sankciách, by sa mala zmeniť s cieľom vypustiť smernice 2000/53/ES a 2005/64/ES z uvedeného zoznamu, keďže je potrebné, aby súčasné nariadenie obsahovalo ustanovenia o sankciách.

(105) Je potrebné zabezpečiť, aby sa ustanovenia a požiadavky tohto nariadenia, ktoré sa týkajú typového schválenia, overovali počas postupu typového schválenia EÚ. Nariadenie (EÚ) 2018/858 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(106) Stratené vozidlá boli uznané ako jeden z hlavných problémov vykonávania smernice 2000/53/ES. Neexistencia efektívneho systému, ktorý by umožňoval výmenu informácií v reálnom čase medzi členskými štátmi o stave evidencie vozidiel, bráni vysledovateľnosti vozidiel a bola označená za príčinu vysokého počtu „stratených vozidiel“ v Únii. Na vyriešenie tohto problému Komisia navrhla revíziu smernice Rady 1999/37/ES ([29]) o registračných dokumentoch pre vozidlá. V rámci uvedenej revízie by sa od členských štátov malo vyžadovať, aby v prípade vozidiel evidovaných na ich území elektronicky zaznamenávali údaje umožňujúce riadne dokumentovať dôvody zrušenia osvedčenia o evidencii vozidla, najmä ak vozidlo bolo spracované ako vozidlo po skončení životnosti v autorizovanom zariadení na spracovanie, opätovne zaevidované v inom členskom štáte, vyvezené do tretej krajiny mimo Únie alebo odcudzené. Na predchádzanie nezákonnému rozobratiu alebo vývozu vozidiel, ktoré boli dočasne vyradené z evidencie, by mali byť vlastníci vozidiel navyše povinní bezodkladne oznamovať akékoľvek zmeny vlastníctva vnútroštátnemu orgánu evidencie vozidiel. Uvedené zmeny dopĺňajú existujúce požiadavky uložené členským štátom v oblasti elektronického zaznamenávania údajov o všetkých vozidlách evidovaných na ich území a nadväzujú na ne.

([26]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

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

([28]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1020 z 20. júna 2019 o dohľade nad trhom a súlade výrobkov a o zmene smernice 2004/42/ES a nariadení (ES) č. 765/2008 a (EÚ) č. 305/2011(Ú. v. EÚ L 169, 25.6.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj).

([29]) Smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

(107) Vzhľadom na potrebu zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a zohľadniť vedecký pokrok by Komisia mala predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tohto nariadenia a o jeho vplyve na fungovanie jednotného trhu a na životné prostredie. Komisia by do svojej správy mala zahrnúť okrem iného vyhodnotenie ustanovení o navrhovaní nových vozidiel vrátane cieľov opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti, o nakladaní s vozidlami po skončení životnosti vrátane cieľov recyklácie a o sankciách, ako aj posúdenie potreby a uskutočniteľnosti ďalšieho rozširovania rozsahu pôsobnosti ustanovení uplatniteľných na určité vozidlá kategórie L, na ťažké úžitkové vozidlá, na vozidlá, ktoré boli typovo schválené v rámci viacstupňového typového schválenia, ako aj na obytné automobily a obytné prívesy v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia. Uvedené posúdenie by sa malo zamerať nielen na hľadiská týkajúce sa spracovania vozidiel po skočení životnosti, ale aj na závažnosť a pridanú hodnotu stanovenia požiadaviek na návrh, a posúdiť rozsah, v akom bol problém stratených vozidiel vyriešený, vrátane odhadov počtu stratených vozidiel a vplyvu opatrení týkajúcich sa vývozu ojazdených vozidiel, a potrebu zaviesť ďalšie opatrenia na riešenie otázky vysledovateľnosti vozidiel.V tejto súvislosti by sa v uvedenom hodnotení mala preskúmať účinnosť, interoperabilita a spoľahlivosť vnútroštátnych systémov evidencie vozidiel a ich cezhraničná výmena informácií pri zabezpečovaní presnej identifikácie, stavu a vysledovateľnosti vozidiel počas celého ich životného cyklu. Komisia by mala tiež preskúmať stav technologického vývoja a environmentálnych vlastností obsahu plastov na biologickej báze a elastomérov pochádzajúcich z opätovného spracovania pneumatík v nových vozidlách a mohla by v prípade potreby predložiť legislatívny návrh na stanovenie príslušných cieľov. V prípade elastomérov pochádzajúcich z opätovného spracovania pneumatík by sa malo uprednostniť posúdenie rozsahu, v akom ich možno začleniť do existujúcich cieľov týkajúcich sa obsahu recyklovaných plastov.

(108) Správa Komisie by mala obsahovať aj hodnotenie opatrení, ktoré sa týkajú poskytovania informácií o látkach vzbudzujúcich obavy prítomných vo vozidlách, a prípadnej potreby zlepšenia vysledovateľnosti takýchto látok. Takisto by sa v nej malo hodnotiť, či je potrebné zaviesť opatrenia v súvislosti s látkami, ktoré môžu ovplyvniť spracovanie vozidiel, keď dosiahnu fázu skončenia životnosti, s cieľom lepšie ju zosúladiť s nariadením (EÚ) 2024/1781.

(109) Komisia by mala na základe vyhlásení výrobcov vozidiel takisto vyhodnotiť, či sú výrobcovia vozidiel na dobrej ceste k splneniu cieľov v oblasti recyklovaných plastov. V posúdení by sa mala vyhodnotiť najmä dostupnosť vhodných technológií recyklácie plastov, dostatočná dostupnosť recyklovaných plastov, úroveň kvality recyklovaných plastov v porovnaní s požadovanou úrovňou bezpečnosti a technické a hospodárske ťažkosti pri dosahovaní cieľa. Vo vhodných prípadoch by sa mal k posúdeniu pripojiť legislatívny návrh Komisie na zmenu príslušných ustanovení tohto nariadenia.

(110) Hospodárskym subjektom je potrebné poskytnúť dostatočný čas na splnenie povinností podľa tohto nariadenia a členským štátom na vytvorenie administratívnej infraštruktúry potrebnej na jeho uplatňovanie. Uplatňovanie tohto nariadenia by sa preto malo odložiť.

(111) Zrušenie smernice 2000/53/ES by sa malo odložiť, aby sa členským štátom umožnilo prijať potrebné administratívne opatrenia týkajúce sa zriadenia systémov zberu pri zachovaní kontinuity pre hospodárske subjekty a prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom.

(112) Týmto nariadením sa nemenia pravidlá týkajúce sa obmedzení používania olova, ortuti, kadmia a šesťmocného chrómu vo vozidlách stanovené podľa smernice 2000/53/ES, ani výnimky z týchto obmedzení. Stanovujú sa v ňom však jasnejšie pravidlá dodržiavania uvedených obmedzení, ako aj ďalších požiadaviek obehovosti, ktoré sa majú overovať počas postupu typového schválenia. Na zabezpečenie toho, aby výrobcovia vozidiel mali dostatok času na dosiahnutie súladu s uvedenými pravidlami, by sa ich uplatňovanie malo odložiť. Ustanovenia smernice 2000/53/ES, ktoré sa týkajú obmedzení používania olova, ortuti, kadmia a šesťmocného chrómu, by preto mali zostať v platnosti, kým sa pravidlá v tomto nariadení nestanú uplatniteľnými, v záujme zabezpečenia kontinuity a zaistenia toho, aby vozidlá uvedené na trh Únie neobsahovali takéto látky v iných prípadoch, než sa stanovuje v uvedenej smernici.

(113) V tomto nariadení sa takisto stanovujú jasnejšie ustanovenia o rozšírenej zodpovednosti výrobcov než tie, ktoré sú stanovené v smernici 2000/53/ES. Keďže zavedenie takýchto systémov a potrebných vnútroštátnych predpisov o autorizácii výrobcov a organizácií zodpovednosti výrobcov si vyžaduje určitý čas, uplatňovanie uvedených predpisov by sa malo odložiť. Zodpovedajúce ustanovenia smernice 2000/53/ES by mali zostať v platnosti až do začiatku uplatňovania ustanovení tohto nariadenia v záujme zabezpečenia kontinuity, pokiaľ ide o financovanie nákladov výrobcov na zber vozidiel po skončení životnosti.

(114) Toto nariadenie obsahuje nové požiadavky na spracovanie vozidiel po skončení životnosti, najmä pokiaľ ide o odstraňovanie častí a komponentov na účely podpory ich opätovného použitia, repasovania alebo renovovania, ako aj zvýšenia kvality recyklačných procesov. Prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom potrebujú čas na prispôsobenie sa uvedeným novým požiadavkám, a preto by sa ich uplatňovanie malo odložiť. Zodpovedajúce ustanovenia smernice 2000/53/ES by mali zostať v platnosti až do začiatku uplatňovania požiadaviek uvedených v tomto nariadení v záujme zabezpečenia kontinuity, pokiaľ ide o spracovanie vozidiel po skončení životnosti.

(115) Na zabezpečenie kontinuity by povinnosti podľa smernice 2000/53/ES o oznamovaní a súvisiace povinnosti týkajúce sa zasielania údajov Komisii mali zostať v platnosti, kým Komisia prijme nové pravidlá výpočtu a formáty oznamovania podľa tohto nariadenia.

(116) Uplatňovanie všetkých ustanovení, ktoré sa týkajú vozidiel kategórie L a vozidiel kategórií M_2, M_3, N_2, N_3 a O by sa malo odložiť v záujme poskytnutia dostatočného času prevádzkovateľom na splnenie nových požiadaviek. Toto je osobitne dôležité vzhľadom na povolenia pre autorizované zariadenia na spracovanie, ktoré sú schopné vykonávať odstránenie znečisťujúcich látok a ďalšie spracovanie uvedených vozidiel.

(117) Keďže všetky pravidlá typového schválenia motorových vozidiel, pokiaľ ide o opätovnú použiteľnosť, recyklovateľnosť a zhodnotiteľnosť, sú obsiahnuté v tomto nariadení, zrušenie smernice 2005/64/ES by sa v záujme zrozumiteľnosti, racionálnosti a zjednodušenia malo odložiť. Týmto sa poskytne výrobcom vozidiel dostatok času na zabezpečenie toho, aby typy vozidiel, ktoré navrhujú a konštruujú, spĺňali požiadavky obehovosti, a orgánom pre typové schvaľovanie na zavedenie nových pravidiel.

(118) Keďže ciele tohto nariadenia, a to prispieť k fungovaniu jednotného trhu, predchádzať nepriaznivým vplyvom nakladania s vozidlami po skončení životnosti a tieto vplyvy obmedzovať, ako aj zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a ľudského zdravia, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov potreby harmonizácie ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

(119) Spojené kráľovstvo 1. februára 2020 vystúpilo z Európskej únie. Dohoda o vystúpení ([30]) bola uzatvorená medzi Európskou úniou a Európskym spoločenstvom pre atómovú energiu na jednej strane a Spojeným kráľovstvom na strane druhej. Bola schválená rozhodnutím Rady (EÚ) 2020/135 ([31]) a nadobudla platnosť 1. februára 2020. V dohode o vystúpení sa stanovuje prechodné obdobie, ktoré sa skončilo 31. decembra 2020. Na konci prechodného obdobia sa na Spojené kráľovstvo prestalo uplatňovať právo Únie a začal sa uplatňovať protokol o Írsku/Severnom Írsku (ďalej len „Windsorský rámec“) ([32]), ktorý je neoddeliteľnou súčasťou dohody o vystúpení. V súlade s článkom 5 ods. 4 Windsorského rámca a bodom 9 prílohy 2 k Windsorskému rámcu sa smernica 2005/64/ES, ako aj právne akty Únie, ktorými sa uvedená smernica vykonáva, mení alebo nahrádza, uplatňujú na Spojené kráľovstvo a v ňom, pokiaľ ide o Severné Írsko. Týmto nariadením sa nahrádza smernica 2005/64/ES, a preto by sa uplatňovalo na Spojené kráľovstvo a v ňom, pokiaľ ide o Severné Írsko. Vzhľadom na rozsah pôsobnosti Windsorského rámca je preto vhodné stanoviť, že určité ustanovenia tohto nariadenia by sa nemali uplatňovať na Spojené kráľovstvo a v ňom, pokiaľ ide o Severné Írsko,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa stanovujú požiadavky obehovosti týkajúce sa návrhu a výroby vozidiel v súvislosti s opätovnou použiteľnosťou, recyklovateľnosťou a zhodnotiteľnosťou, ako aj s používaním recyklovaného obsahu, ktoré sa musia overiť pri typovom schvaľovaní vozidiel, a požiadavky na informácie o častiach, komponentoch a materiáloch vo vozidle a na ich označovanie. Stanovujú sa v ňom aj požiadavky týkajúce sa rozšírenej zodpovednosti výrobcov, zberu a spracovania vozidiel po skončení životnosti, ako aj vývozu ojazdených vozidiel z Únie do tretích krajín.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje:

a) na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórií M_1 a N_1, ako sa uvádzajú v článku 4 ods. 1 písm. a) bode i) a písm. b) bode i) nariadenia (EÚ) 2018/858;

b) od 1. septembra 2029 na vozidlá na špeciálne účely a vozidlá na špeciálne účely po skončení životnosti v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 31 nariadenia (EÚ) 2018/858kategórií M_1 and N_1;

c) od 1. septembra 2031 na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórií M_2, M_3, N_2, N_3 a O, ako sa uvádzajú v článku 4 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/858;

d) od 1. septembra 2031 na vozidlá na špeciálne účely a vozidlá na špeciálne účely po skončení životnosti v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 31 nariadenia (EÚ) 2018/858 kategórií M_2, M_3, N_2, N_3 a O;

e) od 1. septembra 2031 na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórie L, ako sa uvádzajú v článku 4 ods. 2 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 ([33]);

([30]) Dohoda o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu (Ú. v. EÚ L 29, 31.1.2020, s. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

([31]) Rozhodnutie Rady (EÚ) 2020/135 z 30. januára 2020 o uzavretí Dohody o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu (Ú. v. EÚ L 29, 31.1.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj).

([32]) Spoločné vyhlásenie Únie a Spojeného kráľovstva v Spoločnom výbore zriadenom Dohodou o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu č. 1/2023 z 24. marca 2023 (Ú. v. EÚ L 102, 17.4.2023, s. 87).

([33]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

2. Bez ohľadu na odsek 1 sa toto nariadenie nevzťahuje na:

a) vozidlá vyrábané v malých sériách v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 30 nariadenia (EÚ) 2018/858;

b) vozidlá kategórie L vyrábané v malých sériách, ako sa uvádza v článku 42 nariadenia (EÚ) č. 168/2013;

c) vozidlá navrhnuté a skonštruované alebo prispôsobené len na používanie ozbrojenými silami, ako sa uvádzajú v článku 2 ods. 2 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/858;

d) vozidlá navrhnuté a skonštruované na používanie ozbrojenými službami, službami civilnej a požiarnej obrany, útvarmi zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku a pohotovostnými zdravotnými službami, ako sa uvádzajú v článku 2 ods. 2 písm. e) nariadenia (EÚ) č. 168/2013;

e) historické vozidlá vymedzené v článku 3 bode 7 smernice 2014/45/EÚ vrátane ich identifikovateľných častí a komponentov potrebných na činnosti ich údržby a potrebných na to, aby sa zachoval ich historický stav počas obdobia, kedy sa tieto vozidlá považujú za historické vozidlá;

f) vozidlá osobitného kultúrneho záujmu počas obdobia, keď sú tieto vozidlá ako také úradne uznané príslušnými orgánmi v súlade s postupom stanoveným v prílohe II k tomuto nariadeniu;

g) „obytné prívesy“ ako sú uvedené v bode 5.6 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858;

h) vozidlá na špeciálne účely v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 31 nariadenia (EÚ) 2018/858 kategórie M_2, M_3, N_2, N_3 alebo O, ktoré vyrába výrobca vozidiel s malým objemom výroby;

i) pedálové bicykle kategórie $L1_e$-A, ako sa uvádza v kritériu 9) prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. 168/2013, alebo kategórie $L1_e$-B, ako sa uvádza v bode 1.1.2 prílohy XIX k delegovanému nariadeniu Komisie (EÚ) č. 3/2014 ([34]);

3. Bez ohľadu na odsek 1 písm. c) sa na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórií M_2, M_3, N_2, N_3 a O neuplatňujú tieto ustanovenia:

a) článok 4 o opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti vozidiel;

b) článok 5 o požiadavkách na látky vo vozidlách;

c) článok 6 o minimálnom recyklovanom obsahu vo vozidlách;

d) článok 8 o všeobecných povinnostiach;

e) článok 9 o stratégii obehovosti;

([34]) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 3/2014 z 24. októbra 2013, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013, pokiaľ ide o požiadavky na funkčnú bezpečnosť vozidiel pre schválenie dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 7, 10.1.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

f) článok 10 o vyhlásení o recyklovanom obsahu prítomnom vo vozidlách;

g) článok 12 o označovaní častí, komponentov a materiálov prítomných vo vozidlách;

h) článok 13 o digitálnom pase obehovosti vozidla;

i) článok 21 o modulácii poplatkov;

j) článok 22 o mechanizme alokácie nákladov na vozidlá, ktoré sa stávajú vozidlami po skončení životnosti v inom členskom štáte;

k) článok 33 o cieľoch opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania;

l) článok 35 ods. 2 o preprave vozidiel po skončení životnosti.

4. Bez ohľadu na odsek 1 písm. e) sa na vozidlá kategórie L alebo vozidlá po skončení životnosti neuplatňujú tieto ustanovenia:

a) článok 4 o opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti vozidiel;

b) článok 5 o požiadavkách na látky vo vozidlách;

c) článok 6 o minimálnom recyklovanom obsahu vo vozidlách;

d) článok 9 o stratégii obehovosti;

e) článok 10 o vyhlásení o recyklovanom obsahu prítomnom vo vozidlách;

f) článok 13 o digitálnom pase obehovosti vozidla;

g) článok 21 o modulácii poplatkov;

h) článok 22 o mechanizme alokácie nákladov na vozidlá, ktoré sa stávajú vozidlami po skončení životnosti v inom členskom štáte;

i) článok 33 o cieľoch opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania;

j) článok 35 ods. 2 o preprave vozidiel po skončení životnosti;

k) článok 38 o príslušnom orgáne pre vývoz ojazdených vozidiel do tretích krajín;

l) článok 39 o kontrolách vývozu a požiadavkách na vývoz ojazdených vozidiel;

m) článok 40 o automatizovanom overovaní informácií o stave vozidla;

n) článok 41 o riadení rizika a colných kontrolách;

o) článok 42 o pozastavení;

p) článok 43 o prepustení na vývoz;

q) článok 44 o odmietnutí prepustenia na vývoz;

r) článok 45 o spolupráci medzi orgánmi a výmene informácií;

s) článok 46 o elektronických systémoch.

5. Bez ohľadu na odsek 1 písm. b) a d) sa na vozidlá na špeciálne účely alebo vozidlá na špeciálne účely po skončení životnosti neuplatňujú tieto ustanovenia:

a) článok 4 o opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti vozidiel;

b) článok 6 o minimálnom recyklovanom obsahu vo vozidlách;

c) článok 7 o návrhu na umožnenie odstránenia a výmeny určitých častí a komponentov vo vozidlách;

d) článok 8 o všeobecných povinnostiach;

e) článok 9 o stratégii obehovosti;

f) článok 10 o vyhlásení o recyklovanom obsahu prítomnom vo vozidlách;

g) článok 11 o informáciách o odstránení a výmene častí, komponentov a materiálov prítomných vo vozidlách;

h) článok 12 o označovaní častí, komponentov a materiálov prítomných vo vozidlách;

i) článok 13 o digitálnom pase obehovosti vozidla;

j) článok 14 o príslušnom orgáne pre nakladanie s vozidlami po skončení životnosti;

k) článok 15 o autorizovaných zariadeniach na spracovanie;

l) článok 17 o organizáciách zodpovednosti výrobcov;

m) článok 18 o povolení na plnenie rozšírenej zodpovednosti výrobcov;

n) článok 19 o registrácii;

o) článok 21 o modulácii poplatkov;

p) článok 22 o mechanizme alokácie nákladov na vozidlá, ktoré sa stávajú vozidlami po skončení životnosti v inom členskom štáte;

q) článok 33 o cieľoch opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania;

r) článok 35 ods. 2 o preprave vozidiel po skončení životnosti;

s) článok 36 o prevode vlastníctva ojazdených vozidiel v rámci Únie;

t) článok 37 ods. 1 o stave vozidla;

u) článok 38 o príslušnom orgáne pre vývoz ojazdených vozidiel do tretích krajín;

v) článok 39 o kontrolách vývozu a požiadavkách na vývoz ojazdených vozidiel;

w) článok 40 o automatizovanom overovaní informácií o stave vozidla;

x) článok 41 o riadení rizika a colných kontrolách;

y) článok 42 o pozastavení;

z) článok 43 o prepustení na vývoz;

aa) článok 44 o odmietnutí prepustenia na vývoz;

ab) článok 45 o spolupráci medzi orgánmi a výmene informácií;

ac) článok 46 o elektronických systémoch.

6. Bez ohľadu na odsek 1 sa uplatňujú tieto ustanovenia:

a) články 4 až 13 sa neuplatňujú na časti vozidla, ktoré boli typovo schválené viacstupňovým typovým schválením kategórie M_2, M_3, N_2, N_3 alebo O iné než základné vozidlo; ďalšie ustanovenia tohto nariadenia sa uplatňujú v rozsahu, v akom sa uplatňujú na kategóriu dotknutého vozidla;

b) článok 5 sa neuplatňuje na vozidlá na špeciálne účely kategórie M_2, M_3, N_2, N_3 alebo O;

c) články 7 a 11 sa uplatňujú na vozidlá kategórie L len v súvislosti s položkami 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 a 11 časti C prílohy VIII;

d) článok 7 sa uplatňuje na vozidlá kategórií M_2, M_3, N_2, N_3 a O len v súvislosti s položkami 1, 3, 4 a 5 časti C prílohy VII;

e) článok 8 sa uplatňuje na vozidlá kategórie L len v súvislosti s povinnosťami uplatniteľnými na takéto vozidlá;

f) článok 16 písm. b) sa neuplatňuje na vozidlá kategórie L a vozidlá kategórie M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 alebo O a na vozidlá na špeciálne účely kategórie M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 alebo O;

g) členské štáty môžu vyňať vozidlá kategórií L1e, L2e a L6e z povinností podľa článku 23 ods. 6 a článkov 25, 36 a 37;

h) pre vozidlá kategórie L a vozidlá kategórií M_2, M_3, N_2, N_3 a O a pre vozidlá na špeciálne účely kategórií M_2, M_3, N_2, N_3 a O na sa článok 29 uplatňuje len v súvislosti s položkami 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 a 11 časti C prílohy VIII;

i) pre vozidlá kategórie L a pre vozidlá kategórií M_2, M_3, N_2, N_3 a O sa články 47 až 50 uplatňujú len v súvislosti s ohlasovaním a presadzovaním povinností uplatniteľných na takéto kategórie vozidiel.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „vozidlo“ je akékoľvek vozidlo v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 15 nariadenia (EÚ) 2018/858 alebo uvedené v článku 4 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 168/2013;

2. „vozidlo po skončení životnosti“ je vozidlo, ktoré je odpadom v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 1 smernice 2008/98/ES, alebo ktoré je odpadom podľa prílohy I tohto nariadenia;

3. „typ vozidla“ je akýkoľvek typ vozidla v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 32 nariadenia (EÚ) 2018/858 alebo typ vozidla v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 73 nariadenia (EÚ) č. 168/2013;

4. „opätovné použitie“ je akýkoľvek úkon, ktorého následkom sa časti alebo komponenty vozidiel po skončení životnosti použijú opäť na rovnaký účel, na ktorý sa zhotovili;

5. „opätovná použiteľnosť“ je možnosť opätovného použitia častí alebo komponentov získaných z vozidla po skončení životnosti;

6. „recyklovateľnosť“ je možnosť recyklovať časti, komponenty alebo materiály získané z vozidla po skončení životnosti;

7. „zhodnotiteľnosť“ je možnosť zhodnotiť časti, komponenty alebo materiály získané z vozidla po skončení životnosti;

8. „dodávateľ“ je akákoľvek fyzická alebo právnická osoba, ktorá dodáva časti, komponenty alebo materiály výrobcovi vozidiel, ktorý ich používa na výrobu vozidiel;

9. „plast“ je polymér v zmysle článku 3 bodu 5 nariadenia (ES) č. 1907/2006, do ktorého mohli byť pridané prísady alebo iné látky a ktorý môže fungovať ako hlavná štruktúrna zložka konečných výrobkov, s výnimkou prírodných polymérov, ktoré neboli chemicky modifikované;

10. „kritické suroviny“ sú kritické suroviny v zmysle článku 4 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2024/1252;

11. „odpad z výroby“ je materiál odklonený z prúdu odpadov počas výrobného procesu, s výnimkou opätovného využitia materiálov ako prepracované materiály, druhotná drvina alebo šrot, ktoré vznikli v procese a môžu byť opätovne využité v rámci toho istého procesu, v ktorom vznikli;

12. „spotrebiteľský odpad“ je odpad, ktorý vzniká z výrobkov, ktoré boli uvedené na trh alebo dodané na distribúciu, spotrebu alebo použitie v tretej krajine v rámci obchodnej činnosti, či už za poplatok, alebo bezplatne;

13. „odstránenie“ je manuálny, mechanický, chemický, tepelný alebo metalurgický spôsob spracovania, ktorý umožňuje jednotlivo oddeliť cieľové časti, komponenty alebo materiály z vozidiel po skončení životnosti ako samostatný výstupný prúd alebo časť výstupného prúdu;

14. „elektrický hnací motor“ je elektrický motor, ktorý premieňa elektrický príkon na mechanický výstupný výkon na zabezpečenie trakcie vozidla;

15. „batéria pre elektrické vozidlo“ je batéria pre elektrické vozidlo v zmysle vymedzenia v článku 3 ods. 1 bode 14 nariadenia (EÚ) 2023/1542;

16. „autorizované zariadenie na spracovanie“ je akékoľvek zariadenie alebo podnik, ktorý má v súlade so smernicou 2008/98/ES a týmto nariadením povolenie vykonávať zber, skladovanie a operácie spracovania vozidiel po skončení životnosti vrátane ich častí a komponentov;

17. „drvenie“ je činnosť, pri ktorej sa vozidlo po skončení životnosti rozdelí trhaním alebo trieštením;

18. „spracovanie“ je akákoľvek činnosť, ktorá sa vykonáva po tom, ako bolo vozidlo po skončení životnosti odovzdané do zariadenia na odstránenie znečisťujúcich látok, rozobratie, zhutnenie, rozdelenie, drvenie, zhodnotenie alebo prípravu pred zneškodnením odpadu z dezintegrátora, a iná operácia, ktorá sa vykonáva na zhodnotenie alebo zneškodnenie vozidla po skončení životnosti a jeho častí, komponentov a materiálov;

19. „prevádzkovateľ opráv a údržby“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá vykonáva profesionálnu činnosť, ktorej priamou alebo nepriamou súčasťou je oprava a údržba vozidiel vrátane opravovne, výrobcov alebo distribútorov opravárenských zariadení, nástrojov alebo náhradných dielov, ako aj vydavateľov technických informácií, automobilové kluby, prevádzkovateľov dopravných asistenčných služieb, prevádzkovateľov poskytujúcich kontrolné a skúšobné služby, prevádzkovateľov poskytujúcich odborné vzdelávanie montážnym technikom ako aj výrobcom a opravárom vybavenia pre vozidlá na alternatívne palivo;

20. „sprístupnenie na trhu“ je dodanie vozidla na trh v rámci komerčnej činnosti, či už za poplatok alebo bezplatne, na účely distribúcie alebo používania;

21. „uvedenie na trh“ je prvé sprístupnenie vozidla na trhu Únie;

22. „prevádzkovateľ v oblasti nakladania s odpadom“ je akákoľvek fyzická alebo právnická osoba, ktorá sa v rámci svojej podnikateľskej činnosti zaoberá zberom alebo spracovaním vozidiel po skončení životnosti vrátane ich častí a komponentov;

23. „výrobca“ je akýkoľvek výrobca vozidiel, dovozca alebo distribútor, ktorý bez ohľadu na použitú techniku predaja vrátane zmlúv uzavretých na diaľku v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ ([35]) prvýkrát sprístupňuje vozidlo na účely distribúcie alebo používania na území členského štátu v rámci svojej podnikateľskej činnosti;

24. „organizácia zodpovednosti výrobcov“ je právnická osoba, ktorá finančne alebo finančne a prevádzkovo organizuje plnenie povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcu v mene niekoľkých výrobcov;

25. „splnomocnený zástupca pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu“ je fyzická alebo právnická osoba usadená v členskom štáte, v ktorom výrobca sprístupňuje vozidlá na trhu prvýkrát, inom ako v členskom štáte alebo tretej krajine, kde je výrobca usadený, a ktorú výrobca vymenoval v súlade s článkom 8a ods. 5 tretím pododsekom smernice 2008/98/ES na účely plnenia povinností tohto výrobcu podľa kapitoly IV tohto nariadenia;

([35]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2011/83/EÚ z 25. októbra 2011 o právach spotrebiteľov, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 93/13/EHS a smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/44/ES a ktorou sa zrušuje smernica Rady 85/577/EHS a smernica Európskeho parlamentu a Rady 97/7/ES (Ú. v. EÚ L 304, 22.11.2011, s. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj).

26. „splnomocnený zástupca pre cezhraničný mechanizmus“ je fyzická alebo právnická osoba usadená v členskom štáte a vymenovaná výrobcom vozidiel v súlade s článkom 22;

27. „druhotné suroviny“ sú materiály, ktoré môžu nahradiť primárne suroviny a ktoré boli získané recyklačnými procesmi;

28. „vlastník vozidla“ je akákoľvek fyzická alebo právnická osoba, ktorá je držiteľom vlastníckeho práva k vozidlu, alebo držiteľ osvedčenia o evidencii vozidla, alebo ak nie je možné identifikovať ani držiteľa vlastníckeho práva ani držiteľa osvedčenia o evidencii vozidla, držiteľ vozidla;

29. „technológia po drvení“ sú techniky a technológie používané na spracovanie materiálov z vozidiel po skončení životnosti po ich drvení na ďalšie zhodnocovanie v súlade s časťou G bodom 2 prílohy VIII;

30. „repasovanie“ sú profesionálne činnosti, pri ktorých sa nová časť alebo komponent vyrába v záujme navrátenia do rovnakého ako nového stavu z častí a komponentov, ktoré boli odstránené buď z vozidiel, alebo z vozidiel po skončení životnosti, prostredníctvom ktorých sa vykoná aspoň jedna zmena , ktorá ovplyvňuje bezpečnosť, životnosť, výkon, účel alebo typ časti alebo komponentu, procesom, ktorý je v súlade s osobitnými technickými špecifikáciami, vrátane technických noriem, noriem kvality a skúšobných noriem;

31. „renovovanie“ sú činnosti vykonávané s cieľom pripraviť, vyčistiť, vyskúšať, vykonať údržbu a v prípade potreby opraviť časť alebo komponent, ktoré sa odstraňujú z vozidiel alebo vozidiel na konci životnosti, na obnovu ich výkonu alebo funkčnosti v rámci zamýšľaného použitia a rozsahu výkonu pôvodne plánovaných vo fáze návrhu v čase uvedenia časti alebo komponentu na trh;

32. „neinertný odpad“ je odpad, ktorý nespĺňa podmienky vymedzenia pojmu „inertný odpad“ stanovené v článku 2 písm. e) smernice Rady 1999/31/ES ([36]);

33. „ojazdené vozidlo“ je vozidlo, ktoré bolo evidované v členskom štáte alebo v tretej krajine a nie je vozidlom po skončení životnosti;

34. „ojazdené vozidlo na vývoz“ je ojazdené vozidlo, ktoré sa má umiestniť do colného režimu stanoveného v článku 269 nariadenia (EÚ) č. 952/2013;

35. „hospodársky subjekt“ je výrobca, zariadenie na zber odpadu, spoločnosť pre poistenie vozidiel, dodávateľ, prevádzkovateľ opráv a údržby, prevádzkovateľ v oblasti nakladania s odpadom vrátane subjektu vykonávajúceho rozoberanie alebo subjektu vykonávajúceho recykláciu a akýkoľvek iný subjekt zapojený do navrhovania vozidiel, obchodu s ojazdenými vozidlami, demontáže, opätovného použitia alebo nakladania s vozidlami po skončení životnosti, repasovania a renovovania častí, komponentov a materiálov z vozidiel;

36. „vozidlo spôsobilé na cestnú premávku“ je vozidlo, ktoré je spôsobilé na cestnú premávku v súlade so smernicou 2014/45/EÚ;

37. „prevádzkovateľ dodatočnej modernizácie“ je akákoľvek právnická osoba, ktorá vyrába súpravu na prestavbu na elektrické vozidlo alebo vykonáva prestavbu vozidiel so spaľovacím motorom na batériové elektrické vozidlá alebo vozidlá s palivovými článkami;

38. „zberné miesto“ je hospodársky subjekt iný než autorizované zariadenie na spracovanie, ktorý dočasne skladuje vozidlá po skončení životnosti a pripravuje odovzdanie zozbieraných vozidiel po skončení životnosti do autorizovaných zariadení na spracovanie;

([36]) Smernica Rady 1999/31/ES z 26. apríla 1999 o skládkach odpadov (Ú. v. ES L 182, 16.7.1999, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj).

39. „odpad“, „odpadové oleje“, „držiteľ odpadu“, „nakladanie s odpadom“, „zber“, „predchádzanie vzniku“, „zhodnocovanie“, „recyklácia“, „spätné zasypávanie“, „zneškodňovanie“ a „systém rozšírenej zodpovednosti výrobcov“ sú odpad, odpadové oleje, držiteľ odpadu, nakladanie s odpadom, zber, predchádzanie vzniku, zhodnocovanie, recyklácia, spätné zasypávanie, zneškodňovanie a systém rozšírenej zodpovednosti výrobcov v zmysle vymedzenia v článku 3 bodoch 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 a 21 smernice 2008/98/ES;

40. okrem vozidiel kategórie L: „typové schválenie“, „viacstupňové typové schválenie“, „komponent“, „časti“, „náhradné diely“, „základné vozidlo“, „vozidlo vyrábané v malých sériách“, „vozidlo na špeciálne účely“, „orgán dohľadu nad trhom“, „schvaľovací orgán“, „výrobca vozidiel“, „dovozca“ a „distribútor“ sú typové schválenie, viacstupňové typové schválenie, komponent, časti, náhradné diely, základné vozidlo, vozidlo vyrábané v malých sériách, vozidlo na špeciálne účely, orgán dohľadu nad trhom, schvaľovací orgán, výrobca vozidiel, dovozca a distribútor v zmysle vymedzenia v článku 3 bodoch 1, 8, 19, 21, 23, 24, 30, 31, 35, 36, 40, 42 a 43 nariadenia (EÚ) 2018/858;

41. pre vozidlá kategórie L: „typové schválenie“, „základné vozidlo“, „komponent“, „časti“, „náhradné diely“, „výrobca vozidiel“, „dovozca“, „distribútor“, „schvaľovací orgán“ a „orgán dohľadu nad trhom“ sú typové schválenie, základné vozidlo, komponent, časti, náhradné diely, výrobca vozidiel, dovozca, distribútor, schvaľovací orgán a orgán dohľadu nad trhom v zmysle v článku 3 bodoch 1, 11, 16, 18, 21, 47, 49, 50, 56 a 57 nariadenia (EÚ) č. 168/2013 a „vozidlo vyrábané v malých sériách“ je vozidlo vyrábané v malých sériách, ako sa uvádza v článku 42 uvedeného nariadenia;

42. „registrácia“ (ďalej len „evidencia“), „registračné osvedčenie“ (ďalej len „osvedčenie o evidencii“), „držiteľ registračného osvedčenia“ (ďalej len „držiteľ osvedčenia o evidencii“), „pozastavenie“ a „zrušenie registrácie“ (ďalej len „zrušenie osvedčenia o evidencii“) sú registrácia (ďalej len „evidencia“), registračné osvedčenie (ďalej len „osvedčenie o evidencii“), držiteľ registračného osvedčenia (ďalej len „držiteľ osvedčenia o evidencii“), pozastavenie a zrušenie registrácie (ďalej len „zrušenie osvedčenia o evidencii“) v zmysle vymedzenia v článku 2 písm. b), c), d), e) a f) smernice 1999/37/ES;

43. „historické vozidlo“, „kontrola technického stavu“ a „osvedčenie o kontrole technického stavu“ sú historické vozidlo, kontrola technického stavu a osvedčenie o kontrole technického stavu v zmysle vymedzenia v článku 3 bodoch 7, 9 a 12 smernice 2014/45/EÚ;

44. „látka vzbudzujúca obavy“ a „dátový nosič“ sú látka vzbudzujúca obavy a dátový nosič v zmysle vymedzenia v článku 2 bodoch 27 a 29 nariadenia (EÚ) 2024/1781;

45. „colné orgány“ sú colné orgány v zmysle vymedzenia v článku 5 bode 1 nariadenia (EÚ) č. 952/2013;

46. „online platforma“ je online platforma v zmysle vymedzenia v článku 3 bode i) nariadenia (EÚ) 2022/2065;

47. „výrobca vozidiel s malým objemom výroby“ je výrobca vozidiel s malým objemom výroby v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 48 nariadenia (EÚ) 2024/1257;

48. „batéria pre ľahké dopravné prostriedky“ alebo „LMT batéria“ je batéria pre ľahké dopravné prostriedky alebo LMT batéria v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 11 nariadenia (EÚ) 2023/1542;

49. „odpad z obalov“ je odpad z obalov v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 25 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/40 ([37]);

([37]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/40 z 19. decembra 2024 o obaloch a odpade z obalov, o zmene nariadenia (EÚ) 2019/1020 a smernice (EÚ) 2019/904 a o zrušení smernice 94/62/ES (Ú. v. EÚ L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj).

50. „odpad z elektrických a elektronických zariadení“ je odpad z elektrických a elektronických zariadení v zmysle vymedzenia v článku 3 ods. 1 písm. e) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/19/EÚ ([38]);

51. „plasty na biologickej báze“ sú plasty na biologickej báze v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 53 nariadenia (EÚ) 2025/40;

52. „regenerácia“ je regenerácia v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 13 nariadenia (EÚ) 2024/573.

KAPITOLA II

POŽIADAVKY OBEHOVOSTI

Článok 4

Opätovná použiteľnosť, recyklovateľnosť a zhodnotiteľnosť vozidiel

1. Každé vozidlo patriace k typu vozidla, ktorý je od 1. septembra 2032 typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, musí byť skonštruované tak, aby bolo:

a) opätovne použiteľné alebo recyklovateľné minimálne z 85 % hmotnosti vozidla;

b) opätovne použiteľné alebo zhodnotiteľné minimálne z 95 % hmotnosti vozidla.

2. Pri každom type vozidla podľa odseku 1 musia výrobcovia vozidiel vykonať tieto opatrenia:

a) zhromaždiť potrebné údaje v rámci celého dodávateľského reťazca, najmä o povahe a hmotnosti všetkých materiálov použitých na konštrukciu vozidiel, s cieľom zabezpečiť nepretržité dodržiavanie tohto nariadenia;

b) uchovávať všetky ostatné príslušné informácie o vozidle, ktoré sú potrebné na postup výpočtu uvedený v písmene e);

c) stanoviť postupy na overovanie správnosti a úplnosti informácií prijatých od dodávateľov;

d) spravovať a dokumentovať rozpis materiálov;

e) vypočítať miery opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti na účely odseku 1 tohto článku v súlade s metodikou, ktorú stanovila Komisia podľa odseku 3 tohto článku, alebo do prijatia takejto metodiky a začatia jej uplatňovania v súlade s medzinárodnou normou ISO 22628:2002 v spojení s prvkami stanovenými v časti A prílohy III k tomuto nariadeniu;

f) označiť časti a komponenty vozidiel vyrobené z polymérov a elastomérov v súlade s článkom 12 ods. 1;

g) zabezpečiť, aby sa časti a komponenty uvedené v časti E prílohy VIII opätovne nepoužili na konštrukciu nových vozidiel.

3. Komisia do 28. februára 2029 prijme vykonávací akt, ktorým sa stanoví nová metodika výpočtu a overovania mier opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti vozidla so zohľadnením prvkov stanovených v prílohe III k tomuto nariadeniu a v medzinárodnej norme ISO 22628:2002. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 52 ods. 2.

([38]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/19/EÚ zo 4. júla 2012 o odpade z elektrických a elektronických zariadení (OEEZ) (Ú. v. EÚ L 197, 24.7.2012, s. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj).

Článok 5

Požiadavky na látky vo vozidlách

1. Prítomnosť látok vzbudzujúcich obavy vo vozidlách a ich častiach a komponentoch sa podľa možnosti musí minimalizovať.

2. Komisia do 14. februára 2028 vypracuje správu o prítomnosti látok vzbudzujúcich obavy vo vozidlách s cieľom určiť, v akom rozsahu nepriaznivo ovplyvňujú opätovné použitie a recykláciu materiálov alebo majú nepriaznivý vplyv na životné prostredie alebo zdravie. Komisii pomáha v prípade aspektov chemickej bezpečnosti agentúra. Správa sa nevzťahuje na látky vzbudzujúce obavy v častiach a komponentoch vozidiel, v prípade ktorých sa identifikácia alebo posúdenie vyžaduje už podľa iných právnych predpisov Únie. Komisia túto správu s informáciami o svojich zisteniach predloží Európskemu parlamentu a Rade a zváži vhodné následné opatrenia. Ak sa členský štát domnieva, že látka nepriaznivo ovplyvňuje opätovné použitie a recykláciu materiálov vo vozidle, v ktorých je prítomná, do 14. februára 2029 poskytne takéto informácie Komisii a v prípade aspektov chemickej bezpečnosti aj agentúre, a odkáže na akékoľvek príslušné posúdenia rizika alebo iné relevantné údaje, ak sú k dispozícii.

3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 51 s cieľom doplniť toto nariadenie, tým že požiadavky na informácie a obmedzenia týkajúce sa prítomnosti látok vzbudzujúcich obavy, ktoré nepriaznivo ovplyvňujú opätovné použitie a recykláciu materiálov vo vozidlách a v ich častiach a komponentoch z dôvodov, ktoré nesúvisia predovšetkým s chemickou bezpečnosťou.

4. Žiadny nový typ vozidla, ktorý je od 1. septembra 2032 typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, alebo žiadne nové časti alebo komponenty uvedené na trh pre takéto vozidlo nesmú obsahovať olovo, ortuť, kadmium ani šesťmocný chróm.

5. Odchylne od odseku 4 tohto článku môžu typy vozidiel alebo časti a komponenty uvádzané na trh pre tieto vozidlá obsahovať olovo, ortuť, kadmium alebo šesťmocný chróm za podmienok a do hodnôt maximálnej koncentrácie uvedených v prílohe IV k tomuto nariadeniu. Odseky 2, 3 a 4 tohto článku a tento odsek sa neuplatňujú na batérie zabudované vo vozidlách, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2023/1542.

6. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 51 na účely zmien prílohy IV s cieľom prispôsobiť ju vedeckému a technickému pokroku:

a) stanovením hodnôt maximálnej koncentrácie, do ktorých možno prítomnosť olova, ortuti, kadmia alebo šesťmocného chrómu v konkrétnych častiach, komponentoch a homogénnych materiáloch vozidiel tolerovať;

b) vyňatím určitých častí, komponentov a homogénnych materiálov vozidiel zo zákazu prítomnosti olova, ortuti, kadmia alebo šesťmocného chrómu uvedeného v odseku 4, ak sú splnené tieto podmienky:

   i) použitie uvedených látok je nevyhnutné;

   ii) preukázalo sa, že sociálno-ekonomické prínosy prevažujú nad rizikom pre životné prostredie alebo ľudské zdravie, ktoré vyplýva z použitia uvedených látok;

   iii) neexistujú žiadne vhodné alternatívne látky alebo technológie;

c) vypustenie častí, komponentov a homogénnych materiálov vozidiel z prílohy IV, ak sa použitiu olova, ortuti, kadmia alebo šesťmocného chrómu možno vyhnúť;

d) určenie častí, komponentov a homogénnych materiálov vozidiel, ktoré sa majú odstrániť pred ďalším spracovaním a ktoré je potrebné označiť alebo umožniť ich identifikovanie inými vhodnými prostriedkami.

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 51 na účely zmien prílohy IV, najmä odstránením určitých výnimiek týkajúcich sa homogénnych materiálov a komponentov zo zoznamu v prípadoch, ak sa konkrétna výnimka rieši v rámci iných právnych predpisov Únie.

Pri prijímaní delegovaného aktu podľa tohto odseku Komisia zohľadní sociálno-ekonomický vplyv zavedenia, úpravy alebo vypustenia výnimky týkajúcej sa obmedzenia používania olova, ortuti, kadmia alebo šesťmocného chrómu v typoch vozidiel vrátane dostupnosti alternatív a vplyvov na životné prostredie a ľudské zdravie počas celého životného cyklu vozidiel.

7. Na žiadosť Komisie agentúra do 12 mesiacov vypracuje okrem iného na základe konzultácie so zainteresovanými stranami správu o technickej a hospodárskej uskutočniteľnosti alternatív, ktoré sa týkajú existujúcich výnimiek uvedených v prílohe IV, a na základe takéhoto posúdenia odôvodnený návrh konkrétnej zmeny akejkoľvek takejto výnimky.

8. Agentúra hneď po prijatí žiadosti od Komisie uverejní na svojom webovom sídle oznámenie o budúcej príprave správy o možnej zmene výnimky uvedené v prílohe IV a vyzve členské štáty a všetky zainteresované strany, aby v lehote 12 týždňov od dátumu uverejnenia tejto správy predložili svoje pripomienky. Agentúra uverejňuje na svojom webovom sídle všetky pripomienky doručené členskými štátmi a zainteresovanými stranami.

9. Najneskôr 12 mesiacov od doručenia správy uvedenej v odseku 7 Komisii výbor pre sociálno-ekonomickú analýzu agentúry, ustanovený podľa článku 76 ods. 1 písm. d) nariadenia (ES) č. 1907/2006, prijme stanovisko k správe a ku konkrétnym navrhnutým zmenám. Agentúra bezodkladne predloží toto stanovisko Komisii.

Článok 6

Minimálny recyklovaný obsah vo vozidlách

1. Plast obsiahnutý v každom novom type vozidla, ktorý je od 1. septembra 2032 typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, musí obsahovať minimálne 15 % hmotnosti recyklovaného plastu získaného zo spotrebiteľského plastového odpadu.

Plast obsiahnutý v každom type vozidla, ktorý je od 1. septembra 2036 typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, musí obsahovať minimálne 25 % hmotnosti recyklovaného plastu získaného zo spotrebiteľského plastového odpadu.

2. Aspoň 20 % cieľových hodnôt stanovených v odseku 1 sa musí dosiahnuť zahrnutím do dotknutého typu vozidla plastov recyklovaných z vozidiel po skončení životnosti alebo z častí a komponentov odstránených z vozidiel počas fázy použitia.

3. Z hmotnosti plastu obsiahnutého v každom dotknutom novom type vozidla a hmotnosti recyklovaného plastu podľa odsekov 1 a 2 sú vyňaté elastoméry z pneumatík a z iných termosetov ako polyuretánových pien používaných v čalúnení.

4. Na účely povinností stanovených v odsekoch 1, 2 a 3 sa recyklovaný obsah zhodnocuje zo spotrebiteľského odpadu, ktorý bol recyklovaný buď v:

a) zariadení nachádzajúcom sa v Únii, alebo

b) od 14. augusta 2030 zariadení nachádzajúcom sa v tretej krajine za predpokladu, že takéto zariadenie spĺňa požiadavky prílohy XIII.

Komisia do 30. septembra 2028 komplexnejšie posúdi očakávaný vplyv na svetový obchod, ako aj na recyklačný a automobilový priemysel Únie, a o svojom posúdení podá správu Európskemu parlamentu a Rade.

5. Komisia do 31. augusta 2028 na účely odsekov 1 až 4 tohto článku prijme vykonávací akt v súlade s článkom 52 ods. 2 s cieľom stanoviť metodiku výpočtu a overovania podielu recyklovaných plastov zhodnotených zo spotrebiteľského odpadu a z vozidiel po skončení životnosti prítomných a zabudovaných v daných typoch vozidiel.

Metodika započítavania hmotnostnej bilancie sa uplatňuje na recyklované plasty získané inými metódami recyklácie než mechanickou recykláciou v súlade s metodikami započítavania hmotnostnej bilancie uplatniteľnými na recykláciu plastov v súlade s vymedzením recyklácie v smernici 2008/98/ES.

Metodika overovania zahŕňa povinnosť výrobcov vozidiel zabezpečiť, aby každé zariadenie nachádzajúce sa v tretej krajine vyrábajúce recyklovaný obsah, ktorý používajú, bolo v súlade s prílohou XIII, a aby každé takéto zariadenie nachádzajúce sa v tretej krajine bolo aspoň každých päť rokov podrobené auditu nezávislým subjektom, ktorý je treťou stranou podľa prílohy XIV. Uvedenými auditmi sa overuje splnenie podmienok stanovených v odsekoch 1 až 4 tohto článku.

Požiadavka na audit stanovená v treťom pododseku tohto odseku a požiadavky a kritériá stanovené v prílohe XIII pre materiál recyklovaný v tretích krajinách sa uplatňujú od 14. augusta 2030.

6. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 51 s cieľom doplniť odseky 1 a 2 tohto článku stanovením dočasných výnimiek z cieľov obsahu recyklovaných plastov alebo času, ak nedostatočná dostupnosť alebo nadmerné ceny konkrétnych recyklovaných plastov nadmerne sťažujú dodržiavanie minimálnych percentuálnych podielov.

7. Komisia do 30. septembra 2027 posúdi uskutočniteľnosť stanovenia požiadavky minimálneho podielu recyklovanej ocele, pričom zohľadní najmä:

a) súčasnú a predpovedanú dostupnosť železného šrotu vrátane skupín plochých a dlhých výrobkov z ocele a v relevantných prípadoch z nehrdzavejúcej ocele;

b) súčasný podiel železného šrotu v rôznych oceľových výrobkoch a medziproduktoch súvisiacich so skupinami ocele používanými vo vozidlách a očakávané zmeny súvisiace s transformáciou automobilového priemyslu;

c) potenciálne využívanie železného šrotu výrobcami vozidiel vo vozidlách, ktoré majú byť typovo schválené v budúcnosti, a príslušný potenciálny príspevok k vyššej úrovni využívania šrotu vzhľadom na rôzne obmedzenia týkajúce sa zloženia uplatniteľné na každú skupinu výrobkov z ocele;

d) relatívny dopyt automobilového odvetvia v porovnaní s dopytom po železnom šrote iných odvetví vzhľadom na schopnosť tolerovať obsah medi a iné neúmyselne zahrnuté prímesi;

e) hospodársku životaschopnosť, technický a vedecký pokrok vrátane zmien v dostupnosti recyklačných technológií, ktoré sa týkajú mier recyklácie ocele, ako aj potrebu riešiť zlyhania trhu brániace využívaniu spotrebiteľského oceľového šrotu, ako aj oceľového šrotu z výroby;

f) príspevok minimálneho podielu recyklovaného obsahu ocele vo vozidlách k otvorenej strategickej autonómii Únie, jej cieľom v oblasti klímy , životného prostredia a k priemyselným cieľom, najmä pokiaľ ide o vytváranie komplementárnych vedúcich trhov pre dekarbonizovanú výrobu ocele;

g) potrebu predchádzať neúmerným nepriaznivým vplyvom na dostupnosť vozidiel a

h) vplyv na celkové náklady a konkurencieschopnosť automobilového odvetvia a celý hodnotový reťazec ocele v automobilovom odvetví.

Komisia do 30. septembra 2028 prijme delegovaný akt v súlade s článkom 51 s cieľom doplniť toto nariadenie o stanovenie minimálneho podielu ocele recyklovanej zo spotrebiteľského oceľového odpadu a v relevantných prípadoch železného šrotu, ktorý má byť prítomný a zabudovaný v typoch vozidiel, ktoré majú byť typovo schválené v súlade s týmto nariadením a nariadením (EÚ) 2018/858. V uvedenom delegovanom akte sa stanoví aj dátum uplatňovania povinnosti mať minimálny podiel recyklovaného obsahu najneskôr 14. augusta 2033. Oceľ používaná ako výstužný materiál v pneumatikách sa nepovažuje za súčasť rozsahu pôsobnosti takéhoto delegovaného aktu.

Komisia do 30. septembra 2028 prijme delegovaný akt v súlade s článkom 51, ktorým sa stanoví metodika výpočtu a overovania podielu ocele recyklovanej zo spotrebiteľského oceľového odpadu v typoch vozidiel a v príslušných prípadoch zo železného šrotu prítomného a zabudovaného v typoch vozidiel.

8. Komisia do 30. septembra 2027 posúdi uskutočniteľnosť stanovenia požiadavky na minimálny podiel hliníka a jeho zliatin recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu prítomného a zabudovaného v typoch vozidiel, pričom sa zohľadní najmä:

a) súčasná a predpovedaná dostupnosť hliníka a jeho zliatin recyklovaných z odpadu z výroby a zo spotrebiteľského odpadu;

b) súčasné podiely recyklovaného obsahu zo spotrebiteľského odpadu v hliníku a jeho zliatinách vo vozidlách uvedených na trh;

c) hospodárska životaschopnosť, technický a vedecký pokrok vrátane zmien v dostupnosti recyklačných technológií, ktoré sa týkajú druhu recyklovaných materiálov a mier ich recyklácie;

d) príspevok minimálneho podielu recyklovaného obsahu hliníka vo vozidlách k otvorenej strategickej autonómii Únie, jej cieľom v oblasti klímy, životného prostredia a k priemyselným cieľom, najmä pokiaľ ide o vytváranie komplementárnych vedúcich trhov pre dekarbonizovanú výrobu hliníka a jeho zliatin;

e) potreba predchádzať neúmerným nepriaznivým vplyvom na dostupnosť vozidiel, ktoré obsahujú hliník a jeho zliatiny a

f) vplyv na celkové náklady a konkurencieschopnosť automobilového odvetvia.

Komisia do 30. septembra 2028 prijme delegovaný akt v súlade s článkom 51 s cieľom doplniť toto nariadenie o stanovenie minimálneho podielu recyklovaného hliníka a jeho zliatin, ktorý má byť prítomný a zabudovaný v typoch vozidiel, ktoré majú byť typovo schválené v súlade s týmto nariadením a nariadením (EÚ) 2018/858. V uvedenom delegovanom akte sa stanoví aj dátum uplatňovania povinnosti mať minimálny podiel recyklovaného obsahu najneskôr 14. augusta 2033.

Komisia do 30. septembra 2028 prijme delegovaný akt v súlade s článkom 51, ktorým sa stanoví metodika výpočtu a overovania podielu hliníka a jeho zliatin recyklovaného zo spotrebiteľského odpadu v typoch vozidiel, a v príslušných prípadoch z odpadu z výroby, prítomného a zabudovaného v typoch vozidiel.

9. Komisia do 31. augusta 2029 posúdi uskutočniteľnosť stanovenia požiadavky minimálneho podielu:

a) horčíka a jeho zliatin recyklovaných z odpadu z výroby a zo spotrebiteľského odpadu, prítomných a zabudovaných v typoch vozidiel a

b) neodýmu, dysprózia, prazeodýmu, terbia, samária, niklu, kobaltu alebo bóru recyklovaných z odpadu zo spotrebiteľského odpadu a v relevantných prípadoch z odpadu z výroby, prítomných a zabudovaných v permanentných magnetoch.

V posúdení uskutočniteľnosti sa zohľadnia tieto skutočnosti:

a) súčasná a predpovedaná dostupnosť materiálov uvedených v prvom pododseku písm. a) a b) recyklovaných z odpadu z výroby a zo spotrebiteľského odpadu;

b) súčasné podiely recyklovaného obsahu zo spotrebiteľského odpadu v materiáloch uvedených v prvom pododseku písm. a) a b) vo vozidlách uvedených na trh;

c) hospodárska životaschopnosť, technický a vedecký pokrok vrátane zmien v dostupnosti recyklačných technológií, ktoré sa týkajú druhu recyklovaných materiálov a mier ich recyklácie;

d) príspevok minimálneho podielu recyklovaného obsahu materiálov uvedených v prvom pododseku písm. a) a b) vo vozidlách k strategickej autonómii Únie, jej cieľom v oblasti klímy a životného prostredia;

e) možné vplyvy na fungovanie vozidiel v dôsledku zabudovania recyklovaného obsahu materiálov uvedených v prvom pododseku písm. a) a b) do častí a komponentov vozidiel;

f) potreba predchádzať neúmerným nepriaznivým vplyvom na dostupnosť vozidiel, ktoré obsahujú materiály uvedené v prvom pododseku písm. a) a b);

g) vplyv na celkové náklady a konkurencieschopnosť automobilového odvetvia.

Po dokončení posúdenia uvedeného v prvom pododseku je Komisia splnomocnená v súlade s článkom 51 prijať delegovaný akt, ktorým toto nariadenie doplní stanovením minimálneho podielu:

a) horčíka a jeho zliatin recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu a v relevantných prípadoch z odpadu z výroby, prítomných a zabudovaných v typoch vozidiel a

b) neodýmu, dysprózia, prazeodýmu, terbia, samária, niklu, kobaltu alebo bóru recyklovaných z odpadu zo spotrebiteľského odpadu a v relevantných prípadoch z odpadu z výroby, prítomných a zabudovaných v permanentných magnetoch.

V delegovanom akte uvedenom v treťom pododseku sa stanoví aj dátum uplatňovania povinnosti mať minimálny podiel recyklovaného obsahu.

Komisia do 30. septembra 2029 prijme delegovaný akt v súlade s článkom 51, ktorým sa stanoví metodika výpočtu a overovania podielu recyklovaných materiálov uvedených v treťom pododseku prítomného a zabudovaného v typoch vozidiel.

Článok 7

Návrh na umožnenie odstránenia a výmeny určitých častí a komponentov vo vozidlách

1. Každé vozidlo patriace k novému typu vozidla, ktorý je od 1. septembra 2032 typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858 a nariadenia (EÚ) č. 168/2013, musí byť navrhnuté spôsobom, ktorý nebráni autorizovanému zariadeniu na spracovanie ľahko odstrániť z dotknutého vozidla časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VIII, keď je vozidlo vo fáze odpadu, s cieľom vymeniť ich, opätovne ich použiť, recyklovať, repasovať alebo renovovať, ak je to technicky uskutočniteľné.

2. Každé vozidlo patriace k novému typu vozidla, ktorý je od 1. septembra 2032 typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, musí byť navrhnuté tak, aby umožňovalo autorizovaným zariadeniam na spracovanie alebo prevádzkovateľom opráv a údržby jednoduchým a nedeštruktívnym spôsobom z vozidla odstrániť a vymeniť batérie a sady batérií pre elektrické vozidlá a elektrické hnacie motory počas fázy používania a fázy odpadu vozidla.

3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 51 na zmenu odseku 2 zahrnutím do daného odseku ďalších častí a komponentov uvedených v časti C prílohy VIII so zreteľom na technický a vedecký pokrok.

4. Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovia podmienky konštrukčného riešenia na umožnenie odstránenia a výmeny častí a komponentov uvedených v odseku 2, ak je to potrebné na zabezpečenie harmonizovaného plnenia povinnosti stanovenej v uvedenom odseku. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 52 ods. 2.

5. Výrobcovia vozidiel nesmú brániť odstráneniu a výmene častí a komponentov vozidla prostredníctvom aktualizácie softvéru, okrem prípadov, ak je v práve Únie stanovené inak.

KAPITOLA III

POVINNOSTI VÝROBCOV VOZIDIEL

Článok 8

Všeobecné povinnosti

1. Výrobcovia vozidiel preukazujú, že nové typy vozidiel, ktoré vyrobili a ktoré uviedli na trh, sú typovo schválené v súlade s požiadavkami nariadenia (EÚ) 2018/858, nariadenia (EÚ) č. 168/2013 a tohto nariadenia.

2. Na účely typového schválenia typov vozidiel, na ktoré sa vzťahujú požiadavky stanovené v článku 4, 5, 6 alebo 7, výrobca vozidiel poskytne dokumentáciu preukazujúcu dodržanie týchto požiadaviek a:

a) vloží ju do informačnej zložky uvedenej v článku 24 nariadenia (EÚ) 2018/858 alebo v príslušných prípadoch v článku 27 nariadenia (EÚ) č. 168/2013 a

b) predloží ju typovému schvaľovaciemu orgánu v súlade s článkom 23 nariadenia (EÚ) 2018/858 alebo v príslušných prípadoch v článku 26 nariadenia (EÚ) č. 168/2013.

3. Na účely typového schválenia vozidiel, na ktoré sa uplatňujú požiadavky stanovené v článku 10 tohto nariadenia, výrobca vozidiel vypracuje informácie podľa článku 10 ods. 1 tohto nariadenia a predloží ich v súlade s článkom 24 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/858 typovému schvaľovaciemu orgánu spolu so žiadosťou o typové schválenie uvedenou v článku 23 uvedeného nariadenia.

4. Na účely typového schválenia vozidiel, na ktoré sa uplatňujú požiadavky stanovené v článku 11 tohto nariadenia, výrobca vozidiel predloží typovému schvaľovaciemu orgánu spolu so žiadosťou o typové schválenie vyhlásenie, v ktorom potvrdzuje dodržanie požiadaviek stanovených v článku 11 ods. 1 tohto nariadenia, v súlade s článkom 24 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/858 alebo v príslušných prípadoch s článkom 27 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 168/2013.

Článok 9

Stratégia obehovosti

1. Každý výrobca vozidiel od 1. septembra 2029 vypracuje stratégiu obehovosti na úrovni výrobcu.

2. V stratégii obehovosti sa opisuje, aké opatrenia prijme výrobca vozidiel v nadväznosti na svoje povinnosti s cieľom zabezpečiť splnenie požiadaviek obehovosti uvedených v kapitole II .

3. Stratégia obehovosti musí obsahovať prvky uvedené v časti A prílohy V.

4. Každý výrobca vozidiel predloží typovému schvaľovaciemu orgánu členského štátu a Komisii kópiu stratégie obehovosti do 30 dní od jej vypracovania.

5. Každý výrobca vozidiel monitoruje opatrenia uvedené v stratégii obehovosti a v nadväznosti na ne koná a každých päť rokov aktualizuje stratégiu v súlade s časťou B prílohy V, pričom uvedie relevantné nové zmeny v rámci stratégie obehovosti. Výrobca vozidiel predkladá aktualizovanú stratégiu obehovosti Komisii.

6. Komisia zverejňuje stratégie obehovosti a všetky aktualizácie týchto stratégií okrem dôverných informácií.

7. Komisia do 31. augusta 2033 a potom aspoň každých šesť rokov vypracuje a uverejní správu o obehovosti automobilového odvetvia. Uvedená správa vychádza najmä zo stratégií obehovosti a aktualizácií takýchto stratégií.

Článok 10

Vyhlásenie o recyklovanom obsahu prítomnom vo vozidlách

1. Pre každý nový typ vozidla, ktorý je typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858 od prvého dňa mesiaca nasledujúceho 12 mesiacov od prijatia príslušných metodík výpočtu a overovania podielu materiálov recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu v typoch vozidiel uvedených v článku 6 tohto nariadenia, výrobcovia vozidiel vyhlásia, že obsahuje príslušný podiel recyklovaného obsahu:

a) neodýmu, dysprózia, prazeodýmu, terbia, samária, niklu, kobaltu a bóru v permanentných magnetoch v elektrických hnacích motoroch;

b) hliníka a jeho zliatin;

c) horčíka a jeho zliatin;

d) ocele a jej zliatin;

e) plastov.

Vyhlásenie sa týka recyklovaného obsahu uvedených materiálov prítomných v danom type vozidla a uvádza sa v ňom podľa podielu materiálu a v prípade plastových komponentov s hmotnosťou viac než 100 gramov, či je materiál recyklovaný z odpadu z výroby alebo zo spotrebiteľského odpadu.

2. Typové schvaľovacie orgány overujú, či výrobcovia vozidiel predložili požadovanú dokumentáciu a či táto obsahuje informácie uvedené v odseku 1.

3. Odchylne od odseku 1 sa požiadavka na vyhlásenie o podiele recyklovaného obsahu určitého materiálu neuplatňuje, ak sa cieľová hodnota tohto materiálu stane uplatniteľná podľa článku 6.

Článok 11

Informácie o odstránení a výmene častí, komponentov a materiálov prítomných vo vozidlách

1. Od 1. septembra 2029 v prípade nových schválených typov vozidiel výrobcovia vozidiel poskytujú prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom, vydavateľom technických informácií a prevádzkovateľom opráv a údržby neobmedzený, štandardizovaný a nediskriminačný prístup k informáciám uvedeným v prílohe VI, ktorý im umožní prístup k nasledujúcim položkám a ich bezpečné odstránenie a výmenu, pokiaľ tieto informácie nie sú dostupné podľa iných právnych predpisov Únie:

a) batérie pre elektrické vozidlo a ich sady batérií zabudované vo vozidle;

b) časti, komponenty a materiály, ktoré obsahujú tekutiny a kvapaliny uvedené v časti B prílohy VIII a ktoré sú obsiahnuté vo vozidlách;

c) časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VIII, ktoré sú obsiahnuté vo vozidlách;

d) časti a komponenty, ktoré v čase typového schválenia vozidla obsahujú kritické suroviny uvedené v článku 28 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2024/1252;

e) digitálne kódované komponenty a časti vo vozidle, ak takéto kódovanie bráni ich oprave, údržbe alebo výmene v inom vozidle.

Písmeno e) prvého pododseku sa neuplatňuje na informácie, ktoré sa majú poskytnúť vydavateľom technických informácií.

2. Výrobcovia vozidiel sprístupňujú záchranným službám usmerňujúce informácie pre záchranu a núdzovú reakciu.

3. Výrobcovia vozidiel zabezpečujú spoluprácu s autorizovanými spracovateľmi, vydavateľmi technických informácií, prevádzkovateľmi dodatočnej modernizácie a prevádzkovateľmi opráv a údržby vytvorením potrebných komunikačných platforiem na poskytovanie a aktualizáciu informácií uvedených v odseku 1 a informácií špecifikovaných v prílohe VI.

Výrobcovia vozidiel poskytujú informácie uvedené v prvom pododseku bezplatne. Výrobcovia vozidiel môžu vyberať odôvodnené a primerané poplatky od prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom, vydavateľov technických informácií a prevádzkovateľov opráv a údržby v rozsahu potrebnom na úhradu skutočne vynaložených administratívnych nákladov na sprístupnenie požadovaných informácií prostredníctvom komunikačných platforiem.

4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 51 s cieľom zmeniť prílohu VI revíziou zoznamu častí, komponentov a materiálov vozidiel a rozsahu informácií, ktoré majú výrobcovia vozidiel poskytovať. Komisia zohľadní technický a regulačný vývoj, aktuálne informačné technológie a predvídateľný technologický vývoj v oblasti vozidiel.

Článok 12

Označovanie častí, komponentov a materiálov prítomných vo vozidlách

1. Výrobcovia vozidiel a ich dodávatelia používajú nomenklatúru noriem týkajúcich sa kódovania komponentov a materiálov uvedených v bodoch 1, 2 a 3 prílohy VII na označovanie a identifikáciu častí, komponentov a materiálov vozidiel.

2. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 51 s cieľom zmeniť prílohu VII tak, aby sa prispôsobila vedeckému a technickému pokroku.

Článok 13

Digitálny pas obehovosti vozidla

1. Od 1. septembra 2032 musí mať každé vozidlo uvedené na trh digitálny pas obehovosti vozidla, ktorý je v súlade a interoperabilný s inými environmentálnymi pasmi vozidla zavedenými podľa práva Únie, najmä s pasmi uvedenými v článku 77 nariadenia (EÚ) 2023/1542, v článku 3 bode 68 nariadenia (EÚ) 2024/1257 a s inými príslušnými pasmi stanovenými podľa nariadenia (EÚ) 2024/1781 a podľa možnosti sa do nich začlení

2. Digitálny pas obehovosti vozidla, ktoré sa uvádza na trh, je prístupný bezplatne a obsahuje v digitálnom formáte:

a) informácie uvedené v článku 11;

b) informácie o častiach vozidla obsahujúcich olovo, ortuť, kadmium alebo šesťmocný chróm, ako sa uvádza vo výnimke stanovenej v článku 5 ods. 5;

c) vyhlásenie o podiele recyklovaného obsahu plastov a materiálov uvedených v článku 10 ods. 1;

d) oficiálny katalóg náhradných dielov pre príslušný typ vozidla.

3. Ak sú informácie požadované podľa tohto článku už prístupné prostredníctvom pasu uvedeného v odseku 1, ktorý nie je digitálnym pasom obehovosti vozidla, informácie požadované podľa odseku 2 sa neduplikujú v digitálnom pase obehovosti vozidla za predpokladu, že je zabezpečená interoperabilita.

4. Výrobca vozidiel, ktorý uvádza vozidlo na trh, zabezpečí, aby informácie uvedené v odseku 2 boli presné, úplné a aktuálne.

5. Všetky informácie uvedené v digitálnom pase obehovosti vozidla musia byť v súlade s pravidlami stanovenými Komisiou v odseku 6 a musia byť:

a) založené na otvorených normách;

b) vypracované v interoperabilnom formáte;

c) prenositeľné prostredníctvom otvorenej interoperabilnej siete na výmenu údajov bez odkázanosti na určitého dodávateľa;

d) strojovo čitateľné, štruktúrované a vyhľadateľné.

6. Komisia do 14. augusta 2030 prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia pravidlá týkajúce sa:

a) spôsobu a základných požiadaviek na technické riešenie, ktoré sa použije na prístup k digitálnemu pasu obehovosti vozidla spôsobom, ktorý nevylučuje žiadne konkrétne technologické riešenie;

b) požiadaviek na technický návrh a fungovanie digitálneho pasu obehovosti vozidla vrátane pravidiel, ktoré sa týkajú:

i) zosúladenia a interoperability digitálneho pasu obehovosti vozidla s inými pasmi vyžadovanými právnymi predpismi Únie;

ii) uchovávania a spracúvania informácií zahrnutých v digitálnom pase obehovosti vozidla;

iii) dostupnosti digitálneho pasu obehovosti vozidla po tom, ako výrobca vozidla zodpovedný za plnenie povinností stanovených v odseku 4 zanikne alebo ukončí svoju činnosť v Únii;

c) zavedenia, zmeny a aktualizovania informácií uvedených v digitálnom pase obehovosti vozidla tretími stranami inými ako výrobca vozidla;

d) podmienok prístupu k digitálnemu pasu obehovosti vozidla vrátane práva na prístup a príslušných pravidiel ochrany údajov a ochrany práv duševného vlastníctva;

e) umiestnenia dátového nosiča alebo iného identifikátora umožňujúceho prístup k digitálnemu pasu obehovosti daného vozidla.

Pri stanovení pravidiel uvedených v prvom pododseku Komisia zohľadní potrebu zabezpečiť vysokú úroveň bezpečnosti a ochrany súkromia.

Vykonávacie akty uvedené v prvom pododseku sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 52 ods. 2.

KAPITOLA IV

NAKLADANIE S VOZIDLAMI PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI

ODDIEL 1

Všeobecné ustanovenia

Článok 14

Príslušný orgán pre nakladanie s vozidlami po skončení životnosti

1. Členské štáty určia jeden alebo viac príslušných orgánov zodpovedných za povinnosti podľa tejto kapitoly, najmä za monitorovanie a overovanie plnenia povinností hospodárskymi subjektmi, výrobcami a organizáciami zodpovednosti výrobcov, ako sa stanovujú v článkoch 15 až 37 a prílohe I.

2. Každý členský štát môže určiť jedno kontaktné miesto spomedzi príslušných orgánov uvedených v odseku 1 na účely komunikácie s Komisiou.

3. Členské štáty stanovia podrobnosti týkajúce sa organizácie a činnosti príslušných orgánov vrátane administratívnych a procesných pravidiel:

a) registrácie výrobcov v súlade s článkom 19;

b) autorizácie výrobcov a organizácií zodpovednosti výrobcov v súlade s článkom 18;

c) dohľadu nad plnením povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov v súlade s článkami 16 a 20;

d) zberu údajov o vozidlách a vozidlách po skončení životnosti v súlade s článkom 19 ods. 12 a článkom 50 ods. 6;

e) sprístupnenia informácií v súlade s článkom 50.

4. Do 30. júna 2027 členské štáty oznámia Komisii názvy a adresy príslušných orgánov určených podľa odseku 1. Členské štáty sú povinné Komisiu bez zbytočného odkladu informovať o akýchkoľvek zmenách názvov alebo adries uvedených príslušných orgánov.

Článok 15

Autorizované zariadenia na spracovanie

1. Bez toho, aby bola dotknutá smernica 2010/75/EÚ, každé zariadenie alebo podnik so zámerom vykonávať činnosti spracúvania vozidiel po skončení životnosti musí získať povolenie príslušného orgánu v súlade s článkom 23 smernice 2008/98/ES a spĺňať podmienky stanovené v tomto povolení.

2. Na účely vydania povolenia uvedeného v odseku 1 tohto článku príslušný orgán overuje, či zariadenie alebo podnik má kapacity potrebné na splnenie povinností stanovených v článku 26.

3. V povoleniach uvedených v odseku 1 tohto článku sa uvedie, že zariadenia na spracovanie majú oprávnenie vydávať osvedčenie o zničení podľa článku 25.

Odchylne od prvého pododseku tohto odseku môžu členské štáty vo svojich vnútroštátnych právnych rámcoch stanoviť, že autorizované zariadenia na spracovanie sú oprávnené vydávať osvedčenie o zničení uvedené v článku 25.

4. Výrobcovia alebo v prípade vymenovania podľa článku 17 ods. 1 organizácie zodpovednosti výrobcov môžu uzatvárať zmluvy s autorizovanými zariadeniami na spracovanie na účely plnenia svojich povinností v oblasti zodpovednosti výrobcov. Takéto zmluvy musia byť spravodlivé a transparentné a nesmú obsahovať diskriminačné podmienky.

Členské štáty môžu poskytnúť vzorovú zmluvu na uľahčenie dodržiavania tohto článku.

5. Členské štáty zabezpečujú, aby podmienky a postupy udeľovania povolenia boli v plnom rozsahu koordinované, ak je účastníkom povoľovacieho konania viac než jeden príslušný orgán alebo ak viac než jedno zariadenie alebo jeden podnik zamýšľa vykonávať činnosti spracúvania vozidiel po skončení životnosti, s cieľom zaručiť účinný integrovaný prístup všetkých príslušných orgánov.

6. Komisia je splnomocnená prijať vykonávací akt, v ktorom sa stanovujú podrobné požiadavky na zmluvy uvedené v odseku 4 tohto článku s cieľom zabezpečiť spravodlivé, transparentné a nediskriminačné podmienky. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 52 ods. 2.

ODDIEL 2

Rozšírená zodpovednosť výrobcov

Článok 16

Rozšírená zodpovednosť výrobcov

1. Od 1. septembra 2029 majú výrobcovia rozšírenú zodpovednosť výrobcov za vozidlá, ktoré prvýkrát sprístupnia na trhu na území členského štátu, vrátane prípadov, ak bolo vozidlo predtým sprístupnené na trhu v inom členskom štáte, ako je členský štát, na ktorého území sa vozidlo sprístupňuje. Systém rozšírenej zodpovednosti výrobcov musí byť v súlade s článkami 8 a 8a smernice 2008/98/ES a musí spĺňať požiadavky stanovené v tejto kapitole.

2. Rozšírená zodpovednosť výrobcov zahŕňa aj povinnosť výrobcov zabezpečiť, aby:

a) vozidlá, ktoré sprístupnili prvýkrát na trhu na území členského štátu a ktoré sa stali vozidlami po skončení životnosti, sa:

   i) zbierali v súlade s článkom 23;

   ii) spracúvali v súlade s článkom 26;

b) prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom, ktorí spracúvajú vozidlá po skončení životnosti uvedené v písmene a), dosiahli cieľové hodnoty stanovené v článku 33.

3. V najvzdialenejších regiónoch uvedených v článku 349 ZFEÚ môžu členské štáty prispôsobiť povinnosti výrobcov uvedené v odsekoch 1 a 2 tohto článku s cieľom pokryť náklady na nakladanie s vozidlami po skončení životnosti a so zreteľom na charakteristiky týchto regiónov.

4. Okrem informácií uvedených v článku 8a ods. 3 písm. e) smernice 2008/98/ES výrobcovia v prípade individuálneho plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov alebo organizácie zodpovednosti výrobcov vymenované v prípade kolektívneho plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov raz ročne uverejňujú na svojich webových sídlach s výhradou obchodného a priemyselného tajomstva informácie o zbere vozidiel po skončení životnosti a dosiahnutí cieľov v oblasti opätovného použitia a recyklácie, opätovného použitia a zhodnocovania a recyklácie plastov samy, v prípade individuálneho plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov, alebo ich uverejňujú výrobcovia, ktorí danú organizáciu zodpovednosti výrobcov vymenovali v prípade kolektívneho plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov.

Článok 17

Organizácie zodpovednosti výrobcov

1. Výrobcovia sa môžu rozhodnúť buď pre individuálne plnenie svojich povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov, alebo môžu vymenovať organizáciu zodpovednosti výrobcov oprávnenú v súlade s článkom 18, aby plnila povinnosti vyplývajúce z rozšírenej zodpovednosti výrobcov v ich mene.

Členské štáty môžu prijať opatrenia vyžadujúce, aby výrobcovia vymenovali organizáciu zodpovednosti výrobcov, ktorá bude v ich mene plniť ich povinnosti vyplývajúce z rozšírenej zodpovednosti.

2. Organizácie zodpovednosti výrobcov zabezpečujú dôvernosť údajov, ktorými disponujú, pokiaľ ide o informácie chránené vlastníckymi právami alebo informácie pochádzajúce priamo od jednotlivých výrobcov alebo ich splnomocnených zástupcov pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu.

3. Okrem informácií uvedených v článku 16 ods. 4 organizácie zodpovednosti výrobcov sprístupňujú verejnosti aj informácie o výberovom konaní uplatňovanom v súlade s odsekom 5 tohto článku.

4. Organizácie zodpovednosti výrobcov zabezpečujú pravidelný dialóg medzi zainteresovanými stranami podľa článku 8a ods. 6 smernice 2008/98/ES. Prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom, ktorí pôsobia v oblasti zberu a spracovania vozidiel po skončení životnosti, vymenujú pozorovateľov do výkonných rád organizácií zodpovednosti výrobcov.

5. Prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom podliehajú nediskriminačnému výberovému konaniu, ktoré je založené na transparentných kritériách na vyhodnotenie ponúk, vykonávané výrobcami alebo organizáciami zodpovednosti výrobcov a ktoré nepredstavuje neprimeranú zaťaž pre malé a stredné podniky.

Článok 18

Povolenie na plnenie rozšírenej zodpovednosti výrobcov

1. Výrobca v prípade individuálneho plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov a organizácie zodpovednosti výrobcov vymenované v prípade kolektívneho plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov požiadajú o autorizáciu príslušný orgán.

2. Autorizácia sa udelí len vtedy, ak sa preukáže, že sú splnené požiadavky stanovené v článku 8a ods. 3 písm. a) až d) smernice 2008/98/ES a opatrenia zavedené výrobcom alebo organizáciou zodpovednosti výrobcov postačujú na splnenie povinností stanovených v tejto kapitole, pokiaľ ide o počet vozidiel, ktoré výrobca alebo výrobcovia, v mene ktorých koná organizácia zodpovednosti výrobcov, prvýkrát sprístupnili na trhu na území členského štátu.

Výrobcovia v prípade individuálneho plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov a organizácie zodpovednosti výrobcov v prípade kolektívneho plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov sa môžu zaregistrovať, len ak im príslušný orgán udelí autorizáciu v súlade s týmto článkom. Nie je tým dotknutá možnosť skombinovať postup registrácie podľa článku 19 a postup udelenia autorizácie podľa tohto článku do jedného postupu.

3. Členské štáty do svojich opatrení, ktorými sa stanovujú administratívne a procesné pravidlá uvedené v článku 14 ods. 3 písm. b), zahrnú podrobnosti o postupe udelenia autorizácie, ktoré sa môžu líšiť podľa toho, či sa vzťahujú na individuálne alebo kolektívne plnenie povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov, a spôsoby overovania súladu výrobcov a organizácií zodpovednosti výrobcov vrátane informácií, ktoré majú výrobcovia alebo organizácie zodpovednosti výrobcov poskytnúť na tento účel.

4. Výrobca alebo organizácia zodpovednosti výrobcov bez zbytočného odkladu oznámia príslušnému orgánu všetky zmeny informácií uvedených v autorizácii, všetky zmeny týkajúce sa podmienok autorizácie alebo trvalé ukončenie svojich činností.

5. Mechanizmus vnútornej kontroly stanovený v článku 8a ods. 3 písm. d) smernice 2008/98/ES sa vykonáva pravidelne a aspoň každé tri roky a na žiadosť príslušného orgánu s cieľom overiť, či sa dodržiavajú ustanovenia uvedeného písmena a či sú naďalej splnené podmienky autorizácie uvedené v odseku 2 tohto článku. Výrobca alebo organizácia zodpovednosti výrobcov predloží na požiadanie správu o vnútornej kontrole a v prípade potreby návrh plánu nápravných opatrení príslušnému orgánu. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci podľa odseku 6 tohto článku, príslušný orgán môže predložiť pripomienky k správe o vnútornej kontrole a k návrhu plánu nápravných opatrení a oznámi všetky takého pripomienky výrobcovi alebo organizácii zodpovednosti výrobcov. Výrobca alebo organizácia zodpovednosti výrobcov na základe uvedených pripomienok vypracujú a vykonávajú plán nápravných opatrení.

6. Príslušný orgán môže rozhodnúť o zrušení autorizácie, ak výrobca alebo organizácia zodpovednosti výrobcov už nespĺňajú požiadavky týkajúce sa organizácie zberu a spracovania po skončení životnosti, neplnia si povinnosti v súvislosti s podávaním správ príslušnému orgánu, príslušnému orgánu neoznámia všetky zmeny, ktoré sa týkajú podmienok autorizácie, alebo ak ukončili činnosť.

Článok 19

Registrácia

1. Členské štáty do 31. augusta 2029 zriadia register výrobcov alebo použijú existujúci register výrobcov, ktorý slúži na monitorovanie dodržiavania požiadaviek tejto kapitoly výrobcami.

Register umožní prepojenie s inými vnútroštátnymi registrami webových sídel výrobcov s cieľom uľahčiť vo všetkých členských štátoch registráciu výrobcov alebo splnomocnených zástupcov pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu a aj s vnútroštátnymi webovými sídlami obsahujúcimi informácie o postupe registrácie, ak sú dostupné.

Komisia do 31. augusta 2029 zriadi webové sídlo, ktoré bude obsahovať odkazy na všetky vnútroštátne registre výrobcov s cieľom uľahčiť registráciu vo všetkých členských štátoch.

Členské štáty informujú Komisiu o odkazoch na svoje vnútroštátne registre výrobcov do 30 dní od spustenia týchto registrov.

2. Výrobcovia sa registrujú vo vnútroštátnom registri uvedenom v odseku 1. Na tento účel predkladajú žiadosť o registráciu v každom členskom štáte, v ktorom sprístupňujú vozidlo na trhu prvýkrát.

Výrobcovia predkladajú žiadosť o registráciu prostredníctvom systému elektronického spracúvania údajov, ako sa uvádza v odseku 8 písm. a).

Výrobcovia sprístupnia na trhu členského štátu vozidlá len vtedy, ak oni sami alebo v prípade autorizácie ich splnomocnení zástupcovia pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu sú v takomto členskom štáte zaregistrovaní.

3. Žiadosť o registráciu obsahuje informácie uvedené v prílohe IX. Členské štáty môžu v prípade potreby požiadať o doplňujúce informácie alebo dokumenty, aby mohli účinne využívať register výrobcov.

4. Odchylne od odseku 3 tohto článku sa informácie uvedené v odseku 1 písm. d) prílohy IX poskytujú buď v žiadosti o registráciu podľa odseku 3 tohto článku, alebo v žiadosti o autorizáciu podľa článku 18.

5. Ak výrobca vymenoval organizáciu zodpovednosti výrobcov v súlade s článkom 17 ods. 1, povinnosti podľa tohto článku plní uvedená organizácia *mutatis mutandis*, pokiaľ členský štát, v ktorom bolo vozidlo sprístupnené na trhu prvýkrát, nešpecifikoval inak.

6. Povinnosti podľa tohto článku môže plniť v mene výrobcu splnomocnený zástupca pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu.

Ak jeden splnomocnený zástupca zastupuje v členskom štáte viac ako jedného výrobcu, tento splnomocnený zástupca poskytne meno/názov a kontaktné údaje každého zastupovaného výrobcu osobitne.

7. Členské štáty môžu rozhodnúť, že postup registrácie podľa tohto článku a postup autorizácie podľa článku 18 tvoria jeden postup, za predpokladu, že žiadosť o autorizáciu spĺňa požiadavky stanovené v odsekoch 3 až 6 tohto článku.

8. Príslušný orgán:

a) sprístupňuje na svojom webovom sídle informácie o postupe podávania žiadostí prostredníctvom systému elektronického spracúvania údajov;

b) udeľuje registrácie a poskytne registračné číslo najneskôr do 12 týždňov od predloženia všetkých informácií požadovaných podľa odsekov 2 a 3.

9. Príslušný orgán môže:

a) stanoviť podrobnosti týkajúce sa požiadaviek a procesu registrácie bez toho, aby požiadavky stanovené podľa odsekov 2 a 3 doplnil o ďalšie podstatné požiadavky;

b) účtovať výrobcom poplatky, ktoré vychádzajú z nákladov a sú primerané, za spracovanie žiadostí uvedených v odseku 2 tohto článku a v článku 18 ods. 1.

10. Príslušný orgán môže zamietnuť registráciu výrobcu alebo zrušiť registráciu výrobcu, ak sa informácie uvedené v odseku 3 tohto článku a súvisiace písomné dokumenty neposkytnú alebo nie sú dostatočné, alebo ak výrobca prestane spĺňať požiadavky stanovené v bode 1 písm. d) prílohy IX.

Príslušný orgán zruší registráciu výrobcu, ak výrobca zanikol.

11. Výrobca alebo v príslušných prípadoch jeho splnomocnený zástupca pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu, alebo organizácia zodpovednosti výrobcov vymenovaná v mene výrobcov, ktorých zastupuje, bez zbytočného odkladu oznámi príslušnému orgánu všetky zmeny v informáciách, ktoré obsahuje registrácia, a každé trvalé ukončenie, pokiaľ ide o sprístupňovanie vozidiel, ktoré sú uvedené v evidencii, na trhu na území členského štátu.

12. Výrobca alebo v príslušných prípadoch jeho splnomocnený zástupca pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu, alebo organizácia zodpovednosti výrobcov podáva príslušnému orgánu zodpovednému za register správy o plnení povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov.

Ak informácie v registri výrobcov nie sú verejne prístupné, členské štáty zabezpečia, aby poskytovatelia online platforiem umožňujúci spotrebiteľom uzatvárať s výrobcami zmluvy na diaľku mali k takýmto informáciám bezplatný prístup.

Článok 20

Finančná zodpovednosť výrobcov

1. Finančné príspevky, ktoré platí výrobca, pokrývajú nasledujúce náklady na vozidlá, ktoré výrobca sprístupňuje na trhu prvýkrát v rámci územia členského štátu:

a) náklady na zber vozidiel po skončení životnosti, ktorý je potrebný na splnenie požiadaviek článkov 23 až 25 a na ich efektívnu následnú prepravu a náklady na spracovanie vozidiel po skončení životnosti, ktoré sú potrebné na splnenie požiadaviek v článkoch 26 až 30, 33 a 35, zohľadňujúc príjmy prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom spojené s predajom použitých náhradných dielov a použitých náhradných komponentov, vozidiel po skončení životnosti zbavených znečistenia alebo druhotných surovín získaných z takýchto častí, komponentov a materiálov; tieto náklady sú založené na výpočte priemerných nákladov;

b) náklady na vedenie kampaní na zvýšenie informovanosti určených na informovanie verejnosti a na zlepšenie zberu vozidiel po skončení životnosti;

c) náklady na zriadenie systému oznamovania podľa článku 25;

d) administratívne náklady na zhromažďovanie a sprístupňovanie údajov a oznamovanie príslušným orgánom.

V prípade vozidiel patriacich do rozsahu pôsobnosti smernice 2000/53/ES sprístupnených na trhu pred 13. augustom 2026 a odchylne od písmena a) prvého pododseku a odseku 2 tohto článku zodpovedajú finančné príspevky, ktoré musí výrobca týchto vozidiel poskytnúť, v členských štátoch, v ktorých výrobcovia v súlade s článkom 5 ods. 4 druhým pododsekom smernice 2000/53/ES nemuseli znášať všetky náklady, ale len ich podstatnú časť, výške predstavujúcej podstatnú časť nákladov, ktoré sú v nej uvedené.

2. Finančné príspevky zaplatené výrobcami, ktorí sprístupňujú vozidlo na trh prvýkrát v rámci územia členského štátu, pokrývajú aj náklady uvedené v odseku 1 písm. a) týkajúce sa vozidiel, v prípade ktorých výrobcu nemožno určiť alebo výrobca prestal existovať v členskom štáte, v ktorom sa vozidlo stalo vozidlom po skončení životnosti, v pomere k ich príslušnému podielu na trhu.

3. Finančné príspevky, ktoré platia výrobcovia sprístupňujúci na trhu vozidlá na špeciálne účely, pokrývajú iba náklady uvedené v odseku 1 písm. a), ktoré sa týkajú zberu a odstránenia znečisťujúcich látok z takýchto vozidiel.

4. V prípade individuálneho plnenia povinností rozšírenej zodpovednosti výrobcov poskytujú výrobcovia záruku na vozidlá, ktoré sprístupňujú prvýkrát na trhu na území členského štátu. Uvedenou zárukou sa zabezpečuje financovanie činností uvedených v odseku 1, ktoré sa týkajú uvedených vozidiel, a to aj v prípade trvalého ukončenia ich prevádzky alebo platobnej neschopnosti.

Sumu záruky určuje členský štát, v ktorom bolo vozidlo sprístupnené na trhu prvýkrát, a to s ohľadom na kritériá uvedené v článku 21.

Záruka môže mať formu účasti výrobcu na vhodných systémoch financovania nakladania s vozidlami po skončení životnosti, finančnej záruky alebo rovnocenného poistenia .

5. Ak bolo nové vozidlo typovo schválené vo viacstupňovom typovom schválení, výrobca základného vozidla sa považuje za výrobcu dokončeného vozidla a môže vyberať pomerné príspevky od výrobcov častí iných ako základné vozidlo, ktoré boli typovo schválené vo viacstupňovom typovom schválení. Uvedené pomerné príspevky pokrývajú len náklady súvisiace s odstránením znečisťujúcich látok v súlade s článkom 28 a odstránením častí a komponentov v súlade s článkom 29.

Mikropodniky vymedzené v článku 2 ods. 3 prílohy k odporúčaniu Komisie 2003/361/ES ([39]) sú oslobodené od takýchto príspevkov.

6. Príslušný orgán v úzkej spolupráci s výrobcami, organizáciami zodpovednosti výrobcov a prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom monitoruje:

a) priemerné náklady na činnosti zberu, recyklácie a spracovania a príjmy prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom;

b) úroveň finančných príspevkov, ktoré majú výrobcovia zaplatiť organizáciám zodpovednosti výrobcov vymenovaným v prípade kolektívneho plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov, s cieľom spravodlivo rozdeliť náklady medzi všetkých zainteresovaných prevádzkovateľov.

Článok 21

Modulácia poplatkov

1. V prípade kolektívneho plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcu organizácie zodpovednosti výrobcov zabezpečia, aby sa finančné príspevky, ktoré im platia výrobcovia, upravili aspoň s prihliadnutím na:

a) hmotnosť vozidla s výnimkou batérií pre elektrické vozidlá;

b) mieru recyklovateľnosti a opätovnej použiteľnosti typu vozidla, ku ktorému vozidlo patrí, na základe informácií predložených typovému schvaľovaciemu orgánu v súlade s článkom 4;

c) čas potrebný na rozobratie vozidla v autorizovanom zariadení na spracovanie, najmä častí a komponentov, ktoré je potrebné odstrániť pred drvením podľa článku 29;

d) podiel materiálov a látok, ktoré bránia vysokokvalitným recyklačným procesom;

([39]) Odporúčanie Komisie 2003/361/ES zo 6. mája 2003 o definícii mikropodnikov, malých a stredných podnikov (Ú. v. EÚ L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

e) percentuálny podiel recyklovaného obsahu materiálov použitých vo vozidle, ktoré sú uvedené v článkoch 6 a 10;

f) prítomnosť a množstvo látok uvedených v článku 5 ods. 4.

2. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 51 s cieľom doplniť toto nariadenie o stanovenie podrobných pravidiel uplatňovania kritérií uvedených v odseku 1 tohto článku.

Článok 22

Mechanizmus alokácie nákladov na vozidlá, ktoré sa stávajú vozidlami po skončení životnosti v inom členskom štáte

1. Bez ohľadu na článok 16 a článok 20 ods. 2, ak sa vozidlo kategórie M_1 alebo N_1 stáva vozidlom po skončení životnosti v inom členskom štáte ako v členskom štáte, na ktorého území bolo vozidlo uvedené na trh, a nie je možné identifikovať výrobcu na území členského štátu, na ktorého území sa vozidlo stalo vozidlom po skončení životnosti, výrobca tohto vozidla zabezpečuje pokrytie nákladov na činnosti nakladania s odpadom uvedené v článku 20 ods. 1 písm. a) a d), ktoré vznikli prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom .

2. Na účely splnenia svojich povinností podľa odseku 1 výrobca vozidla:

a) určí písomným mandátom splnomocneného zástupcu pre cezhraničný mechanizmus v každom členskom štáte a informuje príslušné orgány o určeniach a

b) zavedie mechanizmy cezhraničnej spolupráce s prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom, ktorí vykonávajú činnosti nakladania s odpadom uvedené v článku 20 ods. 1 písm. a) a d).

Splnomocnený zástupca výrobcu vozidla uvedený v písmene a) prvého pododseku tohto odseku vykonáva úlohy uvedené v splnomocnení prijatom od výrobcu vozidla. Výrobca vozidla môže poveriť organizáciu zodpovednosti výrobcov, aby konala ako jeho splnomocnený zástupca.

Ak je výrobca vozidla usadený mimo územia Únie, zástupca výrobcu vozidla v Únii vymenovaný podľa článku 13 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/858 môže plniť povinnosti výrobcu vozidla podľa písmen a) a b) prvého pododseku tohto odseku.

3. Výrobcovia vozidiel preukážu súlad s požiadavkami stanovenými v odseku 2 svojim výrobcom.

4. Výrobcovia sprístupnia na trhu členského štátu len tie vozidlá od výrobcov vozidiel, ktorí preukázali súlad s požiadavkami stanovenými v odseku 2.

5. Členský štát, v ktorom sa vozidlo stalo vozidlom po skončení životnosti, monitoruje, či výrobcovia vozidiel a ich splnomocnení zástupcovia dodržiavajú odseky 1 a 2 tohto článku. Monitorovanie sa vykonáva na základe informácií o vykonávaní odsekov 1 a 2 tohto článku, ktoré overia a príslušným orgánom oznámia výrobcovia vozidiel a ich splnomocnení zástupcovia, a to najmä o výpočte a alokácii nákladov na nakladanie s vozidlami po skončení životnosti podľa odseku 1 tohto článku s náležitým prihliadnutím na obchodné tajomstvo a iné obavy týkajúce sa konkurencieschopnosti.

6. Ak je potrebné zabezpečiť dodržiavanie tohto článku s prihliadnutím na informácie poskytnuté členskými štátmi v rámci činností spolupráce a monitorovania uvedených v odsekoch 2 a 5 tohto článku, Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 51 tohto nariadenia. Cieľom takýchto aktov je najmä zabrániť narušeniu jednotného trhu a zabezpečiť rovnaké podmienky pre hospodárske subjekty usadené v Únii a mimo nej. V delegovaných aktoch sa môžu stanoviť podrobné pravidlá týkajúce sa povinností výrobcov vozidiel, najmä tých, ktorí sú usadení mimo Únie, splnomocnených zástupcov výrobcov, výrobcov, členských štátov a prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom, a vlastností mechanizmov uvedených v tomto článku.

ODDIEL 3

Zber vozidiel po skončení životnosti

Článok 23

Zber vozidiel po skončení životnosti

1. Výrobcovia zabezpečia, aby všetky vozidlá, ktoré sprístupnili na trhu prvýkrát na území členského štátu, boli po skončení životnosti zozbierané.

2. Na účely odseku 1 výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 17 ods. 1 organizácie zodpovednosti výrobcov vytvárajú systémy zberu vrátane zberných miest alebo sa na ich vytvorení podieľajú.

Členské štáty prijmú potrebné opatrenia, aby výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 17 ods. 1 organizácie zodpovednosti výrobcov vytvárali systémy zberu pre všetky vozidlá po skončení životnosti.

3. Výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 17 ods. 1 organizácie zodpovednosti výrobcov zabezpečujú, aby systémy zberu uvedené v odseku 2 tohto článku:

a) pokrývali celé územie členského štátu;

b) mali zabezpečenú primeranú dostupnosť autorizovaných zariadení na spracovanie alebo zberných miest vzhľadom na veľkosť a hustotu obyvateľstva, očakávaný objem vozidiel po skončení životnosti, pričom sa neobmedzujú na oblasti, v ktorých sú zber a následné nakladanie najziskovejšie;

c) zabezpečovali zber odpadových dielov z opráv vozidiel;

d) umožňovali zber vozidiel po skončení životnosti bez ohľadu na ich pôvod;

e) umožňovali bezplatné odovzdanie všetkých vozidiel po skončení životnosti do zberných miest alebo autorizovaných zariadení na spracovanie, ako sa stanovuje v článku 24 ods. 2.

4. Výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 17 ods. 1 organizácie zodpovednosti výrobcov na svojich webových sídlach uverejňujú a pravidelne aktualizujú zoznam zberných miest a autorizovaných zariadení na spracovanie a organizujú vzdelávacie kampane, ktorými propagujú systémy zberu vozidiel po skončení životnosti a informujú o environmentálnych dôsledkoch nenáležitého zberu vozidiel po skončení životnosti a nakladania s nimi. Členské štáty môžu vyžadovať, aby sa vzdelávacie kampane koordinovali v rámci členského štátu v spolupráci s výrobcami alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 17 ods. 1 organizáciami zodpovednosti výrobcov, ako aj s príslušnými orgánmi.

5. Členské štáty môžu poveriť zberom vozidiel po skončení životnosti iné zberné miesta než autorizované zariadenia na spracovanie.

Zberné miesta musia získať povolenie od príslušného orgánu v súlade s článkom 23 smernice 2008/98/ES a musia spĺňať podmienky stanovené v tomto povolení. Príslušný orgán na účely vydania povolenia overuje, či zariadenie alebo podnik má kapacity potrebné na splnenie týchto povinností:

a) vykonávať zber vozidiel po skončení životnosti a ich dočasné skladovanie v súlade s časťou A prílohy VIII;

b) pripraviť transfer zozbieraných vozidiel po skončení životnosti do autorizovaných zariadení na spracovanie zabránením náhodnému úniku kvapalín a neoprávnenému prístupu k zbernému miestu;

c) zaručiť, že všetky zozbierané vozidlá po skončení životnosti sa presunú do autorizovaného zariadenia na spracovanie do dvoch mesiacov od ich prevzatia.

6. Zberné miesta vydajú vlastníkovi vozidla doklad v elektronickom formáte, ktorým potvrdia prevzatie vozidla po skončení životnosti, a prostredníctvom postupu elektronického oznamovania stanoveného v súlade s článkom 25 ods. 2 ho predložia príslušným orgánom členského štátu vrátane príslušných orgánov určených podľa článku 14.

Článok 24

Odovzdanie vozidiel po skončení životnosti

1. Vlastník vozidla a každý hospodársky subjekt konajúci v mene vlastníka vozidla, ktoré sa stane vozidlom po skončení životnosti, ho bez zbytočného odkladu odovzdá autorizovanému zariadeniu na spracovanie alebo zbernému miestu. Uvedená povinnosť sa nevzťahuje na obytné automobily uvedené v časti A bode 5.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858, ktoré sa stali vozidlami po skončení životnosti, pokiaľ sa tieto vozidlá používajú na účely bývania.

Všetky vozidlá po skončení životnosti, ktorých vlastníka nie je možné identifikovať, sa odovzdajú na spracovanie do autorizovaných zariadení na spracovanie.

2. Odovzdanie vozidla po skončení životnosti do autorizovaného zariadenia na spracovanie alebo na zberné miesto je pre posledného vlastníka vozidla bezplatné, pokiaľ na vozidle po skončení životnosti nechýba žiadny zo základných častí alebo komponentov vozidla alebo pokiaľ neobsahuje odpad, ktorý bol do vozidla po skončení životnosti pridaný.

3. Základnými časťami na účely tohto článku sú najmä:

a) elektrické hnacie motory;

b) batérie pre elektrické vozidlá;

c) motory;

d) viaceré veľké kusy karosérie.

4. Ak vo vozidle po skončení životnosti chýba batéria pre elektrické vozidlo, odovzdanie po skončení životnosti zostáva bezplatné, ak posledný vlastník vozidla poskytne dokumentáciu, ktorá preukazuje, že s batériou pre elektrické vozidlo manipuloval profesionálny prevádzkovateľ v súlade s nariadením (EÚ) 2023/1542.

5. V prípade vozidiel, ktoré boli poisťovňami vyhlásené za technickú totálnu škodu, je odovzdanie takýchto vozidiel po skončení životnosti bezplatné bez ohľadu na to, že chýbajú základné časti uvedené v odseku 2.

Článok 25

Osvedčenie o zničení

1. Autorizované zariadenie na spracovanie vydá poslednému vlastníkovi vozidla pri odovzdaní vozidla po skončení životnosti autorizovanému zariadeniu na spracovanie osvedčenie o zničení. Osvedčenie o zničení sa vydáva v súlade so vzorom uvedeným v prílohe X.

2. Osvedčenie o zničení sa vydáva v elektronickom formáte a poskytuje sa prostredníctvom postupu elektronického oznamovania príslušným orgánom členského štátu vrátane príslušných orgánov určených podľa článku 14. Autorizované zariadenie na spracovanie poskytne kópiu elektronického oznámenia poslednému vlastníkovi vozidla a každému hospodárskemu subjektu konajúcemu v mene vlastníka vozidla.

3. Ak je vozidlo po skončení životnosti, pre ktoré bolo vydané osvedčenie o zničení v jednom členskom štáte, evidované v inom členskom štáte, informujú príslušné orgány určené členským štátom, v ktorom bolo vydané osvedčenie o zničení, o vydaní osvedčenia o zničení dotknutého vozidla príslušné orgány určené členským štátom, v ktorom je vozidlo evidované.

4. Príslušné orgány evidencie vozidla zrušia evidenciu vozidla po skončení životnosti iba po doručení osvedčenia o zničení tohto vozidla.

5. Osvedčenia o zničení vydané v členskom štáte sa uznávajú vo všetkých ostatných členských štátoch.

ODDIEL4

Spracovanie vozidiel po skončení životnosti

Článok 26

Povinnosti autorizovaných zariadení na spracovanie

1. Autorizované zariadenia na spracovanie zabezpečujú, aby sa všetky vozidlá po skončení životnosti a ich časti, komponenty a materiály, ako aj odpadové diely z opráv vozidiel prijímali a spracúvali v súlade s podmienkami stanovenými v ich povoleniach a v súlade s týmto nariadením. Spracovanie vozidiel po skončení životnosti môže vykonať jedno autorizované spracovateľské zariadenie individuálne alebo, s výnimkou odstránenia znečistenia, v spolupráci s inými autorizovanými zariadeniami na spracovanie odpadu.

2. Autorizované zariadenia na spracovanie:

a) skladujú, a to aj dočasne, všetky vozidlá po skončení životnosti a ich časti, komponenty a materiály v súlade s minimálnymi požiadavkami stanovenými v časti A prílohy VIII;

b) odstraňujú znečisťujúce látky zo všetkých vozidiel po skončení životnosti v súlade s článkom 28 a minimálnymi požiadavkami stanovenými v časti B prílohy VIII;

c) odstraňujú z vozidiel po skončení životnosti časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VIII v súlade s článkami 29 a 30;

d) spracúvajú všetky vozidlá po skončení životnosti a ich časti, komponenty a materiály v súlade s článkami 27 až 31, 33, 34 a 35 tohto nariadenia a prílohou VIII k tomuto nariadeniu, s hierarchiou odpadového hospodárstva a s všeobecnými požiadavkami stanovenými v článku 4 smernice 2008/98/ES;

e) v príslušných prípadoch uplatňujú najlepšie dostupné techniky vymedzené v článku 3 bode 10 smernice 2010/75/EÚ;

f) spracúvajú prijaté vozidlo po skončení životnosti do 12 mesiacov od dátumu odovzdania.

Okrem požiadaviek stanovených v článku 35 smernice 2008/98/ES autorizované zariadenia na spracovanie elektronicky uchovávajú záznam o všetkých vykonaných činnostiach spracovania vozidiel po skončení životnosti, ako sa uvádzajú v písmenách a) až e) prvého pododseku tohto odseku, počas troch rokov a môžu tieto informácie predložiť na žiadosť príslušných vnútroštátnych orgánov.

3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 51 s cieľom zmeniť prílohu VIII prispôsobením minimálnych požiadaviek na spracovanie vozidiel po skončení životnosti vedeckému a technickému pokroku v oblasti technológií spracúvania vrátane:

a) dopĺňania, vypúšťania a revízie častí a komponentov uvedených v časti C prílohy VIII;

b) revízie cieľových hodnôt výstupných podielov uvedených v časti G bode 2 prílohy VIII;

c) rozšírenia zoznamu typov hliníkových zliatin uvedených v časti G bode 2 písm. b) a c) prílohy VIII;

d) doplnenia požiadaviek na kvalitu, ktoré zvýšia separáciu recyklovateľných plastov, a cieľových hodnôt pre následné recyklačné technológie uplatniteľné na časť G bod 2 prílohy VIII.

4. Členské štáty vyzývajú autorizované zariadenia na spracovanie, aby zaviedli certifikované systémy environmentálneho manažérstva a dali uskutočniť audity v súlade s nariadením (ES) č. 1221/2009.

Článok 27

Všeobecné požiadavky na drvenie

1. Od 1. septembra 2029 autorizované zariadenia na spracovanie a ostatní prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom vykonávajúci činnosti drvenia vyžadujú, aby vozidlá po skončení životnosti, ktoré im boli odovzdané na drvenie, alebo veľké časti a komponenty z podvozku alebo karosérie vozidiel po skončení životnosti kategórií N_2, N_3, M_2, M_3 a O, ktoré im boli odovzdané na drvenie alebo rezanie:

a) boli zbavené znečisťujúcich látok v súlade s článkom 28 a častí a komponentov v súlade s článkom 29 a

b) k nim bola priložená kópia osvedčenia o zničení, ktoré bolo vydané pre dotknuté vozidlo po skončení životnosti.

2. Autorizované zariadenia na spracovanie a prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom, ktorí vykonávajú činnosti drvenia a preberajú vozidlá po skončení životnosti, ktoré nespĺňajú požiadavky stanovené v odseku 1:

a) nahlásia nesúlad príslušnému orgánu vrátane mena/názvu a kontaktných údajov fyzickej alebo právnickej osoby, ktorá odovzdala vozidlo po skončení životnosti autorizovanému zariadeniu na spracovanie alebo inému prevádzkovateľovi nakladania s odpadom na účely drvenia;

b) zdržia sa použitia týchto vozidiel po skončení životnosti v rámci svojej činnosti drvenia, pokiaľ takéto činnosti neschváli príslušný orgán alebo kým sa neprijmú potrebné kroky na spracovanie vozidla po skončení životnosti v súlade s článkami 28 a 29 a na vydanie osvedčenia o zničení v súlade s článkom 25.

3. Autorizované zariadenia na spracovanie a prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom, ktorí vykonávajú drvenie vozidiel po skončení životnosti, môžu zmiešavať vozidlá po skončení životnosti, ich časti, komponenty a materiály s odpadom z obalov a s odpadom z elektrických a elektronických zariadení len vtedy, ak sú splnené kritériá a limitné hodnoty uvedené v časti G bodoch 1 a 2 prílohy VIII.

Článok 28

Odstránenie znečisťujúcich látok z vozidiel po skončení životnosti

1. Autorizované zariadenie na spracovanie do 30 dní od odovzdania vozidla po skončení životnosti do zariadenia odstráni znečisťujúce látky z tohto vozidla pred ich ďalším spracovaním v súlade s minimálnymi požiadavkami stanovenými v časti B prílohy VIII.

2. Tekutiny a kvapaliny uvedené v časti B prílohy VIII sa zbierajú a skladujú samostatne v súlade s požiadavkami stanovenými v časti A prílohy VIII. Odpadové oleje sa zbierajú a skladujú samostatne od ostatných tekutín a kvapalín a spracúvajú sa v súlade s článkom 21 smernice 2008/98/ES.

3. Časti, komponenty a materiály, ktoré obsahujú látky uvedené v článku 5 ods. 4 tohto nariadenia sa z vozidla po skončení životnosti odstránia a spracujú v súlade s článkom 17 smernice 2008/98/ES.

4. Batérie z vozidiel po skončení životnosti sa odstraňujú samostatne a skladujú sa v určenom priestore na ďalšie spracovanie v súlade s článkom 70 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2023/1542.

5. Časti, komponenty a materiály, ktoré boli zbavené znečistenia, sa spracujú a označia v súlade s článkami 18 a 19 smernice 2008/98/ES.

6. Autorizované zariadenie na spracovanie zdokumentuje odstránenie znečisťujúcich látok z vozidiel po skončení životnosti zaznamenaním informácií uvedených v časti B bode 4 prílohy VIII a tieto informácie oznámi za každý kalendárny rok príslušnému orgánu členského štátu.

Článok 29

Povinné odstránenie častí a komponentov na opätovné použitie, repasovanie, renovovanie a recyklovanie pred drvením

1. Od 1. septembra 2029 autorizované zariadenia na spracovanie zabezpečujú, aby časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VIII boli odstránené z vozidla po skončení životnosti pred drvením alebo lisovaním, po odstránení znečisťujúcich látok podľa článku 28.

Autorizované zariadenia na spracovanie odstránia časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VIII s potenciálom opätovného použitia, repasovania alebo renovovania sa nedeštruktívnym spôsobom.

Druhý pododsek tohto odseku sa neuplatňuje, ak autorizované zariadenie na spracovanie preukáže, že ručné rozobratie, poloautomatická alebo automatická demontáž nedeštruktívnym spôsobom častí a komponentov uvedených v časti C prílohy VIII predstavuje neprimerané hospodárske náklady, ktoré nemožno kompenzovať očakávanými príjmami z opätovného použitia, repasovania alebo renovovania týchto častí a komponentov.

2. Od autorizovaného zariadenia na spracovanie sa nevyžaduje, aby odstránilo časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VIII, s výnimkou tých, ktoré sa majú odstrániť nedeštruktívnym spôsobom v súlade s odsekom 1 tohto článku, ak preukáže, že technológie po drvení oddeľujú materiály od častí a komponentov označených v druhom stĺpci časti C prílohy VIII rovnako účinne ako postupy ručného rozobratia, postupy poloautomatickej alebo automatickej demontáže, a že sú splnené kritériá a limitné hodnoty uvedené v časti G bodoch 1 a 2 prílohy VIII.

Autorizované zariadenie na spracovanie poskytuje na účely prvého pododseku informácie uvedené v časti G bode 3 prílohy VIII.

3. Okrem povinností stanovených v článku 35 smernice 2008/98/ES autorizované zariadenia na spracovanie vedú záznamy o vozidlách po skončení životnosti, ktoré boli spracované bez predchádzajúceho odstránenia častí, komponentov a materiálov v súlade s odsekom 2 tohto článku, vrátane mena a adresy zariadení na spracovanie a identifikačného čísla dotknutých vozidiel VIN po skončení životnosti.

Autorizované zariadenia na spracovanie poskytujú informácie v záznamoch uvedených v prvom pododseku tohto odseku príslušnému orgánu v súlade s článkom 50 ods. 6.

Článok 30

Požiadavky týkajúce sa odstránených častí a komponentov

1. Všetky časti a komponenty, ktoré boli odstránené z vozidla po skončení životnosti podľa článku 29 ods. 1, sa posudzujú na účely určenia, či sú vhodné na:

a) opätovné použitie v súlade s časťou D bodom 1 písm. a) prílohy VIII;

b) repasovanie alebo renovovanie v súlade s časťou D bodom 1 písm. b) prílohy VIII;

c) recykláciu alebo

d) iné činnosti spracovania, ktorými sa zohľadňujú osobitné požiadavky na spracovanie podľa časti F prílohy VIII.

Posúdenie sa vykonáva s prihliadnutím najmä na technickú uskutočniteľnosť postupov uvedených v prvom pododseku a na požiadavky bezpečnosti vozidla.

2. Odstránené časti a komponenty vhodné na opätovné použite, repasovanie alebo renovovanie sa:

a) označia v súlade s časťou D bodom 2 prílohy VIII a

b) primerane chránia pred poškodením počas uskladnenia, prepravy, nakládky a vykládky.

3. Časti a komponenty uvedené v časti E prílohy VIII sa nesmú opätovne použiť, pokiaľ sa posúdením uvedeným v odseku 1 nepotvrdí, že použitie týchto častí a komponentov je v súlade s uplatniteľnými požiadavkami na vozidlá stanovenými v nariadeniach (EÚ) 2018/858 a (EÚ) č. 168/2013. Uvedené časti a komponenty sa môžu previesť na iný hospodársky subjekt na opätovné použitie len vtedy, ak ich má inštalovať kvalifikovaný prevádzkovateľ opráv a údržby.

4. Časti a komponenty z vozidiel po skončení životnosti alebo z činnosti opravy a údržby, ktoré sa posúdia ako vhodné na opätovné použitie, repasovanie alebo renovovanie, sa nepovažujú za odpad. Autorizované zariadenia na spracovanie na požiadanie sprístupnia príslušným vnútroštátnym orgánom:

a) dokumentáciu potvrdzujúcu posúdenie uvedené v odseku 1, ktorou sa preukazuje, že časti a komponenty sú vhodné na účely opätovného použitia, repasovania alebo renovovania a

b) kópiu faktúry alebo zmluvy týkajúcej sa prevodu týchto častí a komponentov.

5. Tento článok sa neuplatňuje na batérie, na ktoré sa uplatňuje nariadenie (EÚ) 2023/1542.

6. Autorizované zariadenia na spracovanie zabezpečia, aby sa odstránené časti a komponenty, ktoré nie sú vhodné na opätovné použitie, repasovanie alebo renovovanie, zaslali na spracovanie v súlade s odsekom 1 prvým pododsekom písm. c) a d).

Článok 31

Obchod s použitými, repasovanými alebo renovovanými časťami a komponentmi

1. Od 1. septembra 2029 každý hospodársky subjekt, ktorý predáva použité, repasované alebo renovované náhradné diely a komponenty zabezpečí, aby časti a komponenty obsahovali označenie umiestnené autorizovaným zariadením na spracovanie v súlade s článkom 30 ods. 2 písm. a).

2. Hospodárske subjekty v prípade predaja použitých, repasovaných alebo renovovaných častí a komponentov spotrebiteľom zabezpečia, aby si tieto časti a komponenty pri bežnom používaní dokázali zachovať požadované funkcie a vlastnosti a spĺňali ďalšie požiadavky vzťahujúce sa na predávaný tovar v súlade so smernicou (EÚ) 2019/771.

3. Požiadavky na hospodárske subjekty uvedené v odsekoch 1 a 2 sa uplatňujú bez ohľadu na použitú techniku obchodovania vrátane online predaja.

Článok 32

Opätovné použitie, repasovanie a renovovanie častí a komponentov

1. Od 1. septembra 2029 členské štáty prijmú potrebné stimuly na podporu opätovného používania, repasovania, dodatočnej modernizácie a renovovania častí a komponentov, ktoré boli odstránené počas fázy používania alebo fázy po skončení životnosti vozidla.

Stimuly podľa prvého pododseku môžu zahŕňať:

a) požiadavku určenú prevádzkovateľom opráv a údržby, aby zákazníkom ponúkali opravu vozidla pomocou použitých, repasovaných alebo renovovaných náhradných dielov a komponentov popri ponuke opravy vozidla s použitím nových častí a komponentov za predpokladu, že takáto požiadavka je formulovaná tak, že pre mikropodniky a malé podniky nevytvára neprimerané náklady alebo administratívne zaťaženie;

b) hospodárske stimuly navrhnuté na stimuláciu trhu s použitými, repasovanými alebo renovovanými náhradnými dielmi a komponentmi.

2. Členské štáty zahrnú do programov na predchádzanie vzniku odpadu požadovaných podľa článku 29 smernice 2008/98/ES stimuly uvedené v odseku 1 tohto článku.

3. Komisia uľahčuje výmenu informácií o stimuloch uvedených v odseku 1 a výmenu najlepších postupov ich uplatnenia medzi členskými štátmi.

Komisia monitoruje účinnosť stimulov poskytovaných členskými štátmi.

Článok 33

Ciele opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania

1. Od 1. januára 2030 členské štáty prijmú potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 17 ods. 1 organizácie zodpovednosti výrobcov zaistili, aby prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom dosiahli tieto ciele:

a) opätovné použitie a zhodnocovanie, vypočítané spolu, je minimálne 95 % priemernej hmotnosti na vozidlo bez batérií a za rok;

b) opätovné použitie a recyklácia, vypočítané spolu, je minimálne 85 % priemernej hmotnosti na vozidlo bez batérií a za rok.

2. Od 1. januára 2032 členské štáty prijmú potrebné opatrenia na zaistenie toho, aby výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 17 ods. 1 organizácie zodpovednosti výrobcov zabezpečili, aby prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom dosiahli ročný cieľ recyklácie plastov vo výške aspoň 30 % celkovej priemernej hmotnosti plastov obsiahnutých vo vozidlách po skončení životnosti.

Hmotnosť recyklovaného plastu a celková hmotnosť plastu uvedená v prvom pododseku nezahŕňa elastoméry, iné termosety ako polyuretánové peny používané v čalúnení a plasty, ktoré obsahujú akúkoľvek látku uvedenú v článku 7 nariadenia (EÚ) 2019/1021 alebo sú takouto látkou kontaminované, ak sa prekročia prahové hodnoty uvedené v prílohe IV k uvedenému nariadeniu.

Článok 34

Zákaz skládkovania neinertného odpadu

Od 1. septembra 2029 sa ťažké a ľahké frakcie z dezintegrátora po spracovaní vozidiel po skončení životnosti obsahujúce neinertný odpad nesmú prijať na skládku, ak presahujú limitné hodnoty uvedené v časti G bode 2 písm. d) a e) prílohy VIII.

Článok 35

Preprava vozidiel po skončení životnosti

1. Spracovanie vozidiel po skončení životnosti sa môže vykonávať mimo dotknutého členského štátu alebo mimo Únie, ak je preprava vozidiel po skončení životnosti alebo odpadu vzniknutého počas ich spracovania v súlade s nariadením (EÚ) 2024/1157.

2. Preprava vozidiel po skončení životnosti z Únie do tretej krajiny v súlade s odsekom 1 tohto článku sa započítava do plnenia povinností a cieľov stanovených v článku 33 len vtedy, ak vývozca vozidiel po skončení životnosti poskytne listinné dôkazy schválené príslušným orgánom krajiny určenia preukazujúce, že spracovanie sa uskutočnilo za podmienok, ktoré sa vo všeobecnosti považujú za rovnocenné s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení a s požiadavkami ochrany životného prostredia a ľudského zdravia stanovenými v iných právnych predpisoch Únie.

KAPITOLA V

PREVOD VLASTNÍCTVA A ROZLIŠOVANIE MEDZI OJAZDENÝMI VOZIDLAMI A VOZIDLAMI PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI

Článok 36

Prevod vlastníctva ojazdených vozidiel v rámci Únie

1. Na účel prevodu vlastníctva ojazdeného vozidla v rámci Únie musí hospodársky subjekt predložiť každej fyzickej alebo právnickej osobe, ktorá má záujem o nadobudnutie vlastníctva k dotknutému vozidlu dokumentáciu preukazujúcu, že vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti, bez ohľadu na použitý spôsob predaja vrátane špecializovaných aukcií pre hospodárske subjekty, zmlúv uzavretých na diaľku alebo online platforiem. V uvedenej dokumentácii sa preukáže, že vozidlo je spôsobilé na cestnú premávku, alebo uvedie posúdenie v súlade s prílohou I, ktorým sa preukáže, že vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti.

2. Na účel prevodu vlastníctva ojazdeného vozidla v rámci Únie sú fyzické osoby, ktoré nie sú hospodárskymi subjektmi, povinné poskytnúť dokumentáciu uvedenú v odseku 1, len ak:

a) poisťovňa vyhlási vozidlo za ekonomickú totálnu škodu;

b) predaj sa uskutoční výhradne prostredníctvom online platformy bez fyzického odovzdania vozidla medzi predávajúcim a kupujúcim alebo osobou konajúcou v ich mene.

Článok 37

Stav vozidla

1. Pri posudzovaní škody na vozidle, ktoré malo nehodu, poisťovňa alebo akýkoľvek iný automobilový expert, ktorý vykonáva posúdenie v jej mene, posúdi aj to, či toto vozidlo je alebo nie je vozidlom po skončení životnosti v súlade s prílohou I.

2. Príslušné orgány môžu v prípade pochybností o tom, či ojazdené vozidlo je vozidlom po skončení životnosti, požadovať od vlastníka vozidla, aby predložil dokumentáciu, že dotknuté vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti. Uvedená dokumentácia pozostáva z posúdenia v súlade s prílohou I alebo z platného osvedčenia o kontrole technického stavu.

3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 51 tohto nariadenia s cieľom zmeniť toto nariadenie odstránením kritérií uvedených v prílohe I na určenie toho, či je ojazdené vozidlo vozidlom po skončení životnosti, a to za predpokladu, že technologický pokrok v oblasti vysledovateľnosti, opraviteľnosti a bezpečnosti odôvodňuje obmedzenie prípadov, keď sa vozidlo považuje za vozidlo po skončení životnosti.

KAPITOLA VI

VÝVOZ OJAZDENÝCH VOZIDIEL DO TRETÍCH KRAJÍN

Článok 38

Príslušný orgán pre vývoz ojazdených vozidiel do tretích krajín

1. Členské štáty určia jeden alebo viac príslušných orgánov zodpovedných za plnenie povinností stanovených v tejto kapitole.

2. Do 30. septembra 2027 členské štáty oznámia Komisii názvy a adresy príslušných orgánov určených podľa odseku 1. Členské štáty sú povinné Komisiu bez zbytočného odkladu informovať o akýchkoľvek zmenách názvov alebo adries uvedených príslušných orgánov.

Článok 39

Kontroly vývozu a požiadavky na vývoz ojazdených vozidiel

1. Od 1. septembra 2031 podliehajú ojazdené vozidlá na vývoz kontrolám a požiadavkám stanoveným v tejto kapitole.

2. Touto kapitolou nie sú dotknuté iné ustanovenia tohto nariadenia ani iné právne akty Únie upravujúce prepustenie tovaru na vývoz, najmä nariadenie (EÚ) č. 952/2013 a jeho články 46, 47, 267 a 269.

3. Ojazdené vozidlá sa môžu vyviezť, iba ak:

a) nie sú vozidlami po skončení životnosti a

b) sú spôsobilé na cestnú premávku k dátumu podania vývozného colného vyhlásenia, pokiaľ neboli uznané za vozidlá s osobitným kultúrnym významom v súlade s článkom 2 ods. 2 písm. f) a prílohou II.

4. O každom ojazdenom vozidle na vývoz sa colným orgánom poskytujú alebo sprístupňujú tieto informácie:

a) identifikačné číslo ojazdeného vozidla VIN a identifikácia členského štátu, v ktorom bolo vozidlo naposledy evidované;

b) vyhlásenie, ktorým sa potvrdzuje, že ojazdené vozidlo spĺňa požiadavky stanovené v odseku 3 tohto článku, alebo vydané osvedčenie uvedené v prílohe II.

5. Na overenie súladu s touto kapitolou týkajúcou sa umožnenia prepustenia ojazdeného vozidla na vývoz:

a) až do sfunkčnenia prepojenia uvedeného v článku 46 ods. 4 si colné orgány vymieňajú informácie a spolupracujú s príslušnými orgánmi v súlade s článkom 45 a podľa potreby zohľadnia takúto výmenu informácií a spoluprácu s cieľom umožniť prepustenie ojazdeného vozidla na vývoz;

b) hneď ako bude prepojenie podľa článku 46 ods. 4 funkčné, článok 40, článok 41 ods. 2 a 3 a článok 43 ods. 3 sa uplatňujú a oznámenia a iné výmeny podľa článkov 42, 43 a 44 sa uskutočňujú prostredníctvom uvedených elektronických systémov.

6. Ojazdené vozidlo na vývoz nesmie:

a) podliehať zápisu do evidencie deklaranta podľa článku 182 nariadenia (EÚ) č. 952/2013;

b) podliehať samovymeriavaniu podľa článku 185 nariadenia (EÚ) č. 952/2013.

Článok 40

Automatizované overovanie informácií o stave vozidla

1. Pred prepustením ojazdeného vozidla na vývoz colné orgány overujú elektronicky a automaticky prostredníctvom elektronických systémov uvedených v článku 46 ods. 4, či je na základe identifikačného čísla vozidla VIN a informácií o členskom štáte poslednej evidencie vozidlo spôsobilé na cestnú premávku. Uvedená povinnosť sa nevzťahuje na vozidlá, ktoré boli uznané za vozidlá s osobitným kultúrnym významom v súlade s článkom 2 ods. 2 písm. f) a prílohou II.

2. Ak informácie poskytnuté alebo sprístupnené colným orgánom nezodpovedajú informáciám vo vnútroštátnych evidenciách vozidiel a vnútroštátnych elektronických systémoch evidencie spôsobilosti vozidiel na cestnú premávku podľa odseku 1, colné orgány neprepustia takéto vozidlo na vývoz a informujú o tom prostredníctvom týchto systémov dotknutú fyzickú alebo právnickú osobu.

Článok 41

Riadenie rizík a colné kontroly

1. Na účely presadzovania ustanovení uvedených v článku 39 colné orgány vykonávajú kontroly ojazdených vozidiel na vývoz v súlade s ustanoveniami o riadení rizika a colných kontrolách stanovených podľa nariadenia (EÚ) č. 952/2013. Bez toho, aby bol dotknutý článok 40 tohto nariadenia, takéto kontroly sa primárne zakladajú na analýze rizika, ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) č. 952/2013.

2. Okrem riadenia rizika uvedeného v odseku 1 tohto článku hneď po sfunkčnení prepojenia uvedeného v článku 46 obsahujú elektronické systémy uvedené v článku 46 ods. 1 informácie o tom, či ojazdené vozidlo na vývoz spĺňa osobitné podmienky spojené s ochranou životného prostredia alebo bezpečnosťou cestnej premávky v súlade s odsekom 3 tohto článku, a colné orgány tieto informácie automaticky a elektronicky overujú prostredníctvom prepojenia uvedeného v článku 46 ods. 4.

3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 51 s cieľom doplniť toto nariadenie o stanovenie podmienok uvedených v odseku 2 tohto článku, ktoré sa musia splniť v súvislosti s osobitnými podmienkami uplatňovanými na dovoz ojazdených vozidiel treťou krajinou dovozu, ktoré súvisia s ochranou životného prostredia a bezpečnosťou cestnej premávky, ak takéto podmienky uvedená tretia krajina oznámila Komisii. Uvedené podmienky musia byť overiteľné pomocou informácií dostupných v elektronických systémoch uvedených v článku 46 ods. 1.

4. Komisia na osobitnom online portáli uverejní a pravidelne aktualizuje oznámené osobitné podmienky spojené s ochranou životného prostredia alebo bezpečnosťou cestnej premávky uložené tretími krajinami, ktoré sú uvedené v odseku 3.

Článok 42

Pozastavenie

1. Ak existujú opodstatnené dôvody domnievať sa, že ojazdené vozidlo na vývoz nemusí spĺňať požiadavky tejto kapitoly, colné orgány okamžite pozastavia prepustenie tohto ojazdeného vozidla na vývoz, bezodkladne oznámia toto pozastavenie príslušným orgánom určeným podľa článku 38 a odošlú všetky príslušné informácie, ktoré príslušné orgány potrebujú na určenie toho, či ojazdené vozidlo spĺňa požiadavky tohto nariadenia a možno ho prepustiť na vývoz.

2. Na účely určenia, či je ojazdené vozidlo, na ktoré sa vzťahuje pozastavenie uvedené v odseku 1, v súlade s týmto nariadením, si príslušné orgány môžu vyžiadať od každej osoby zapojenej do vývozu tohto ojazdeného vozidla dodatočné informácie vrátane informácií o jeho predaji alebo prevode vlastníctva vozidla, ako sú kópie faktúry alebo zmluvy a listinné dôkazy o tom, že toto ojazdené vozidlo je určené na ďalšie používanie.

Článok 43

Prepustenie na vývoz

1. Ak bolo prepustenie ojazdeného vozidla na vývoz pozastavené v súlade s článkom 42, toto ojazdené vozidlo sa prepustí na vývoz po splnení všetkých ostatných požiadaviek a formalít, ktoré sa týkajú takéhoto prepustenia, a ak je splnená jedna z týchto podmienok:

a) príslušné orgány určené podľa článku 38 nepožiadali do štyroch pracovných dní od začiatku pozastavenia colné orgány o zachovanie pozastavenia alebo

b) príslušné orgány určené podľa článku 38 informovali colné orgány o svojom schválení prepustenia na vývoz podľa tejto kapitoly.

2. Prepustenie na vývoz sa nepovažuje za dôkaz súladu s právom Únie a, najmä s týmto nariadením alebo s nariadením (EÚ) č. 952/2013.

3. Colné orgány automaticky oznamujú výstup vozidla z Únie prostredníctvom prepojenia uvedeného v článku 46 ods. 4 orgánu evidencie vozidiel členského štátu poslednej evidencie. Orgán evidencie vozidiel zaznamená vo svojej vnútroštátnej evidencii vozidiel, že vozidlo bolo vyvezené do tretej krajiny.

Článok 44

Odmietnutie prepustenia na vývoz

1. Ak príslušný orgán dospeje k záveru, že ojazdené vozidlo, na ktoré sa vzťahuje oznámenie o pozastavení v súlade s článkom 42, nie je v súlade s touto kapitolou, príslušný orgán bezodkladne požiada colné orgány, aby ho neprepustili na vývoz a túto skutočnosť im oznámi.

2. Na základe oznámenia od príslušného orgánu podľa odseku 1 colné orgány neprepustia ojazdené vozidlo na vývoz.

Článok 45

Spolupráca medzi orgánmi a výmena informácií

1. Príslušné orgány členských štátov si vzájomne pomáhajú pri vykonávaní tejto kapitoly výmenou informácií na dvojstrannej úrovni, najmä na účely overenia stavu vozidla, a to aj overenia stavu jeho evidencie v členskom štáte, v ktorom bolo predtým zaevidované.

2. Vo vhodných prípadoch, príslušné orgány členských štátov spolupracujú aj so správnymi orgánmi tretích krajín. Súčasťou takejto spolupráce môže byť výmena relevantných informácií, výkon spoločných kontrol alebo iné formy vzájomnej pomoci, ktoré sa považujú za potrebné na zabezpečenie súladu s príslušnými zákonmi a inými právnymi predpismi upravujúcimi vývoz ojazdených vozidiel.

3. Colné orgány a príslušné orgány členských štátov spolupracujú v súlade s článkom 47 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 952/2013 a vymieňajú si informácie potrebné na plnenie svojich funkcií podľa tohto nariadenia, a to aj pomocou elektronických prostriedkov. Colné orgány môžu v súlade s článkom 12 ods. 1 a článkom 16 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 952/2013 oznamovať príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom je usadený prevádzkovateľ alebo obchodník, dôverné informácie, ktoré colné orgány získali pri plnení svojich povinností alebo ktoré im boli poskytnuté ako dôverné.

4. Ak príslušné orgány dostali informácie v súlade s odsekmi 1 až 3, tieto príslušné orgány môžu oznámiť uvedené informácie príslušným orgánom z iných členských štátov.

5. Informácie súvisiace s rizikom sa vymieňajú takto:

a) medzi colnými orgánmi v súlade s článkom 46 ods. 5 nariadenia (EÚ) č. 952/2013;

b) medzi colnými orgánmi a Komisiou v súlade s článkom 47 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 952/2013;

c) medzi colnými orgánmi a príslušnými orgánmi vrátane príslušných orgánov iných členských štátov v súlade s článkom 47 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 952/2013.

Článok 46

Elektronické systémy

1. Elektronický systém MOVE-HUB, ktorý vyvinula Komisia, sa používa na výmenu identifikačného čísla vozidla VIN a iných informácií o evidencii vozidiel a stave ich spôsobilosti na cestnú premávku medzi vnútroštátnymi evidenciami vozidiel a elektronickými systémami evidencie spôsobilosti vozidiel na cestnú premávku v členských štátoch, ako aj na prepojenie s prostredím centrálneho elektronického priečinka EÚ pre colníctvo, ak je to potrebné na účely kontroly a požiadaviek stanovených v tejto kapitole.

2. Elektronický systém MOVE-HUB uvedený v odseku 1 poskytuje minimálne tieto funkcie:

a) výmenu údajov v reálnom čase vnútroštátnymi evidenciami vozidiel a vnútroštátnymi elektronickými systémami evidencie spôsobilosti vozidiel na cestnú premávku členských štátov, ktoré sú s ním prepojené;

b) možnosť automatickej elektronickej kontroly údajov uvedených v osvedčení o kontrole technického stavu podľa prílohy II k smernici 2014/45/EÚ, dátumu prvej evidencie vozidla, ako aj členského štátu, v ktorom bolo vozidlo naposledy evidované podľa smernice 1999/37/ES, s cieľom určiť, či ojazdené vozidlo na vývoz spĺňa požiadavky stanovené v článku 39, článku 40 ods. 1 a článku 41;

c) prepojenie s prostredím centrálneho elektronického priečinka EÚ pre colníctvo v súlade s nariadením (EÚ) 2022/2399 na účely výmeny údajov a podpory postupu výmeny informácií uvedeného v článku 40 ods. 1 a článku 41 ods. 2, ako aj podpory oznámení uvedených v článkoch 42, 43 a 44;

d) na účely spolupráce s tretími krajinami podľa článku 45 ods. 2 možnosť elektronickej výmeny informácií s príslušnými orgánmi tretích krajín, ktoré oznámili Komisii podľa článku 41 ods. 2 osobitné podmienky dovozu ojazdených vozidiel, ktoré uplatňujú.

3. Členské štáty vzájomne prepoja svoje vnútroštátne evidencie vozidiel a vnútroštátne elektronické systémy evidencie spôsobilosti vozidiel na cestnú premávku s elektronickým systémom MOVE-HUB uvedeným v odseku 1. Uvedené prepojenie musí byť funkčné do dvoch rokov po prijatí vykonávacieho aktu uvedeného v odseku 5.

4. Komisia prepojí systém MOVE-HUB uvedený v odseku 1 tohto článku so systémom centrálneho elektronického priečinka Európskej únie pre colníctvo na výmenu osvedčení stanoveným v článku 4 nariadenia (EÚ) 2022/2399, aby bolo možné vykonávať automatizované kontroly podľa článku 40 a článku 41 ods. 2 a oznámenia uvedené v článkoch 42, 43 a 44. Uvedené prepojenie musí byť funkčné do štyroch rokov po prijatí vykonávacieho aktu uvedeného v odseku 5 tohto článku.

5. Komisia do 30. septembra 2028 prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovia potrebné opatrenia na zavedenie funkcií systému MOVE-HUB uvedených v odseku 2 vrátane technických opatrení potrebných na prepojenie vnútroštátnych elektronických systémov so systémom MOVE-HUB, podmienok pripojenia k systému MOVE-HUB, údajov na prenos vnútroštátnymi systémami a formátu na prenos uvedených údajov prostredníctvom prepojených vnútroštátnych systémov. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 52 ods. 2.

KAPITOLA VII

PRESADZOVANIE PREDPISOV

Článok 47

Kontroly

1. Členské štáty na účely presadzovania tohto nariadenia vypracujú stratégie kontroly zamerané na odhaľovanie nezákonných činností v oblasti zberu, spracovania a vývozu vozidiel po skončení životnosti a ich častí a komponentov. V uvedených stratégiách sa stanovia kontroly uvedené v odsekoch 2, 3 a 4.

2. Členské štáty na účely presadzovania tohto nariadenia kontrolujú:

a) autorizované zariadenia na spracovanie;

b) zberné miesta;

c) ďalšie zariadenia a hospodárske subjekty, ktoré by mohli byť zapojené do zberu, spracovania a vývozu vozidiel po skončení životnosti alebo do predaja náhradných dielov a komponentov.

3. Celkový počet subjektov uvedených v odseku 2, ktoré podliehajú kontrole v každom kalendárnom roku, sa vypočíta ako aspoň 10 % subjektov uvedených v odseku 2 písm. a) a b).

4. Členské štáty takisto vykonávajú pravidelné kontroly vývozu ojazdených vozidiel založené na riziku s cieľom overiť súlad s článkom 39.

5. S cieľom rozlišovať medzi ojazdenými vozidlami a vozidlami po skončení životnosti môžu príslušné orgány členských štátov vykonať kontrolu prepravy ojazdených vozidiel, pri ktorých existuje podozrenie, že ide o vozidlá po skončení životnosti, a to z hľadiska dodržiavania požiadaviek stanovených v článku 36 a prílohe I, a môžu takúto prepravu zodpovedajúcim spôsobom monitorovať.

6. Ak príslušné orgány členského štátu zistia, že plánovaná preprava ojazdeného vozidla zahŕňa jedno alebo viac vozidiel po skončení životnosti, môžu sa náklady na primerané analýzy, kontroly a skladovanie vozidiel, pri ktorých existuje podozrenie, že ide o vozidlá po skončení životnosti, účtovať osobám, ktoré prepravu týchto vozidiel organizujú.

Článok 48

Spolupráca pri presadzovaní predpisov na vnútroštátnej úrovni a medzi členskými štátmi

1. Pokiaľ ide o všetky relevantné príslušné orgány zúčastnené na presadzovaní tohto nariadenia, členské štáty zavedú účinné mechanizmy, ktoré uvedeným orgánom umožnia vnútroštátnu spoluprácu a koordináciu pri tvorbe a vykonávaní politík týkajúcich sa presadzovania predpisov a činností súvisiacich s monitorovaním evidencie vozidiel a ich vyradením z evidencie, pozastavením a zrušením osvedčenia o evidencii, osvedčenia o zničení, vývozu ojazdených vozidiel, ako aj s predchádzaním nezákonnému spracovaniu a vývozu vozidiel po skončení životnosti.

2. Členské štáty vzájomne spolupracujú na bilaterálnej a multilaterálnej úrovni s cieľom uľahčiť prevenciu a odhaľovanie nezákonného spracovania a vývozu vozidiel po skončení životnosti a riešiť problematiku stratených vozidiel. Vymieňajú si príslušné informácie o evidencii, vyradení z evidencie, pozastavení a zrušení osvedčení o evidencii vozidiel prostredníctvom systému elektronickej výmeny uvedeného v článku 46. Vymieňajú si aj príslušné informácie o autorizovaných zariadeniach na spracovanie a o prevádzkovateľoch opráv a údržby, ktorí nemajú povolenie ako autorizované zariadenia na spracovanie, ako aj o iných zariadeniach a hospodárskych subjektoch, ktoré vykonávajú činnosti týkajúce sa spracovania vozidiel po skončení životnosti. Pravidelne si vymieňajú informácie, skúsenosti a poznatky o protiprávnom konaní súvisiacom s vozidlami po skončení životnosti, presadzovaní predpisov a spoločných opatreniach v rámci stanovených štruktúr, ako sú siete pre presadzovanie pravidiel, agentúry a výbor zriadený podľa článku 52 tohto nariadenia.

Súčasťou výmeny údajov v evidencii vozidla je aj prístup k výmene údajov o výkonnosti, povahe a výsledkoch kontrol, ktoré vykonali príslušné orgány členských štátov na účely uľahčenia presadzovania tohto nariadenia.

3. Členské štáty informujú Komisiu, ktorí ich stáli zamestnanci zodpovedajú za spoluprácu uvedenú v odseku 2 tohto článku a v článku 45.

Článok 49

Sankcie

Členské štáty do 1. septembra 2029 stanovia pravidlá, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné pri porušení článku 15 ods. 1, článku 16, článku 18 ods. 1, článku 22 ods. 1 a 2, článkov 23 a 24, článku 25 ods. 1 a 2, článkov 26 až 31 a článkov 33, 34, 36, 37 a 39 tohto nariadenia, a prijmú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty o týchto pravidlách a opatreniach bezodkladne informujú Komisiu a bezodkladne jej oznámia každú nasledujúcu zmenu, ktorá ich ovplyvní.

Článok 50

Podávanie správ Komisii

1. Od 1. septembra 2029 členské zverejňujú v súhrnnom formáte za každý kalendárny rok a vo formáte stanovenom Komisiou podľa odseku 5 nasledujúce údaje, ktoré vychádzajú z informácií a údajov prijatých od výrobcov, organizácií zodpovednosti výrobcov a prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom:

a) počet vozidiel zaevidovaných v členskom štáte;

b) počet vozidiel sprístupnených na trhu prvýkrát na území členského štátu;

c) počet a hmotnosť vozidiel po skončení životnosti zozbieraných a zbavených znečistenia v členskom štáte;

d) počet a hmotnosť vozidiel po skončení životnosti recyklovaných na území členského štátu;

e) počet a hmotnosť vozidiel po skončení životnosti vyvezených alebo prepravených na ďalšie spracovanie do iného členského štátu alebo tretej krajiny;

f) počet a hmotnosť vozidiel po skončení životnosti dovezených alebo prepravených na ďalšie spracovanie z tretej krajiny;

g) počet ojazdených vozidiel prepustených na vývoz a počet dovezených ojazdených vozidiel;

h) počet vydaných osvedčení o zničení;

i) celkovú hmotnosť a v relevantných prípadoch množstvo častí, komponentov a materiálov odstránených z vozidiel po skončení životnosti na účely:

i) opätovného použitia;

ii) repasovania alebo renovácie;

iii) recyklácie,

iv) zhodnocovania vrátane energetického zhodnotenia;

v) zneškodňovania;

j) počet a hmotnosť vozidiel po skončení životnosti spracovaných odlišným spôsobom ako v písmene d);

k) počet a hmotnosť vozidiel po skončení životnosti použitých na spätné zasypávanie;

l) miery cieľov stanovených v článku 33, ktoré dosiahli všetci prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom pôsobiaci v členskom štáte;

m) využitie výnimky stanovenej v článku 29 ods. 2 a spôsob, akým ju nahlasujúci členský štát monitoroval;

n) údaje o organizáciách zodpovednosti výrobcov vrátane názvov právnických osôb, ktoré zastupujú;

o) údaje o uplatňovaní článku 21;

p) množstvá častí a komponentov obsahujúcich príslušné množstvá kritických surovín odstránených z vozidiel po skončení životnosti a množstvá kritických surovín získaných z takýchto komponentov.

Členské štáty zverejnia údaje uvedené v prvom pododseku do 18 mesiacov od skončenia vykazovaného obdobia, za ktoré sa zbierali. Údaje musia byť strojovo čitateľné, triediteľné a vyhľadateľné a musia zodpovedať otvoreným normám týkajúcim sa použitia tretími stranami. Členské štáty oznamujú Komisii, kedy sprístupnia údaje uvedené v prvom pododseku.

Prvým vykazovaným obdobím je prvý kalendárny rok po prijatí vykonávacieho aktu uvedeného v odseku 5.

2. K údajom sprístupňovaným členskými štátmi v súlade s odsekom 1 sa pripája správa o kontrole kvality. Uvedené informácie sa predkladajú vo formáte stanovenom Komisiou podľa odseku 5.

3. Členské štáty vypracujú každých päť rokov správu, v ktorej zhrnú:

a) stimuly zavedené na podporu opätovného použitia, repasovania a renovovania častí a komponentov v súlade s článkom 32 a ich odhadovaný vplyv;

b) uplatňovanie sankcií a iných postihov stanovených v ich vnútroštátnom práve za porušenie tohto nariadenia prijatých v súlade s článkom 49 vrátane zoznamu oznámených druhov porušenia a druhov prijatých opatrení;

c) výsledky kontrol vykonaných v súlade s článkom 47;

d) spôsob uplatňovania vymedzenia pojmov „vozidlo po skončení životnosti“ a „ojazdené vozidlo“ vrátane praktických ťažkostí zistených v tejto súvislosti.

Členské štáty predložia Komisii správu do šiestich mesiacov od skončenia päťročného obdobia, na ktoré sa správa vzťahuje. Prvá správa sa poskytne Komisii do 1. septembra 2032.

Komisia preskúma správy predložené členskými štátmi a vypracuje a uverejní správu o získaných informáciách s cieľom podporiť zhodnotenie vykonávania tohto nariadenia v členských štátoch a uľahčiť výmenu informácií o najlepších postupoch uplatňovaných v členských štátoch.

4. Na účely monitorovania vykonávania tohto nariadenia Komisia zhromaždí a preskúma informácie sprístupnené v súlade s týmto článkom.

5. Komisia prijme vykonávacie akty, v ktorých ustanoví:

a) metodiky a pravidiel výpočtu, overovania a vykazovania údajov v súlade s odsekom 1 vrátane:

i) metodiky určovania množstva a hmotnosti častí, komponentov a materiálov odstraňovaných na účely uvedené v odseku 1 písm. i), j), k) a p);

ii) metodiky určovania hmotnosti recyklovaného odpadu vrátane bodov výpočtu a meracích bodov a podľa potreby možností uplatňovania priemernej miery strát;

iii) metodiky výpočtu a overovania dosiahnutia cieľov opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania uvedených v článku 33 vrátane kombinovaného drvenia vozidiel po skončení životnosti s iným odpadom uvedeným v článku 27 a časti G bode 3 prílohy VIII;

b) formátu na podávanie správ Komisii podľa odseku 1, ako aj formátu správy o kontrole kvality.

Uvedené vykonávacie akty sa prijmú do 31. marca 2029 v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 52 ods. 2.

6. Výrobcovia, organizácie zodpovednosti výrobcov, prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom a ostatné príslušné hospodárske subjekty poskytnú orgánom presné a spoľahlivé údaje, ktoré umožňujú členským štátom plniť svoje oznamovacie povinnosti podľa tohto článku.

KAPITOLA VIII

DELEGOVANÉ PRÁVOMOCI A POSTUP VÝBORU

Článok 51

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedená v článku 5 ods. 3, článku 5 ods. 6, článku 6 ods. 6 až 9, článku 7 ods. 3, článku 11 ods. 4, článku 12 ods. 2, článku 21 ods. 2, článku 22 ods. 6, článku 26 ods. 3, článku 37 ods. 3 a článku 41 ods. 3 sa prenáša na Komisiu na obdobie piatich rokov od 13. augusta 2026. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 5 ods. 3, článku 5 ods. 6, článku 6 ods. 6 až 9, článku 7 ods. 3, článku 11 ods. 4, článku 12 ods. 2, článku 21 ods. 2, článku 22 ods. 6, článku 26 ods. 3, článku 37 ods. 3 a článku 41 ods. 3 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 5 ods. 3, článku 5 ods. 6, článku 6 ods. 6 až 9, článku 7 ods. 3, článku 11 ods. 4, článku 12 ods. 2, článku 21 ods. 2, článku 22 ods. 6, článku 26 ods. 3, článku 37 ods. 3 a článku 41 ods. 3 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov od dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 52

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor zriadený podľa článku 39 smernice 2008/98/ES. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

KAPITOLA IX

ZMENY

Článok 53

Zmeny nariadenia (EÚ) 2023/1542

Príloha I k nariadeniu (EÚ) 2023/1542 sa mení v súlade s prílohou XII k tomuto nariadeniu.

Článok 54

Zmeny nariadenia (EÚ) 2019/1020

V prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2019/1020 sa vypúšťajú body 10 a 11.

Článok 55

Zmeny nariadení (EÚ) 2018/858 a (EÚ) č. 168/2013

Príloha II k nariadeniu (EÚ) 2018/858 a príloha II k nariadeniu (EÚ) č. 168/2013 sa menia v súlade s prílohou XI k tomuto nariadeniu.

KAPITOLA X

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 56

Preskúmanie

1. Komisia do 31. decembra 2035 preskúma uplatňovanie tohto nariadenia a vypracuje správu o jeho uplatňovaní a vplyve na životné prostredie, ľudské zdravie a fungovanie jednotného trhu, a predloží ju Európskemu parlamentu a Rade. Vo vhodných prípadoch sa k správe pripojí legislatívny návrh na zmenu príslušných ustanovení tohto nariadenia.

2. So zreteľom na technický pokrok a praktické skúsenosti získané v členských štátoch, ako aj na každú revíziu nariadenia (ES) č. 1907/2006 Komisia vo svojej správe uvedie hodnotenie::

a) potreby rozšíriť rozsah pôsobnosti tohto nariadenia, a to najmä ustanovení kapitol II a III, ako aj kapitoly IV oddielu II na vozidlá kategórie L v zmysle vymedzenia v článku 4 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 168/2013, a na vozidlá kategórií M_2, M_3, N_2, N_3 a O v zmysle vymedzenia v článku 4 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/858;

b) potreby rozšíriť rozsah pôsobnosti ustanovení uplatniteľných na vozidlá, ktoré boli typovo schválené v rámci viacstupňového typového schválenia, ako aj na obytné automobily a zaradiť obytné prívesy do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia;

c) potreby rozšíriť rozsah pôsobnosti tohto nariadenia, najmä ustanovení kapitoly VI, na vozidlá kategórie L v zmysle vymedzenia v článku 4 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 168/2013;

d) opatrení týkajúcich sa poskytovania informácií o látkach vzbudzujúcich obavy prítomných vo vozidlách a potreby zavedenia ďalších ustanovení týkajúcich sa látok vzbudzujúcich obavy, ktoré môžu ovplyvniť vysokokvalitnú recykláciu vozidiel po skončení ich životnosti;

e) opatrení týkajúcich sa nakladania s vozidlami po skončení životnosti stanovených v kapitole IV vrátane úrovní cieľov stanovených v článku 33 a potreby ich revízie;

f) potreby rozšíriť rozsah pôsobnosti tohto nariadenia, pokiaľ ide o cieľové úrovne recyklácie stanovené v článku 33, na kategórie vozidiel, na ktoré sa podľa tohto nariadenia článok 33 nevzťahuje;

g) prípadov porušenia a účinnosti, primeranosti a odrádzajúceho účinku sankcií, ako sa stanovuje v článku 49;

h) potreby zmeniť článok 5;

i) rozsahu vyriešenia problému stratených vozidiel vrátane odhadov počtu stratených vozidiel a vplyvu opatrení týkajúcich sa vývozu ojazdených vozidiel, ako aj potreby zaviesť ďalšie opatrenia na riešenie otázky vysledovateľnosti vozidiel;

j) požiadaviek na obsah recyklovaných plastov vrátane cieľov a povinností pre recyklačné zariadenia v Únii a mimo nej, ako sa stanovuje v článku 6 ods. 1 až 4 tohto nariadenia, a potreby revízie na tomto základe vrátane hodnotenia vývoja v oblasti ocele a hliníka v súvislosti s článkom 6 ods. 7 a 8 tohto nariadenia a podľa iných príslušných právnych predpisov Únie, ako je nariadenie (EÚ) 2025/40 alebo nariadenie (EÚ) 2024/1781, s cieľom zabezpečiť súdržnosť a súlad;

k) mechanizmu alokácie nákladov na vozidlá, ktoré sa stávajú vozidlami po skončení životnosti v inom členskom štáte, stanoveného v článku 22, a potreby jeho revízie;

l) ustanovení o postupoch, ktoré môžu ovplyvniť vysokokvalitnú recykláciu vozidiel po skončení ich životnosti;

m) vplyvu rozdielov vo vnútroštátnych kritériách technického stavu na vývoz ojazdených vozidiel;

n) účinnosti, interoperability a spoľahlivosti vnútroštátnych systémov evidencie vozidiel a ich cezhraničnej výmeny informácií pri zabezpečovaní presnej identifikácie, stavu a vysledovateľnosti vozidiel počas celého ich životného cyklu s osobitným dôrazom na:

   i) vplyv dočasného vyradenia z evidencie na presnosť, dostupnosť a vysledovateľnosť záznamov o vozidlách vrátane jeho úlohy pri identifikácii stratených vozidiel;

   ii) potrebu minimálnych požiadaviek na vyraďovanie vozidiel z evidencie v celej Únii, ako je stanovenie maximálneho trvania a prísnych podmienok obnovenia, s cieľom posilniť vysledovateľnosť vozidiel a zabrániť ich nezákonnému spracovaniu.

3. Komisia do 31. decembra 2033 preskúma stav technologického rozvoja, environmentálne a ekonomické vlastnosti a dostupnosť obsahu plastov na biologickej báze a elastomérov získaných prepracovaním pneumatík v nových vozidlách, pričom zohľadní kritériá udržateľnosti stanovené v článku 29 smernice (EÚ) 2018/2001 a všetky kritériá udržateľnosti, ktoré sa majú stanoviť pre pneumatiky podľa nariadenia (EÚ) 2024/1781.

4. Vo vhodných prípadoch a na základe preskúmania uvedeného v odseku 3 Komisia môže predložiť legislatívny návrh s cieľom:

a) stanoviť požiadavky na udržateľnosť surovín na biologickej báze v plastoch použitých vo vozidlách;

b) stanoviť ciele na zvýšenie používania surovín na biologickej báze v plastoch použitých vo vozidlách;

c) stanoviť ciele na zahrnutie používania elastomérov získaných prepracovaním pneumatík z vozidiel;

d) posúdiť, do akej miery sa ciele uvedené v písmene b) môžu kombinovať s cieľmi stanovenými v článku 6 ods. 1 alebo sa k nim doplniť;

e) posúdiť, do akej miery sa ciele uvedené v písmene c) môžu kombinovať s cieľmi stanovenými v článku 6 ods. 1;

f) vo vhodných prípadoch zmeniť vymedzenie plastov na biologickej báze stanovené v článku 3 ods. 1 bode 53 nariadenia (EÚ) 2025/40, vymedzenie plastov v článku 3 ods. 1 bode 9 tohto nariadenia a rozsah cieľov v oblasti recyklovaných plastov uvedený v článku 6 ods. 1 tohto nariadenia;

g) vo vhodných prípadoch zmeniť metodiku výpočtu a overovania uvedenú v článku 6 ods. 2 a požiadavky na zariadenia spracovávajúce elastoméry z pneumatík so sídlom v Únii a v tretích krajinách.

5. Vo vhodných prípadoch na zabezpečenie účinnej a jednotnej vysledovateľnosti vozidiel po skončení životnosti a na základe preskúmania uvedeného v odseku 2 písm. n), Komisia môže predložiť legislatívny návrh o pravidlách vyraďovania vozidiel z evidencie v celej Únii.

6. Komisia do 14. augusta 2031 vykoná posúdenie s cieľom vyhodnotiť, na základe vyhlásení podľa článku 10, či sú výrobcovia vozidiel na dobrej ceste k splneniu cieľov v oblasti recyklovaných plastov stanovených v článku 6 ods. 1. V posúdení sa zvážia najmä tieto skutočnosti:

a) dostupnosť vhodných technológií recyklácie plastov;

b) dostatočná dostupnosť recyklovaných plastov;

c) úroveň kvality recyklovaných plastov v porovnaní s požadovanou úrovňou bezpečnosti a

d) technické a ekonomické ťažkosti pri dosahovaní cieľov v oblasti recyklovaných plastov.

Na základe uvedeného posúdenia môže Komisia vo vhodných prípadoch predložiť Európskemu parlamentu a Rade legislatívny návrh na zmenu cieľov stanovených v článku 6 ods. 1 s cieľom stanoviť odchýlky, pokiaľ ide o stanovený rozsah pôsobnosti, lehoty alebo výšku minimálnych percentuálnych podielov.

Článok 57

Zrušenie a prechodné ustanovenia

1. Smernica 2000/53/ES sa zrušuje s účinnosťou od 1. septembra 2028.

Naďalej sa však uplatňujú nasledujúce ustanovenia smernice 2000/53/ES:

a) článok 4 ods. 2 a príloha II do 31. augusta 2032; avšak uplatňovanie položiek 5a), 5b)i), 5b)ii) a 16 prílohy II k smernici 2000/53/ES sa končí od 13. augusta 2026;

b) článok 5 ods. 4 druhý pododsek, článok 6 ods. 3 druhý pododsek, článok 7 ods. 1, článok 8 ods. 3 a 4 do 31. augusta 2029;

c) článok 6 ods. 3 prvý pododsek a príloha I do 31. augusta 2029;

d) článok 7 ods. 2 písm. b) do 31. decembra 2030;

e) článok 9 ods. 1a prvý a tretí pododsek, článok 9 ods. 1b a článok 9 ods. 1d do 31. augusta 2029;

f) článok 9 ods. 1a druhý pododsek do 31. augusta 2031.

2. Smernica 2005/64/ES sa zrušuje s účinnosťou od 31. augusta 2032.

Jej článok 6 ods. 3 sa však zrušuje s účinnosťou od 31. augusta 2029.

3. Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkami zhody uvedenými v prílohe XV.

4. Odchylne od článku 8 ods. 2 tohto nariadenia, ak tento článok odkazuje na článok 4 tohto nariadenia, sa takýto odkaz do 14. augusta 2032 vykladá ako odkaz na článok 5 smernice 2005/64/ES.

Odchylne od článku 8 ods. 2 tohto nariadenia, ak tento článok odkazuje na článok 5 tohto nariadenia, sa takýto odkaz do 14. augusta 2032 vykladá ako odkaz na článok 6 ods. 2 smernice 2005/64/ES.

Článok 58

Uplatniteľnosť na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ ide o Severné Írsko

1. Článok 14 sa na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ ide o Severné Írsko, uplatňuje len v súvislosti s článkom 30, článkom 31 a článkom 35 ods. 1.

2. Články 15 až 29, články 32, 33 a 34 a článok 35 ods. 2 sa neuplatňujú na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ ide o Severné Írsko.

3. Článok 47 ods. 2 písm. a) a článok 47 ods. 3 sa neuplatňujú na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ ide o Severné Írsko.

4. Článok 48 ods. 1 a 2 sa na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ ide o Severné Írsko, neuplatňujú v súvislosti s predchádzaním nezákonnému spracovaniu vozidiel po skončení životnosti.

5. Článok 48 ods. 2 sa na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ ide o Severné Írsko, neuplatňuje v súvislosti s výmenou relevantných informácií o autorizovaných zariadeniach na spracovanie.

6. Článok 49 sa na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ ide o Severné Írsko, neuplatňuje, pokiaľ ide o článok 15 ods. 1, článok 16, článok 19 ods. 1, článok 22 ods. 1 a 2, článok 23, článok 24, článok 25 ods. 1 a 2, články 27 až 29, článok 33 a článok 34.

7. Článok 50 ods. 1 písm. c), d), h), i) body iii),iv) a v), j), k), l), m), n) a o) a článok 50 ods. 3 písm. a) sa neuplatňujú na Spojené kráľovstvo a v Spojenom kráľovstve, pokiaľ ide o Severné Írsko.

Článok 59

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

2. Uplatňuje sa od 1. septembra 2028.

Článok 4 ods. 3, článok 5 ods. 2 až 9, článok 6 ods. 4 až 9, článok 6 ods. 11, článok 7 ods. 3, článok 7 ods. 4, článok 9 ods. 7, článok 11 ods. 4, článok 12 ods. 2, článok 13 ods. 6, článok 14 ods. 4, článok 15 ods. 6, článok 21 ods. 2, článok 22 ods. 6, článok 26 ods. 3, článok 37 ods. 3, článok 41 ods. 3, článok 46 ods. 5 a článok 50 ods. 5 sa však uplatňujú od 14. septembra 2026, článok 53 sa uplatňuje od 13. augusta 2026 a článok 55 sa uplatňuje od 1. septembra 2032.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné v členských štátoch.

V Štrasburgu 8. júla 2026

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predsedníčka	*predseda*
R. METSOLA	T. BYRNE

PRÍLOHA I

KRITÉRIÁ NA URČENIE TOHO, ČI JE VOZIDLO VOZIDLOM PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI

V tejto prílohe sa stanovujú kritériá na určenie toho, či je vozidlo vozidlom po skončení životnosti, a uplatňujú sa takto:

V časti A sa stanovujú kritériá na posúdenie neopraviteľnosti vozidla. Ak je splnené jedno alebo viaceré z týchto kritérií, vozidlo sa považuje za vozidlo po skončení životnosti.

Ak nie je splnené žiadne kritérium uvedené v časti A, vozidlo sa posudzuje v súlade s kritériami stanovenými v časti B. Ak je splnené jedno alebo viaceré z kritérií uvedených v časti B, technickým posúdením sa určí, ktoré opravy sú potrebné na získanie osvedčenia o kontrole technického stavu v súlade so smernicou 2014/45/EÚ v členskom štáte, v ktorom bolo vozidlo evidované pred opravou. Na základe uvedeného technického posúdenia vlastník vozidla rozhodne, či chce vozidlo vyradiť.

Ak vlastník vozidla do piatich rokov po uvedenom technickom posúdení nezíska osvedčenie o kontrole technického stavu v súlade so smernicou 2014/45/EÚ, vozidlo sa považuje za vozidlo po skončení životnosti. Počas obdobia uvedených piatich rokov toto technické posúdenie slúži ako dokumentácia o tom, že vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti.

Posúdenie uvedené v tejto prílohe vykoná nezávislý automobilový expert. Členské štáty môžu zostaviť úplný zoznam nezávislých automobilových expertov, ktorí budú vykonávať tieto posúdenia.

Na žiadosť vlastníka vozidla môžu príslušné orgány členského štátu evidencie vozidla alebo jeden z jeho určených povoľujúcich orgánov oslobodiť vozidlo, ktoré sa považuje za vozidlo po skončení životnosti v súlade s touto prílohou, od povinnosti byť vozidlom po skončení životnosti, ak je dotknuté vozidlo predmetom opravy.

ČASŤ A

KRITÉRIÁ POSUDZOVANIA VOZIDIEL PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI

Vozidlo je vozidlom po skončení životnosti, keď spĺňa jedno alebo viac z týchto kritérií:

a) bolo rozrezané na kusy alebo rozobraté na opätovné použitie jeho častí;

b) zhorelo do stavu, keď je úplne zničený motorový priestor alebo priestor pre cestujúcich;

c) bolo ponorené do vody po úroveň nad prístrojovou doskou;

d) jeden alebo viac nasledujúcich komponentov vozidla nemožno z technického hľadiska ani opraviť, ani vymeniť:

i) komponenty styku so zemou (napr. pneumatiky a kolesá), odpruženie, riadenie, brzdy a komponenty ich ovládania;

ii) upevnenie a spoje sedadiel;

iii) airbagy, predpínače bezpečnostných pásov, bezpečnostné pásy a ich koncové funkčné komponenty;

iv) rám a podvozok (šasi) vozidla alebo karoséria;

e) jeho konštrukčné a bezpečnostné komponenty majú nevratné technické chyby a v dôsledku toho ich nemožno vymeniť;

f) bolo odovzdané na spracovanie zbernému miestu alebo autorizovanému zariadeniu na spracovanie;

g) poisťovňa ho na základe technického posúdenia, ktoré vykonal automobilový expert, vyhlásila za technickú totálnu škodu.

ČASŤ B

ZOZNAM ORIENTAČNÝCH KRITÉRIÍ PRE VOZIDLÁ PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI

Ak nie je splnené žiadne kritérium uvedené v časti A, vozidlo sa posudzuje podľa týchto kritérií:

a) je opustené alebo chýbajú prostriedky, ktoré umožňujú jeho identifikáciu , najmä identifikačné číslo vozidla VIN;

b) nie je primerane chránené pred poškodením počas uskladnenia, prepravy, nakládky a vykládky;

c) náklady potrebné na opravu vozidla do technického stavu, ktorý by postačoval na získanie osvedčenia o kontrole technického stavu pripočítaného k jeho súčasnej hodnote, presahujú jeho odhadovanú trhovú hodnotu po oprave;

d) bolo ponorené vo vode po úroveň pod prístrojovou doskou a poškodil sa jeho motor alebo elektrický systém;

e) jeho palivo alebo pary paliva unikli, čím predstavujú riziko požiaru alebo výbuchu;

f) plyn, ktorý uniká z jeho systému na skvapalnený plyn, predstavuje riziko požiaru a výbuchu;

g) jeho prevádzkové kvapaliny (palivo, brzdová kvapalina, nemrznúca kvapalina, elektrolytický roztok akumulátorovej kyseliny, chladiaca kvapalina) vytiekli a predstavujú riziko znečistenia vôd;

h) bolo rozobrané alebo

i) má jeden alebo viaceré vstupné body zvarené alebo vyplnené izolačnou penou.

PRÍLOHA II

KRITÉRIÁ PRE UDELENIE ŠTATÚTU VOZIDLA OSOBITNÉHO KULTÚRNEHO ZÁUJMU

1. Príslušné orgány členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované, alebo jeden z jeho ustanovených povoľujúcich orgánov môžu uznať, že vozidlo má osobitný kultúrny význam, ak spĺňa všetky tieto kritériá:

   a) má jedinečnú historickú alebo kultúrnu hodnotu alebo stav, ktoré zdokumentoval vlastník vozidla, alebo príslušné orgány členského štátu, v ktorom je vozidlo evidované, alebo je jediným upraveným alebo na mieru vyrobeným vozidlom, ktoré bolo individuálne schválené v súlade s nariadením (EÚ) 2018/858 alebo vnútroštátnym právom;

   b) vlastník vozidla je známy a možno ho identifikovať;

   c) časti vozidla možno identifikovať sériovým číslom alebo inou formou identifikácie, ktorú poskytol výrobca vozidiel alebo pridelil príslušný orgán;

   d) vozidlo možno identifikovať podľa identifikačného čísla vozidla VIN alebo sériového čísla, alebo inej identifikácie poskytnutej výrobcom vozidiel alebo pridelenej príslušným orgánom.

   Na žiadosť vlastníka vozidla príslušné orgány členského štátu evidencie vydajú osvedčenie, v ktorom sa vozidlo uzná za vozidlo osobitného kultúrneho záujmu, ak sú splnené kritériá stanovené v prvom pododseku tohto písmena.

   Na žiadosť vlastníka vozidla príslušné orgány členského štátu evidencie zrušia osvedčenie uvedené v druhom pododseku tohto bodu.

2. Vlastník vozidla osobitného kultúrneho záujmu zabezpečí, aby:

   a) sa vozidlo uchovávalo, prevážalo alebo používalo spôsobom šetrným k životnému prostrediu v súlade s právom Únie alebo vnútroštátnym právom;

   b) sa orgánom na požiadanie poskytlo alebo sprístupnilo osvedčenie uvedené v druhom pododseku bodu 1.

3. Súlad vozidla s kritériami podľa bodov 1 a 2 sa overuje minimálne každých päť rokov alebo v prípade zmeny vlastníka.

PRÍLOHA III

VÝPOČET MIER OPÄTOVNEJ POUŽITEĽNOSTI, RECYKLOVATEĽNOSTI A ZHODNOTITEĽNOSTI

Na účely tejto prílohy „referenčné vozidlo“ je verzia typu vozidla, ktorú identifikuje typový schvaľovací orgán po konzultácii s výrobcom vozidla a v súlade s kritériami stanovenými v časti A ako najproblematickejšiu z hľadiska opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti.

ČASŤ A

1. Materiály prítomné vo vozidle a ich príslušné podiely a umiestnenia sa špecifikujú spolu so všetkými príslušnými informáciami potrebnými na správny výpočet mier recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti.

2. Hmotnosť sa uvádza v kg na jedno desatinné miesto. Miera sa vypočítava ako percento na jedno desatinné miesto a zaokrúhľuje sa takto:

   a) ak je číslica za desatinnou čiarkou medzi 0 a 4, celé číslo sa zaokrúhli nadol;

   b) ak je číslica za desatinnou čiarkou medzi 5 a 9, celé číslo sa zaokrúhli nahor.

3. Na účely výberu referenčných vozidiel sa musia zohľadniť tieto kritériá:

   a) typ karosérie;

   b) dostupné úrovne výbavy;

   c) dostupné doplnkové vybavenie, ktoré možno namontovať v rámci zodpovednosti výrobcu vozidla.

4. Ak sa typovému schvaľovaciemu orgánu nepodarí spolu s výrobcom vozidla identifikovať najproblematickejšiu verziu typu vozidla v zmysle opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti, vyberie sa jedno referenčné vozidlo pre:

   a) každý „typ karosérie“ v zmysle vymedzenia v časti C bode 2 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/858 v prípade vozidiel kategórie M_1;

   b) každý „typ karosérie“, t. j. dodávkové vozidlo, podvozok s kabínou, pick up atď. v prípade vozidiel kategórie N_1.

5. Na účely kontroly materiálov a hmotností komponentov výrobca vozidla sprístupní vozidlá a časti a komponenty, ktoré typový schvaľovací orgán považuje za nevyhnutné.

ČASŤ B

1. Na to, aby sa komponenty alebo časti považovali za opätovne použiteľné, musia byť odstrániteľné jednoduchým a nedeštruktívnym spôsobom.

2. Celková hmotnosť opätovne použiteľných častí, komponentov a materiálov sa musí považovať za opätovne použiteľnú, recyklovateľnú a zhodnotiteľnú na 100 %.

3. Časti, komponenty a materiály uvedené v časti B bodoch 1, 2 a 3 prílohy VIII sa považujú za opätovne použiteľné na 0 % a recyklovateľné a zhodnotiteľné na 100 %. Časti a komponenty uvedené v časti E prílohy VIII sa považujú za opätovne použiteľné na 0 % a recyklovateľné a zhodnotiteľné na 100 %. Metodikou sa musí zabezpečiť, aby sa v prípade zmeny prílohy VIII, ktorá vedie k rozšíreniu zoznamu častí a komponentov uvedených v časti E uvedenej prílohy, novšie doplnené časti a komponenty považovali za opätovne použiteľné na 0 % a recyklovateľné a zhodnotiteľné na 100 %.

4. Výpočet mier opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti je v súlade so stratégiou obehovosti, pričom zodpovedá technologickému pokroku v oblasti technológií spracovania po skončení životnosti.

PRÍLOHA IV

PODMIENKY A HODNOTY MAXIMÁLNEJ KONCENTRÁCIE PRÍTOMNOSTI OLOVA, ORTUTI, KADMIA A ŠESŤMOCNÉHO CHRÓMU V MATERIÁLOCH, ČASTIACH A KOMPONENTOCH

Dovolená je maximálna hodnota koncentrácie látok do 0,1 hm. % v homogénnom materiáli v prípade olova, šesťmocného chrómu a ortuti a do 0,01 hm. % v homogénnom materiáli v prípade kadmia.

Náhradné diely uvedené na trh po 1. júli 2003 a používané vo vozidlách uvedených na trh pred 1. júlom 2003 s výnimkou vyvažovacích závaží na kolesá, uhlíkových kief pre elektrické motory a brzdových obložení, sú vyňaté z článku 5 ods. 4.

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 6 písm. d)
Olovo ako legujúci prvok		
1a) Oceľ na účely obrábania a komponenty z ocele galvanizovanej ponorením do roztaveného kovu, s obsahom olova do 0,35 hm. %		
1b) Nepretržite galvanizované oceľové plechy s obsahom olova do 0,35 hm. %	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2016 a náhradné diely do takýchto vozidiel	
2a) Hliník na účely obrábania s obsahom olova do 2 hm. %	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2005	
2b) Hliník s obsahom olova do 1,5 hm. %	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2008	
2c)i) Hliníkové zliatiny na účely obrábania s obsahom olova do 0,4 hm. %	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2028 a náhradné diely do takýchto vozidiel	
2c)ii) Hliníkové zliatiny neuvedené v položke 2c) i) s obsahom olova do 0,4 hm. % ([2])	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2027 a náhradné diely do takýchto vozidiel	
2(c)(iii). Hliníkové liate zliatiny s obsahom olova do 0,3 hm. %, ak pochádza z recyklácie olovnatého hliníkového šrotu	vozidlá typovo schválené po 31. decembri 2026 a náhradné diely do takýchto vozidiel ([1])	

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 6 písm. d)
3. Zliatiny medi s obsahom olova do 4 hm. %	([1])	
4a) Ložiskové panvy a puzdrá	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2008	
4b) Ložiskové panvy a puzdrá v motoroch, prevodových systémoch a kompresoroch klimatizačných systémov	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2011	

Olovo a zlúčeniny olova v komponentoch

5. (vypustené)		
6. Tlmiče kmitov	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2016 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X
7a) Vulkanizačné činidlá a stabilizátory pre elastoméry pri použití v brzdových hadiciach, palivových hadiciach, ventilačných hadiciach, elastomérových/kovových častiach karosérií a pre armatúry motorov	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2005	
7b) Vulkanizačné činidlá a stabilizátory pre elastoméry pri použití v brzdových hadiciach, palivových hadiciach, ventilačných hadiciach, elastomérových/kovových častiach karosérií a pre armatúry motorov, s obsahom olova do 0,5 hm. %	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2006	
7c) Tmeliace činidlá pre elastoméry pri použití v hnacích systémoch, s obsahom olova do 0,5 hm. %	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2009	

Olovo v spájkach alebo náteroch v elektrických a elektronických zariadeniach uvedených v nasledujúcich položkách

8a) Olovo v spájkach na pripevnenie elektrických a elektronických komponentov k elektronickým panelom plošných spojov a olovo použité v povrchových úpravách na koncovkách iných komponentov než elektrolytické hliníkové kondenzátory, na kontaktných kolíkoch a na elektronických paneloch plošných spojov	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2016 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X ([3])
8b) Olovo v spájkach v iných elektrických zariadeniach než zvaroch na elektronických paneloch plošných spojov alebo na skle	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2011 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X ([3])

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 6 písm. d)
8c) Olovo použité v povrchových úpravách na koncovkách elektrolytických hliníkových kondenzátorov	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2013 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X ([3])
8d) Olovo použité v spájkach na skle v meračoch prietokového množstva vzduchu	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2015 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X ([3])
8e) olovo v spájkach s vysokou teplotou tavenia (t. j. zliatiny olova s obsahom olova aspoň 85 hm. %)	([1])	X ([3])
8f)i) Olovo v systémoch vtláčacích pin konektorov	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2017 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X ([3])
8f)ii) Olovo v systémoch vtláčacích pin konektorov iných ako spojovacia časť konektorov káblových zväzkov vozidla	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2024 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X ([3])
8g)i) Olovo v spájkach na zostavenie stabilného elektrického spojenia medzi polovodičovým čipom a nosičom v rámci sád integrovaného obvodu Flip Chip	vozidlá typovo schválené pred 1. októbrom 2022 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X ([3])
8g)ii) Olovo v spájkach na zostavenie stabilného elektrického spojenia medzi polovodičovým čipom a nosičom v rámci súprav integrovaného obvodu s lícnym čipom (Flip Chip), ak toto elektrické spojenie obsahuje jednu z týchto súčastí: 1) technologický uzol polovodiča 90 nm alebo viac; 2) jednotlivý čip s plochou 300 mm^2 alebo viac v ktoromkoľvek technologickom uzle polovodiča; 3) zostavy s vrstvenými čipmi s plochou čipu 300 mm^2 alebo viac, alebo kremíkové vložky s plochou 300 mm^2 alebo viac.	1) vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2030 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X ([3])
8h) Olovo v spájke na pripojenie výmenníkov tepla k chladiču v zostavách silových polovodičov s čipom vo veľkosti aspoň 1 cm^2 plochy projekcie a s menovitou hustotou prúdu aspoň 1 A/mm^2 plochy kremíkového čipu	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2016 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X ([3])

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 6 písm. d)
8i) Olovo v spájkach pri elektrickom glazovaní na skle s výnimkou zvarov na vrstvenom skle	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2016 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X ([3])
8j) Olovo v spájkach na spájkovanie na vrstvenom skle	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2020 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X ([3])
8k) Spájkovanie v aplikáciách ohrievania použitím ohrievacieho prúdu s minimálnou intenzitou 0,5 A pre príslušný spoj na jednotlivé tabule vrstveného skla s maximálnou hrúbkou steny 2,1 mm. Táto výnimka sa nevzťahuje na spájkovanie kontaktov integrovaných do medziľahlého polyméru	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2024 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X ([3])
9. Sedlá ventilov	ako náhradné diely pre typy motorov vyvinuté pred 1. júlom 2003	
10a) Elektrické a elektronické komponenty, ktoré obsahujú olovo v skle alebo keramike, v sklenej alebo keramickej hmote, v sklokeramickom materiáli alebo v sklokeramickej hmote. Táto výnimka sa nevzťahuje na používanie olova: i) v skle v žiarovkách a zapaľovacích sviečkach; ii) v dielektrických keramických materiáloch súčiastok uvedených v položkách 10b), 10c) a 10d).		X ([4]) (pre iné komponenty než piezoelektrické prvky v motoroch)
10b) Olovo v dielektrických keramických materiáloch na báze zmesného oxidu olova, titánu a zirkónia v kondenzátoroch, ktoré sú súčasťou integrovaných obvodov alebo diskrétnych polovodičov		
10c) Olovo v dielektrických keramických materiáloch kondenzátorov s menovitým napätím menej ako 125 V striedavého prúdu alebo 250 V jednosmerného prúdu	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2016 a náhradné diely do takýchto vozidiel	
10d) Olovo v dielektrických keramických materiáloch kondenzátorov kompenzujúcich teplotné odchýlky senzorov ultrazvukových sonarových systémov	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2017 a náhradné diely do takýchto vozidiel	

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 6 písm. d)
11. Pyrotechnické iniciátory	vozidlá typovo schválené pred 1. júlom 2006 a náhradné diely do takýchto vozidiel	
12. Termoelektrické materiály obsahujúce olovo v automobilových elektrických zariadeniach na znižovanie emisií CO_2 rekuperáciou odpadového tepla z výfukov	vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2019 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X

Šesťmocný chróm

13a) Ochranné vrstvy proti korózii	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2007	
13b) Ochranné vrstvy proti korózii používané v maticových a skrutkových zostavách na použitie na podvozkoch	ako náhradné diely do vozidiel uvedených na trh pred 1. júlom 2008	
14. Šesťmocný chróm ako protikorózne činidlo v chladiarenských systémoch z uhlíkovej ocele v absorpčných chladničkách do 0,75 hmotnostného percenta v chladiacom roztoku:		X
a) určených na úplnú alebo čiastočnú prevádzku s elektrickým ohrievačom s priemerným užitočným elektrickým príkonom < 75 W za stálych prevádzkových podmienok;	v prípade a): vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2020 a náhradné diely do takýchto vozidiel	
b) určených na úplnú alebo čiastočnú prevádzku s elektrickým ohrievačom s priemerným užitočným elektrickým príkonom ≥ 75 W za stálych prevádzkových podmienok; c) určených na úplnú prevádzku s neelektrickým ohrievačom.	v prípade b): vozidlá typovo schválené pred 1. januárom 2026 a náhradné diely do takýchto vozidiel	

Ortuť

15a) Výbojky na použitie v svetlometoch	vozidlá typovo schválené pred 1. júlom 2012 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X

Homogénne materiály, časti a komponenty	Rozsah pôsobnosti a dátum skončenia platnosti výnimky	Treba označiť alebo umožniť identifikáciu v súlade s článkom 5 ods. 6 písm. d)
15b) Žiarivky používané na osvetlenie prístrojového panelu	vozidlá typovo schválené pred 1. júlom 2012 a náhradné diely do takýchto vozidiel	X

Poznámky k tabuľke:
(1) Táto výnimka sa preskúma v roku 2030 v súlade s článkom 5 ods. 6.
(2) Vzťahuje sa na zliatiny hliníka, do ktorých sa olovo zámerne nepridáva, ale je v nich obsiahnuté z dôvodu použitia recyklovaného hliníka.
(3) Rozobratie, ak je vo vzťahu s položkou 10a) prekročená priemerná hodnota 60 gramov na vozidlo. Na účely tejto poznámky sa neprihliada na elektronické zariadenia, ktoré nenamontoval výrobca vozidla pri sériovej výrobe.
(4) Rozobratie, ak je vo vzťahu s položkami 8a) až 8k) prekročená priemerná hodnota 60 gramov na vozidlo. Na účely tejto poznámky sa neprihliada na elektronické zariadenia, ktoré nenamontoval výrobca vozidla pri sériovej výrobe.

PRÍLOHA V

STRATÉGIA OBEHOVOSTI

ČASŤ A

PRVKY STRATÉGIE OBEHOVOSTI

1. Netechnický opis činností plánovaných na zabezpečenie toho, aby vozidlá spĺňali požiadavky článkov 4 až 7 počas celej ich výroby.

2. Netechnický opis postupov vykonávaných výrobcom vozidla na účely:

   a) zhromažďovania údajov v celom dodávateľskom reťazci, ktoré sú relevantné pre splnenie požiadaviek článkov 4 až 7;

   b) kontroly a overenia informácií prijatých od dodávateľov;

   c) primeranej reakcie, ak údaje prijaté od dodávateľov naznačujú riziko nesplnenia požiadaviek článku 4, 5 alebo 6.

3. Informácie o zavedených technológiách spracovania po skončení životnosti, očakávanom technologickom pokroku v oblasti technológií spracovania po skončení životnosti a investícií do kapacít takýchto technológií, ktoré výrobca vozidla použil na účely výpočtu opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti ich typov vozidiel v súlade s článkom 4.

4. Informácie o podiele recyklovaného obsahu vo vozidlách, ako sa uvádza v článkoch 6 a 10.

5. Zoznam činností, ktoré sa výrobca vozidla zaväzuje vykonať, aby sa spracovanie vozidiel po skončení životnosti vykonávalo v súlade s týmto nariadením, a to s osobitným zameraním na:

   a) opatrenia určené na uľahčenie odstránenia častí uvedených v prílohe VIII časti C;

   b) opatrenia, ktorých cieľom je riešiť problémy vyplývajúce z používania materiálov a techník, ktoré bránia ľahkému rozobratiu alebo veľmi sťažujú recykláciu;

   c) opatrenia na podporu opätovného použitia častí a komponentov;

   d) výskumné a vývojové činnosti, investície do vývoja recyklačných technológií alebo infraštruktúry, ako aj spolupráca s prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom, uskutočňované s cieľom vykonávať opatrenia uvedené v písmenách a) až c).

ČASŤ B

NADVÄZNÉ OPATRENIA A AKTUALIZÁCIA STRATÉGIE OBEHOVOSTI

1. Výrobcovia vozidiel vypracujú aktualizáciu stratégie obehovosti najmenej každých päť rokov.

2. Aktualizácia stratégie obehovosti obsahuje príslušné zmeny, a najmä:

   a) opis spôsobu uskutočnenia činností uvedených v bode 5 časti A spolu s posúdením ich účinnosti a v prípade, že sa jedna alebo viac činností uvedených v stratégii neuskutočnili, vysvetlenie dôvodov neuskutočnenia;

   b) informácie o významných zmenách v návrhu a výrobe, ktoré výrobca vozidiel vykonal na zlepšenie obehovosti vozidiel.

PRÍLOHA VI

POŽIADAVKY NA INFORMÁCIE O ODSTRÁNENÍ A VÝMENE

1. Batérie pre elektrické vozidlá a batérie pre ľahké dopravné prostriedky zabudované vo vozidle;

   a) číslo pôvodného zariadenia;

   b) umiestnenie;

   c) hmotnosť;

   d) druh chemického zloženia batérie;

   e) návod na bezpečné vybitie batérie;

   f) technické pokyny na odstránenie a výmenu vrátane postupnosti všetkých krokov a druhov techník pripojenia, upevnenia a utesnenia;

   g) nástroje alebo technológie potrebné na prístup k batériám pre elektrické vozidlo a k batériám pre ľahké dopravné prostriedky, ich odstránenie a výmenu.

2. Elektrické hnacie motory zabudované vo vozidle:

   a) číslo pôvodného zariadenia;

   b) umiestnenie;

   c) hmotnosť;

   d) typy permanentných magnetov v elektrických hnacích motoroch uvedených v článku 28 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2024/1252;

   e) technické pokyny na odstránenie a výmenu vrátane postupnosti všetkých krokov a druhov techník pripojenia, upevnenia a utesnenia;

   f) nástroje alebo technológie potrebné na prístup k batériám elektrických hnacích motorov, ich odstránenie a výmenu.

3. Komponenty, časti a materiály uvedené v časti B prílohy VIII:

   a) číslo pôvodného zariadenia;

   b) umiestnenie;

   c) hmotnosť;

   d) prítomnosť látok uvedených v článku 5 ods. 4, ktoré je potrebné vo vozidle označiť, ako sa uvádza v prílohe IV;

e) technické pokyny na odstránenie vrátane postupnosti všetkých krokov;

f) dostupnosť najlepších techník spracovania.

4. Komponenty, časti a materiály uvedené v časti C prílohy VIII:

a) číslo pôvodného zariadenia;

b) umiestnenie;

c) technické pokyny na odstránenie a výmenu vrátane postupnosti všetkých krokov.

d) informácie, špecifikácie, nástroje a procesy vrátane aktualizácií softvéru, ktoré sú potrebné na repasovanie a renovovanie.

5. Digitálne kódované komponenty a časti vo vozidle:

a) číslo;

b) umiestnenie;

c) technické pokyny týkajúce sa prístupu, odstránenia a výmeny komponentov vrátane kódovania a softvéru potrebných na aktiváciu fungovania náhradných dielov a komponentov v inom vozidle a na spracovanie informácií týkajúcich sa ich vyradenia z evidencie a oddelenia od identifikačného čísla vozidla VIN a v relevantných prípadoch vrátane pokynov, ako používať diagnostický nástroj s ohľadom na ich budúce opätovné použitie;

d) opis funkcie, vzájomnej zameniteľnosti a zlučiteľnosti s konkrétnymi časťami a komponentmi iných značiek a modelov;

e) kontaktné miesto technickej pomoci výrobcu vozidla.

6. Na účely bodu 5 písm. c), ak sa vyžaduje vyradenie z evidencie a oddelenie digitálne kódovaných komponentov, zariadení a častí uvedených v článku 11 tohto nariadenia od identifikačného čísla vozidla VIN, výrobca vozidiel zavedie postupy, ktoré prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom a prevádzkovateľom opráv a údržby umožnia vykonať takéto vyradenie z evidencie a oddelenie. V tomto postupe môže výrobca vozidiel požadovať osvedčenie o zničení, ako aj overenie príslušného prevádzkovateľa. Na tento účel prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom a prevádzkovatelia opráv a údržby získajú a používajú autentifikačné údaje požadované pre webové sídlo výrobcu vozidiel týkajúce sa informácií o opravách a údržbe uvedené v bode 2.1 prílohy X k nariadeniu (EÚ) 2018/858. Ak sa na takéto postupy vyradenia z evidencie a oddelenia vyžaduje prístup prevádzkovateľa v oblasti nakladania s odpadom a prevádzkovateľov opráv a údržby k informáciám z palubného diagnostického systému (OBD) vozidla, výrobca môže ako podmienku na vydanie akýchkoľvek prístupových údajov:

a) vyžadovať nepretržité online pripojenie v čase vykonávania vyradenia medzi diagnostickým nástrojom a serverom výrobcu diagnostického nástroja, ako aj medzi výrobcom diagnostických nástrojov a serverom výrobcu a

b) požadovať od výrobcu nástroja používaného na prístup k informáciám z palubného diagnostického systému (OBD), aby výrobcovi potvrdil totožnosť diagnostického nástroja a pseudonymizovanú totožnosť prevádzkovateľa a aby zaznamenal a uložil číslo identifikačné číslo vozidla VIN, jedinečný identifikátor časti, ak je k dispozícii a je podporovaný postupom výrobcu vozidla, dátum a časovú pečiatku (UTC) pre príslušnú činnosť a jedinečný identifikátor diagnostického nástroja; výrobca získa na požiadanie od výrobcu diagnostického nástroja prístup k informáciám uvedeným v tomto bode, ak je to potrebné na reakciu na dôvodné podozrenie z krádeže alebo zneužitia častí.

PRÍLOHA VII

POŽIADAVKY NA OZNAČOVANIE

1. Časti, komponenty a materiály vozidla z plastu, ktoré majú hmotnosť viac ako 100 gramov:
   a) medzinárodná norma ISO 1043-1 Plasty – Symboly a skratky. Časť 1: Základné polyméry a ich špeciálne vlastnosti;
   b) medzinárodná norma ISO 1043-2 Plasty – Symboly a skratky. Časť 2: Plniace a zosilňovacie materiály
   c) medzinárodná norma ISO 11469 Plasty – Všeobecná identifikácia a označovanie výrobkov z plastov.
2. Časti, komponenty a materiály vozidla z elastomérov, ktoré majú hmotnosť viac ako 200 gramov, okrem pneumatík: medzinárodná norma ISO 1629 Kaučuky a latexy – Označovanie.
3. Symboly „[“ alebo „]“ používané v normách ISO sa môžu nahradiť zátvorkami.

PRÍLOHA VIII

POŽIADAVKY NA SPRACOVANIE

ČASŤ A

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA PRIESTORY SKLADOVANIA A PRIESTORY SPRACOVANIA

1. Miesta skladovania vozidiel po skončení životnosti a ich komponentov, častí a materiálov pred ich spracovaním, a to vrátane miest skladovania v zberných miestach musia:

   a) mať nepriepustné povrchy so zariadeniami na zber uniknutých látok, dekantérmi a čistiacimi – odmasťovacími zariadeniami;

   b) byť vybavené na spracovanie vody vrátane dažďovej vody v súlade s požiadavkami na ochranu zdravia a životného prostredia.

   c) mať vhodné podmienky na uskladnenie vozidiel po skončení životnosti a ukladať do vhodnej výšky len vozidlá po skončení životnosti zbavené znečistenia, pokiaľ nie sú použité stohovacie stojany;

   d) byť vybavené tak, aby umožňovali okamžité odstránenie tekutín a kvapalín z unikajúcich vozidiel po skončení životnosti a zachytávanie všetkých uniknutých tekutín a kvapalín pomocou absorpčného materiálu.

   Prevádzkovatelia lokalít uvedených v prvom pododseku bezodkladne vykonajú opatrenia uvedené v písmene d) uvedeného pododseku.

2. Uskladnenie sa musí organizovať tak, aby sa zabránilo poškodeniu:

   a) komponentov a častí obsahujúcich kvapaliny a tekutiny uvedené v bodoch 1 a 3 časti B tejto prílohy;

   b) komponentov, častí a materiálov uvedených v časti C tejto prílohy.

3. Miesta, kde sa vozidlá po skončení životnosti a ich komponenty, časti a materiály spracúvajú, musia mať:

   a) nepriepustné povrchy v príslušných oblastiach a byť vybavené zariadeniami na zber uniknutých látok, dekantérmi a čistiacimi – odmasťovacími zariadeniami;

   b) vhodné sklady na časti, komponenty a materiály, ktoré boli odstránené z vozidla po skončení životnosti, vrátane nepriepustného skladu na časti, komponenty a materiály kontaminované olejom;

   c) náležité kontajnery na skladovanie batérií (s elektrolytickou neutralizáciou na danom mieste alebo inde), filtrov a kondenzátorov obsahujúcich PCB/PCT,

   d) náležité samostatné skladovacie nádrže na oddelené skladovanie tekutín z vozidiel po skončení životnosti, a to na: palivá, oleje (motorový olej, olej z prevodovej skrine, olej z posilňovača riadenia, prevodový olej, hydraulický olej), olejové filtre, chladiace kvapaliny, nemrznúcu kvapalinu, brzdovú kvapaliny, chladivá, kvapalinu na úpravu výfukových plynov nafty a akékoľvek iné kvapaliny alebo plyny, ktoré sa nachádzajú vo vozidle po skončení životnosti;

e) zariadenie na čistenie vody vrátane dažďovej vody v súlade s požiadavkami o ochrane zdravia a životného prostredia;

f) náležité sklady na použité pneumatiky vzhľadom na potrebu predchádzať rizikám požiaru a nadmernému hromadeniu zásob.

4. Autorizované zariadenia na spracovanie, ktoré majú povolenie na spracovanie elektrických vozidiel, musia spĺňať požiadavky stanovené v prílohe XII k nariadeniu (EÚ) 2023/1542. Autorizované zariadenia na spracovanie, ktoré prijímajú elektrické vozidlá s podozrením na poškodenie batérie pre elektrické vozidlo, posúdia tieto batérie čo najskôr, najneskôr však do 24 hodín po dodaní. Takéto vozidlá a batérie sa skladujú oddelene v izolovanom priestore, ako sa uvádza v bode 1. Tento izolovaný priestor musí byť vybavený vhodnými zariadeniami na prevenciu, detekciu a zamedzenie šírenia požiarov batérií pre elektrické vozidlá do iných priestorov, na iné elektrické vozidlá a iné batérie.

ČASŤ B

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA ODSTRÁNENIE ZNEČISTENIA

1. Z vozidla po skončení životnosti sa odstraňujú tieto tekutiny, kvapaliny a plyny, pokiaľ nie sú potrebné na opätovné použitie dotknutých častí:

a) palivo;

b) motorový olej;

c) prevodový olej;

d) olej z prevodovej skrine;

e) olej z posilňovača riadenia;

f) hydraulický olej;

g) chladiace kvapaliny;

h) nemrznúca zmes;

i) brzdové kvapaliny;

j) chladivá;

k) kvapaliny na úpravu výfukových plynov nafty a

l) všetky ostatné kvapaliny alebo plyny obsiahnuté vo vozidle po skončení životnosti.

Po odstránení kvapalín a tekutín sa namontujú odtokové zátky, aby sa zabránilo úniku zvyškov. Zberné kontajnery sa označia s uvedením druhu kvapaliny, ktorú obsahujú, a skladujú sa oddelene od každého iného druhu kvapaliny na bezpečnom mieste v súlade s časťou A tejto prílohy, aby sa zabránilo náhodnému rozliatiu, úniku alebo neoprávnenému prístupu k nim.

2. Neutralizujú sa alebo sa odstránia tieto komponenty, časti a materiály:

a) systém elektronických volaní (e-Call);

b) pyrotechnické časti airbagov;

c) pyrotechnické časti bezpečnostných pásov;

d) všetky ostatné pyrotechnické časti.

3. Z vozidla po skončení životnosti sa odstraňujú tieto komponenty, časti a materiály:

a) airbagy, nádrže na skvapalnený uhľovodíkový plyn (LPG), nádrže na stlačený zemný plyn (CNG), nádrže na vodík a všetky ostatné potenciálne výbušné časti a komponenty sa musia neutralizovať;

b) olejové filtre;

c) chladiace kvapaliny sa spracujú v súlade s nariadením (EÚ) 2024/573;

d) komponenty, pri ktorých sa zistí, že obsahujú ortuť, sa oddelia počas spracovania do identifikovateľného toku, ktorý sa bezpečne imobilizuje a zneškodní v súlade s článkom 17 smernice 2008/98/ES;

e) materiály obsahujúce látky uvedené v článku 5 ods. 4, ktoré je potrebné označiť podľa prílohy IV, sa počas spracovania oddelia do identifikovateľného toku, ktorý sa bezpečne imobilizuje a zneškodní v súlade s článkom 17 smernice 2008/98/ES.

Všetky časti, komponenty a materiály zozbierané počas odstránenia znečistenia sa skladujú v kontajneroch na daný účel. Zberné kontajnery sa označia s uvedením komponentov, častí a materiálov, ktoré obsahujú, a uskladnia sa na bezpečnom mieste v súlade s časťou A, aby sa zabránilo náhodnému rozliatiu, úniku alebo neoprávnenému prístupu k nim.

4. Zaznamenávajú sa nasledujúce informácie o odstránení znečisťujúcich látok z vozidiel po skončení životnosti:

a) celkový počet spracovaných vozidiel po skončení životnosti;

b) priemerná hmotnosť vozidiel po skončení životnosti pred odstránením znečisťujúcich látok a iných častí a po ňom;

c) celkové množstvo každého typu kvapalín, častí, komponentov alebo materiálov, ktoré boli odstránené ako znečisťujúce látky;

d) v príslušných prípadoch meno/názov a kontaktné údaje prepravcu odpadu;

e) názov a kontaktné údaje miesta konečného spracovania kvapalín a plynov, častí, komponentov alebo materiálov zozbieraných počas odstraňovania znečistenia.

ČASŤ C

POVINNÉ ODSTRÁNENIE ČASTÍ A KOMPONENTOV Z VOZIDIEL PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI

	Výnimka podľa článku 29 ods. 2, ak sú splnené podmienky časti G prílohy VIII X: výnimka sa uplatňuje
1. Batérie pre elektrické vozidlá vrátane ich systémov riadenia batérií, palubných nabíjačiek, plášťov alebo krytov, ak sú k dispozícii	
2. Batérie pre ľahké dopravné prostriedky v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 11 nariadenia (EÚ) 2023/1542 vrátane ich systémov riadenia batérií, palubných nabíjačiek, plášťov alebo krytov, ak sú k dispozícii	
3. SLI batérie v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 12 nariadenia (EÚ) 2023/1542	
4. Prenosné batérie v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 9 nariadenia (EÚ) 2023/1542	
5. Elektrické hnacie motory vrátane ich príslušenstva a všetkých súvisiacich riadiacich jednotiek, elektrickej inštalácie a ostatných častí, komponsentov a materiálov	
6. Bloky motorov	X
7. Katalyzátory	
8. Prevodovky	X
9. Najmenej 70 % celkového množstva skla z čelného skla, zadných a bočných okien vyrobených zo skla vrátane strešných sklených inštalácií	
10. Ráfiky	
11. Pneumatiky	

	Výnimka podľa článku 29 ods. 2, ak sú splnené podmienky časti G prílohy VIII X: výnimka sa uplatňuje
12. Priamo prístupné časti infotainmentového systému	
13. Predné a zadné svetlá vrátane ich ovládačov	
14. Hlavné káblové zväzky	X
15. Nárazníky	X
16. Palivové nádrže	X
17. Výmenníky tepla	X
18. Časti z plastov vystužených uhlíkovými vláknami	
19. Elektrické a elektronické komponenty, a to:	X
a) invertory a meniče elektrických vozidiel DC-DC s hmotnosťou nad 2 kg,	X
b) ľahko prístupné a veľké dosky plošných spojov,	X
c) fotovoltické panely s povrchovou plochou väčšou ako 0,2 metrov štvorcových,	X
d) riadiace moduly a telesá ventilov pre automatický prevod.	X

ČASŤ D

OPÄTOVNÉ POUŽITIE, REPASOVANIE A RENOVOVANIE ČASTÍ A KOMPONENTOV

1. Technické vyhodnotenie odstránených častí a komponentov:

a) na opätovné použitie:

i) časti alebo komponenty sú funkčné;

ii) sú vhodné na okamžité použitie na hlavný účel, na ktorý boli navrhnuté;

b) na repasovanie alebo renovovanie:

i) časti alebo komponenty musia obsahovať všetky príslušné časti;

ii) sú vhodné na repasáciu alebo renováciu s prihliadnutím na akékoľvek poškodenie, zníženú funkčnosť, znížený výkon, skrátenú životnosť a potrebné opravy;

iii) nemajú žiadnu viditeľnú silnú koróziu, ktorá by bránila funkčnosti časti alebo komponentu.

2. Minimálne informácie, ktoré sa musia uviesť v označení častí a komponentov:

a) názov komponentu alebo časti;

b) meno/názov, poštovú adresu označujúcu jednotné kontaktné miesto, e-mailovú adresu a v príslušných prípadoch webovú adresu, ktoré identifikujú autorizované zariadenia na spracovanie, ktoré komponent alebo časť odstránil.

ČASŤ E

KOMPONENTY A ČASTI, KTORÉ SA NESMÚ OPÄTOVNE POUŽIŤ

1. Všetky airbagy vrátane vankúšov, pyrotechnických aktuátorov, elektronickej kontrolnej jednotky a senzorov.

2. Systémy na spracovanie emisií (napríklad katalyzátory, filtre na zachytávanie častíc), pokiaľ nie sú v súlade so súvisiacou kontrolou technického stavu stanoveného v článku 4 smernice 2014/45/EÚ.

3. Samonavíjacia alebo neautomatická pásová súprava vrátane vedenia popruhu, zámku, navíjača, pyrotechnických aktuátorov.

4. Sedadlá v prípadoch, keď ich súčasťou sú kotvové úchytky bezpečnostných pásov a/alebo airbagy.

5. Zamykanie volantu na stĺpiku riadenia.

6. Imobilizéry vrátane transpondérov a elektronických riadiacich jednotiek.

ČASŤ F

OSOBITNÉ POŽIADAVKY NA SPRACOVANIE ODSTRÁNENÝCH ČASTÍ, KOMPONENTOV A MATERIÁLOV

1. SLI batérie sa spracúvajú v súlade s článkom 70 nariadenia (EÚ) 2023/1542.

2. Batérie pre elektrické vozidlá sa spracúvajú v súlade s článkom 70 nariadenia (EÚ) 2023/1542.

3. Batérie pre ľahké dopravné prostriedky sa spracúvajú v súlade s článkom 70 nariadenia (EÚ) 2023/1542.

4. Prenosné batérie sa spracúvajú v súlade s článkom 70 nariadenia (EÚ) 2023/1542.

5. Materiály permanentných magnetov s obsahom neodýmu, dysprózia alebo prazeodýmu (neodým-železo-bór, NdFeB) v zmysle vymedzenia v článku 28 nariadenia (EÚ) 2024/1252 a meď z elektrických hnacích motorov, ktoré nie sú vhodné na opätovné použitie, repasovanie ani renovovanie, sa odstránia, ak je postup odstránenia vykonateľný a môžu ho vykonať autorizované zariadenia na spracovanie bez neprimeraných nákladov. V prípade, že sa nedosiahol technický pokrok na recykláciu NdFeB materiálov z permanentných magnetov, elektrické hnacie motory alebo časti obsahujúce materiály z permanentných magnetov sa uskladnia a označia v súlade s článkom 28 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2024/1252. Na účely budúcej recyklácie sa neuplatňujú požiadavky týkajúce sa dočasného uskladnenia podľa smernice 1999/31/ES.

6. Odstránené elektronické komponenty a časti, ktoré nie sú predmetom opätovného použitia, repasovania ani renovovania, a neželezné frakcie vrátane drvených dosiek plošných spojov spracúvajú subjekty vykonávajúce spracovanie podľa článku 8 ods. 3 smernice 2012/19/EÚ.

7. Sklo odstránené z vozidiel po skončení životnosti sa recykluje minimálne na obalové sklo, sklenené vlákna alebo sklo rovnocennej kvality.

8. Odstránené chladivá sa recyklujú, regenerujú alebo zneškodňujú v súlade s článkom 8 nariadenia (EÚ) 2024/573.

9. S plastami a so zvyškovými frakciami sa zaobchádza v súlade s článkom 7 nariadenia (EÚ) 2019/1021 a prílohou IV k uvedenému nariadeniu.

10. Gumené pneumatiky sa spracúvajú v súlade s hierarchiou odpadového hospodárstva a so všeobecnými požiadavkami stanovenými v článku 4 smernice 2008/98/ES s cieľom uprednostniť možnosti predchádzania, ktoré prinášajú najlepší celkový environmentálny výsledok vrátane protektorovania a uprednostňujú recykláciu vrátane iných metód, než je mechanická recyklácia, pred energetickým zhodnocovaním.

11. Hliníkové materiály pochádzajúce z výmenníkov tepla, ako je uvedené v časti C bode 17 prílohy VIII, sa skladujú a recyklujú oddelene od frakcií liateho a tepaného hliníka uvedených v časti G bode 2 písm. b) prílohy VIII.

ČASŤ G

KRITÉRIÁ PRE KOMBINOVANÉ DRVENIE A POUŽITIE TECHNOLÓGIÍ PO DRVENÍ

1. Aby sa dosiahol súlad s článkom 27 ods. 3 tohto nariadenia, môžu vozidlá po skončení životnosti prejsť drvením spolu s iným odpadom iba vtedy, ak:

   a) odpad z elektrických a elektronických zariadení sa selektívne spracoval v súlade s prílohou VII k smernici 2012/19/EÚ;

   b) všetky batérie sa odstránili v súlade s nariadením (EÚ) 2023/1542;

   c) plastové obaly boli oddelené od odpadov z obalov a kovových obalov v súlade s nariadením (EÚ) 2025/40;

   d) kombinovaný proces drvenia neznižuje kvalitu tokov odpadu v porovnaní so samostatným spracovaním a

e) konkrétny podiel každého toku zmiešaného odpadu na výstupných frakciách spĺňa požiadavky na podávanie správ v zmysle nariadenia (EÚ) 2023/1542, nariadenia (EÚ) 2025/40, smernice 2008/98/ES a smernice 2012/19/EÚ.

2. Požiadavky na kvalitu výstupných frakcií:

a) celkový obsah medi v hlavnej oceľovej frakcii nesmie prekročiť 0,25 hm. %; od 1. septembra 2031 nesmie celkový obsah medi v hlavnej oceľovej frakcii prekročiť 0,15 hm. %;

b) do 1. septembra 2029 sa hliník triedi minimálne na dve frakcie:

i) liaty hliník (frakcie s obsahom kremíka vyšším ako 1,5 %);

ii) tepaný hliník (frakcie s obsahom kremíka rovnakým alebo nižším ako 1,5 %);

c) do 1. septembra 2032 sa hliník triedi minimálne do štyroch frakcií:

i) frakcia hliníka s obsahom kremíka vyšším ako 1,5 %, obsahom medi rovnakým alebo nižším ako 0,5 %, a obsahom železa rovnakým alebo nižším ako 0,2 %;

ii) frakcia hliníka s obsahom kremíka vyšším ako 1,5 %, ktorá nespĺňa požiadavky na zloženie podľa bodu i) pre meď a železo;

iii) frakcia hliníka s obsahom kremíka rovnakým alebo nižším ako 1,5 %, obsahom horčíka rovnakým alebo nižším ako 1,5 %, obsahom medi rovnakým alebo nižším ako 0,3 % a s obsahom zinku rovnakým alebo nižším ako 0,3 %;

iv) frakcia hliníka s obsahom kremíka rovnakým alebo nižším ako 1,5 %, ktorá nespĺňa požiadavky na zloženie podľa bodu iii) pre horčík, meď a zinok;

d) ťažká frakcia z dezintegrátora získaná po vzduchovej separácii a separácii železa sa ďalej spracuje s cieľom oddeliť železné kovy, neželezné kovy, plasty a iné organické materiály na recykláciu alebo zhodnotenie. Zvyšky z týchto procesov musia obsahovať menej ako 1 hm. % kovov a v súlade s rozhodnutím Rady 2003/33/ES ([1]) menej ako 5 hm. % celkovej váhy organického uhlíka; limit celkového obsahu organického uhlíka (TOC) do 5 hm. % sa neuplatňuje, ak je riadne vybraná a upravená ťažká frakcia z dezintegrátora biologicky stabilná podľa súčasných právnych predpisov;

e) ľahká frakcia z dezintegrátora sa ďalej spracúva s cieľom oddeliť železné kovy, neželezné kovy, plasty a iné organické materiály na recykláciu alebo zhodnotenie; zvyšky z týchto procesov musia obsahovať menej ako 1 hm. % kovov a v súlade s rozhodnutím 2003/33/ES menej ako 5 hm. % celkovej váhy organického uhlíka; limit celkového obsahu organického uhlíka (TOC) do 5 hm. % sa neuplatňuje, ak je riadne vybraná a upravená ľahká frakcia z dezintegrátora biologicky stabilná podľa súčasných právnych predpisov.

([1]) Rozhodnutie Rady 2003/33/ES z 19. decembra 2002, ktorým sa stanovujú kritériá a postupy pre prijímanie odpadu na skládky odpadu podľa článku 16 a prílohy II smernice 1999/31/ES (Ú. v. ES L 11, 16.1.2003, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj).

3. Dokumentácia, ktorá sa musí predložiť pri výnimkách z povinnosti odstrániť časti, komponenty a materiály:

   a) ak je dostupná, kópia písomnej zmluvy medzi autorizovaným zariadením na spracovanie a zariadením, ktoré vykonáva činnosti drvenia a používa technológie nadväzujúce na drvenie, vrátane špecifikácií kvality druhotných materiálov pripravených na recykláciu a technickej špecifikácie, ktoré sa dodržiavajú pri spracovaní frakcií získaných spracovaním vozidiel po skončení životnosti;

   b) správa nezávislého orgánu o hmotnosti a vyvážení z analýzy vzorky týkajúcej sa kvality a množstva frakcií spracovania (výstup) pre reprezentatívnu konfiguráciu spracovania.

PRÍLOHA IX

INFORMÁCIE NA REGISTRÁCIU DO REGISTRA VÝROBCOV

1. Informácie, ktoré predkladá výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu:

   a) názov a obchodné značky (ak existujú), pod ktorými výrobca pôsobí v členskom štáte, a adresa výrobcu vrátane poštového smerovacieho čísla a miesta, ulice a čísla, krajiny, telefónneho čísla, ak existujú, webového sídla a e-mailovej adresy s uvedením jednotného kontaktného miesta;

   b) národný identifikačný kód výrobcu vrátane jeho čísla v obchodnom registri alebo rovnocenného úradného registračného čísla a európskeho alebo vnútroštátneho daňového identifikačného čísla;

   c) kategórie vozidiel, ktoré výrobca plánuje sprístupniť na trhu prvýkrát na území členského štátu;

   d) informácie o plnení povinností vyplývajúcich zo zodpovednosti stanovenej v článku 16 vrátane informácií v písomnej forme o:

      i) opatreniach zavedených výrobcom na splnenie povinností vyplývajúcich zo zodpovednosti stanovenej v článkoch 16 a 20;

      ii) opatreniach zavedených na splnenie povinnosti zberu stanovenej v článku 23, pokiaľ ide o počet vozidiel, ktoré výrobca sprístupňuje na trhu v členskom štáte a

      iii) systéme na zaistenie spoľahlivosti údajov oznamovaných príslušným orgánom;

   e) vyhlásenie výrobcu alebo v príslušných prípadoch splnomocneného zástupcu pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu, alebo organizácie zodpovednosti výrobcov o tom, že poskytované informácie sú pravdivé.

2. Informácie poskytované navyše k informáciám uvedeným v bode 1, ak je na vykonávanie povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcu vymenovaná organizácia zodpovednosti výrobcov:

   a) názov a kontaktné údaje, poštové smerovacie číslo a miesto, ulica a číslo, krajina, telefónne číslo, webová a e-mailová adresa a národný identifikačný kód organizácie zodpovednosti výrobcov;

   b) číslo v obchodnom registri alebo rovnocenné úradné registračné číslo a európske alebo vnútroštátne daňové identifikačné číslo organizácie zodpovednosti výrobcov a

   c) splnomocnenie zastupovaného výrobcu.

3. Informácie, ktoré má okrem informácií uvedených v bode 1 poskytnúť organizácia zodpovednosti výrobcov v prípade, že bola vymenovaná v súlade s článkom 17 ods. 1:

   a) názvy a kontaktné údaje zastupovaných výrobcov vrátane poštových smerovacích čísel a miest, ulíc a čísel, krajín, telefónnych čísel, webových sídiel a e-mailových adries;

   b) v príslušných prípadoch poverenie každého zastupovaného výrobcu;

   c) ak organizácia zodpovednosti výrobcov zastupuje viac ako jedného výrobcu, uvedie samostatné informácie o tom, ako si každý zo zastúpených výrobcov plní povinnosti stanovené v článku 16.

4. Ak povinnosti podľa článku 16 plní v mene výrobcu vymenovaný zástupca pre rozšírenú zodpovednosť výrobcov, ktorý zastupuje viac než jedného výrobcu, tento zástupca poskytne okrem informácií uvedených v bode 1 aj meno a kontaktné údaje každého zastupovaného výrobcu samostatne.

PRÍLOHA X

OSVEDČENIE O ZNIČENÍ

1.	Zariadenie alebo podnik vydávajúci toto osvedčenie	
1.1	Názov/Meno	
1.2	Adresa	
1.3	Telefónne číslo	
1.4	E-mail (ak je k dispozícii)	
1.5	Registračné alebo identifikačné číslo (*)	
2.	Príslušný orgán, ktorý vydal povolenie pre zariadenie alebo podnik uvedený v bode 1	
2.1	Členský štát	
2.2	Názov/Meno	
2.3	Adresa	
3.	Osvedčenie o zničení	
3.1	Dátum vydania	
3.2	Číslo	
4.	Informácie o vozidle, pre ktoré sa toto osvedčenie o zničení vydáva	
4.1	Značka štátnej príslušnosti	
4.2	(A) Evidenčné číslo (**)	
4.3	(J) Kategória (**)	
4.4	(D.1) Značka (**)	
4.5	(D.3) Obchodný názov (**)	

4.6	(E) identifikačné číslo vozidla (**)	
4.7	Číslo osvedčenia o evidencii	
5.	Informácie o vlastníkovi vozidla	
5.1	(C.2.1) Priezvisko alebo obchodné meno (**)	
5.2	(C.2.2) Ďalšie mená/názvy (**)	
5.3	(C.2.3) Adresa (**)	
5.4	Telefónne číslo [ak je k dispozícii a so súhlasom majiteľa]	
5.5	E-mailová adresa [ak je k dispozícii a so súhlasom majiteľa]	
6	Poznámky	

(*) Táto požiadavka sa nemusí splniť v prípade, že národný registračný alebo identifikačný systém také číslo nevydáva.
(**) Harmonizované kódy Spoločenstva uvedené v smernici 1999/37/ES.

PRÍLOHA XI

ZMENY NARIADENIA (EÚ) 2018/858 A NARIADENIA (EÚ) č. 168/2013

1. Príloha II k nariadeniu (EÚ) 2018/858 sa mení takto:

a) v časti I sa položka G13 nahrádza takto:

„G13	Obehovosť	Nariadenie (EÚ) 2026/1738	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X“		

b) dodatok 1 sa mení takto:

i) v tabuľke 1 sa položka G13 nahrádza takto:

„G13	Obehovosť	Nariadenie (EÚ) 2026/1738		neupl. Uplatňuje sa však časť E prílohy VIII o zákaze opätovného použitia špecifikovaných komponentov.“

ii) v tabuľke 2 sa položka G13 nahrádza takto:

„G13	Obehovosť	Nariadenie (EÚ) 2026/1738		neupl. Uplatňuje sa však časť E prílohy VIII o zákaze opätovného použitia špecifikovaných komponentov.“

c) v dodatku 2 sa bod 4 mení takto:

i) v tabuľke „Časť I: Vozidlá patriace do kategórie N_1“ sa položka 59 nahrádza takto:

„59	Nariadenie (EÚ) 2026/1738 (Obehovosť)	Požiadavky uvedeného nariadenia sa neuplatňujú.“

ii) v tabuľke „Časť II: Vozidlá patriace do kategórie N_1“ sa položka 59 nahrádza takto:

„59	Nariadenie (EÚ) 2026/1738 (Obehovosť)	Požiadavky uvedeného nariadenia sa neuplatňujú.“

d) časť III sa mení takto:

i) v dodatku 1 sa položka 59 nahrádza takto:

„59	Obehovosť	Nariadenie (EÚ) 2026/1738	Neuplatňuje sa.	Neuplatňuje sa.“		

ii) v dodatku 2 sa položka 59 nahrádza takto:

„59	Obehovosť	Nariadenie (EÚ) 2026/1738	Neuplatňuje sa.				Neuplatňuje sa.“				

iii) v dodatku 3 sa položka 59 nahrádza takto:

„59	Obehovosť	Nariadenie (EÚ) 2026/1738	Neuplatňuje sa.“

iv) v dodatku 4 sa položka 59 nahrádza takto:

„59	Obehovosť	Nariadenie (EÚ) 2026/1738	Neuplatňuje sa.				Neuplatňuje sa.“					

2. Príloha II k nariadeniu (EÚ) č. 168/2013 sa mení takto:

V oddiele C1 tabuľky sa položka 15a nahrádza takto:

				„L1e-A[1]	L1e-B[2]	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
15a	18	Požiadavky na obehovosť	[OP: vložte toto nariadenie (EÚ) 2026/…]	x	x	x	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*“

PRÍLOHA XII

ZMENY NARIADENIA (EÚ) 2023/1542

Tabuľka v prílohe I sa nahrádza touto tabuľkou:

Stĺpec 1 Označenie látky alebo skupiny látok	Stĺpec 2 Podmienky obmedzenia
1. Ortuť CAS č. 7439-97-6 ES č. 231-106-7 a jej zlúčeniny	Batérie nesmú obsahovať viac ako 0,0005 hm. % ortuti (vyjadrenej ako kovová ortuť) bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú prítomné a zabudované v prístrojoch, ľahkých dopravných prostriedkoch alebo ostatných vozidlách.
2. Kadmium CAS č. 7440-43-9 ES č. 231-152-8 a jeho zlúčeniny	1. Prenosné batérie nesmú obsahovať viac ako 0,002 hm. % kadmia (vyjadreného ako kovové kadmium) bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú prítomné a zabudované do prístrojov, ľahkých dopravných prostriedkov alebo ostatných vozidiel. 2. Batérie pre elektrické vozidlá a SLI batérie zabudované vo vozidlách kategórií M_1 a N_1, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858 nesmú obsahovať viac ako 0,01 hm. % kadmia (vyjadreného ako kovové kadmium) v homogénnom materiáli. 3. Bod 2 sa neuplatňuje na batérie pre elektrické vozidlá používané ako náhradné diely do elektrických vozidiel kategórií M_1 a N_1, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858, ktoré sa uviedli na trh pred 31. decembrom 2008.
3. Olovo CAS č. 7439-92-1 ES č. 231-100-4 a jeho zlúčeniny	1. Od 18. augusta 2024 nesmú prenosné batérie obsahovať viac ako 0,01 hm. % olova (vyjadreného ako kovové olovo) bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú prítomné a zabudované v prístrojoch. 2. Obmedzenie stanovené v bode 1 sa nevzťahuje na prenosné zinkovo-vzduchové gombíkové články do 18. augusta 2028. 3. Prenosné batérie zabudované vo vozidlách kategórií M_1 a N_1, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858 nesmú obsahovať viac ako 0,1 hm. % olova (vyjadreného ako kovové olovo) v homogénnom materiáli. 4. Bod 3 sa neuplatňuje na prenosné batérie zabudované vo vozidlách kategórií M_1 and N_1, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858, ktoré sú typovo schválené pred 1. januárom 2024, alebo používané ako náhradné diely do takýchto vozidiel. 5. Batérie pre elektrické vozidlá zabudované vo vozidlách kategórií M_1 a N_1, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858 nesmú obsahovať viac ako 0,1 hm. % olova (vyjadreného ako kovové olovo) v homogénnom materiáli.

Stĺpec 1 Označenie látky alebo skupiny látok	Stĺpec 2 Podmienky obmedzenia
	6. Bod 5 sa neuplatňuje na: a) batérie pre elektrické vozidlá používané vo vysokonapäťových systémoch ([1]),zabudované vo vozidlách kategórií M_1 a N_1 v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858, ktoré sú typovo schválené pred 1. januárom 2019, alebo používané ako náhradné diely do takýchto vozidiel; b) batérie pre elektrické vozidlá, na ktoré sa nevzťahuje písmeno a) tohto bodu, zabudované vo vozidlách vrátane vozidiel na špeciálne účely kategórií M_1 a N_1 v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858, ktoré sú typovo schválené pred 1. januárom 2024, alebo používané ako náhradné diely do takýchto vozidiel. 7. SLI batérie zabudované vo vozidlách kategórií M_1 a N_1, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858 nesmú obsahovať viac ako 0,1 hm. % olova (vyjadreného ako kovové olovo) v homogénnom materiáli. 8. Bod 7 sa neuplatňuje na: a) SLI batérie používané v 12 V zariadeniach pre vozidlá kategórií M_1 a N_1, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858 ([1]). b) SLI batérie používané v 24 V zariadeniach pre vozidlá na špeciálne účely kategórie M_1 a N_1 v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858 ([2]). c) SLI batérie používané v iných zariadeniach, než sú zariadenia uvedené v písmenách a) a b) tohto bodu, vo vozidlách kategórií M_1 a N_1, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858, ktoré sú typovo schválené pred 1. januárom 2024.
4. Šesťmocný chróm CAS č. 18540-29-9 ES č. 606-053-1 a jeho zlúčeniny	Batérie zabudované vo vozidlách kategórií M_1 a N_1, vrátane vozidiel na špeciálne účely, v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2018/858 nesmú obsahovať viac ako 0,1 hm. % šesťmocného chrómu (vyjadreného ako kovový šesťmocný chróm) v homogénnom materiáli.

([1]) Systémy s jednosmerným napätím > 75 V, ako sa stanovuje v článku 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/35/EÚ ([3]).

([1]) Táto výnimka sa preskúma v roku 2030.
([2]) Táto výnimka sa preskúma v roku 2030.
([3]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/35/EÚ z 26. februára 2014 o harmonizácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa sprístupnenia elektrického zariadenia určeného na používanie v rámci určitých limitov napätia na trhu (Ú. v. EÚ L 96, 29.3.2014, s. 357, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj).

PRÍLOHA XIII

KRITÉRIÁ, KTORÉ MUSIA SPĹŇAŤ ZARIADENIA V TRETÍCH KRAJINÁCH, KTORÉ VYKONÁVAJÚ ČINNOSTI VÝROBY RECYKLOVANÉHO MATERIÁLU

ČASŤ A KRITÉRIÁ NA PREUKÁZANIE TOHO, ŽE RECYKLOVANÝ MATERIÁL BOL VYROBENÝ V ZARIADENÍ, KTORÉ SPĹŇA URČITÉ POŽIADAVKY NA OCHRANU ĽUDSKÉHO ZDRAVIA, KLÍMY A ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA STANOVENÉ V PRÁVE ÚNIE ALEBO ROVNOCENNÉ POŽIADAVKY (V SÚLADE S ČLÁNKOM 6 ODS. 4)

1. Zariadenie, ktoré sa nachádza v tretej krajine, zapojené do výroby recyklovaného materiálu musí pri svojej skutočnej prevádzke spĺňať tieto podmienky:

a) spĺňa požiadavky na recykláciu odpadu a vykonáva svoje činnosti v súlade s platnými vnútroštátnymi právnymi predpismi o ochrane životného prostredia;

b) je navrhnuté, skonštruované a prevádzkované bezpečným a environmentálne vhodným spôsobom, a najmä má zavedené požadované procesy, vhodnú technológiu na nakladanie s odpadom, organizáciu a infraštruktúru na recykláciu dotknutého odpadu;

c) získava plastový odpad z členského štátu alebo krajiny, ktorá spĺňa právne predpisy Únie alebo rovnocenné normy, pokiaľ ide o ochranu životného prostredia a bezpečnosť pracovníkov, ako členské štáty Únie, a pôsobí v takejto krajine v súlade s kritériami vymedzenými v odseku 3;

d) má zavedené a prevádzkuje systémy, postupy a techniky riadenia a monitorovania, ktorých účelom je zamedzenie, obmedzenie, minimalizácia a v uskutočniteľnej miere odstránenie:

i) zdravotných a bezpečnostných rizík, ktoré hrozia dotknutým pracovníkom a obyvateľstvu v blízkosti zariadenia a

ii) nepriaznivých účinkov na životné prostredie spôsobených svojou činnosťou (najmä prostredníctvom primeraných opatrení prijatých na monitorovanie a riešenie znečistenia);

e) zabezpečuje vysledovateľnosť všetkého odpadu prijatého a spracovaného v zariadení vrátane zabezpečenia, že každý zvyškový odpad, ktorý vznikne pri jeho činnostiach, sa zdokumentuje, a prepravuje sa iba do zariadení na nakladanie s odpadom, ktoré majú povolenie na nakladanie s takýmto zvyškovým odpadom;

f) má prijaté opatrenia určené na úsporu energie a obmedzenie emisií skleníkových plynov súvisiacich s jeho činnosťami;

g) vedie a je schopné predložiť záznamy o svojich činnostiach v oblasti nakladania s odpadom za posledných päť rokov; ak je zariadenie v prevádzke menej ako päť rokov, vedie a je schopné predložiť záznamy o svojich činnostiach v oblasti nakladania s odpadom za obdobie svojej prevádzky;

h) jeho prevádzkovateľ alebo riadiaci pracovníci neboli v posledných piatich rokoch odsúdení za nezákonnú činnosť spojenú s nakladaním s odpadom.

2. V relevantných prípadoch sa ako referenčné kritériá zohľadnia tieto alebo rovnocenné pravidlá:

   a) osobitné požiadavky na spracovanie určitého odpadu a na výpočet množstva spracovaného odpadu, ktoré sú povinné podľa právnych predpisov Únie, a na započítavanie množstiev vyrobených recyklovaných materiálov;

   b) závery o najlepších dostupných technikách prijaté pre určité činnosti podľa smernice 2010/75/EÚ.

3. Plastový odpad sa spracúva spôsobom, ktorý je v súlade s požiadavkami stanovenými v práve Únie alebo rovnocennými požiadavkami, a pochádza z členského štátu alebo krajiny s komplexným rámcom odpadového hospodárstva, ktorý sa vzťahuje na celé jej územie a preukazuje schopnosť a ochotu zaručiť nakladanie s odpadom environmentálne vhodným spôsobom, pričom sa zohľadňujú najmä tieto kritériá:

   a) opatrenia, ktoré sa vykonávajú a plánujú na zabezpečenie toho, aby sa s odpadom nakladalo environmentálne vhodným spôsobom na celom území, ako je zavedenie systému rozšírenej zodpovednosti výrobcu alebo rovnocenného systému, ktorým sa vykonáva zásada „znečisťovateľ platí“;

   b) opatrenia, ktoré sa vykonávajú a plánujú na zvýšenie podielu recyklovaného spotrebiteľského plastu z vozidiel, a ukazovatele na monitorovanie týchto opatrení;

   c) opatrenia, ktoré sa vykonávajú a plánujú na zvýšenie podielu recyklovaného spotrebiteľského plastu zabudovaného do vozidiel uvádzaných na vnútroštátny trh, a ukazovatele na monitorovanie týchto opatrení.

ČASŤ B KRITÉRIÁ NA PREUKÁZANIE TOHO, ŽE RECYKLOVANÝ MATERIÁL BOL VYROBENÝ V SÚLADE S POŽIADAVKAMI STANOVENÝMI V ČLÁNKU 6 ODS. 1, 2 A 3

Zariadenie, ktoré sa nachádza v tretej krajine, zapojené do výroby recyklovaného materiálu musí pri svojej skutočnej prevádzke spĺňať tieto podmienky:

1. Zariadenie je schopné preukázať, že vyrába materiály recyklované zo spotrebiteľského odpadu. Ak zariadenie vyrába aj materiály pochádzajúce z odpadu z výroby alebo zo surovín, musí byť schopné preukázať, že jasne rozlišuje medzi rôznymi druhmi materiálov. Zariadenie zabezpečí, aby dodávalo len materiály recyklované zo spotrebiteľského odpadu, čo je podmienkou, aby sa tento materiál započítal do cieľov stanovených v článku 6.

2. Zariadenie vyrábajúce recyklované materiály zo spotrebiteľského odpadu pochádzajúceho z vozidiel po skončení životnosti alebo opravených vozidiel musí byť schopné preukázať, že takýto odpad bol zbieraný separovane a nebol zmiešaný s materiálmi iného pôvodu spôsobom, ktorý by bránil vysledovateľnosti tohto odpadu pred jeho príchodom do zariadenia a počas celého procesu recyklácie.

PRÍLOHA XIV

POŽIADAVKY NA AUDITY, OVEROVATEĽOV A AUDÍTOROV

ČASŤ A PODROBNÉ POŽIADAVKY NA TRETIE STRANY VYKONÁVAJÚCE AUDITY

1. Tretia strana vykonávajúca audity zariadenia, ktoré sa nachádza v tretej krajine, v súlade s článkom 6 ods. 5 je nezávislá od dodávateľa, výrobcu alebo osoby zapojenej do výroby recyklovaného materiálu a od kontrolovaného zariadenia. Na tento účel tretia strana musí byť schopná zdokumentovať, že:

   a) nie je súčasťou týchto subjektov ani pod ich kontrolou;

   b) zaviedla a uplatňuje postupy zaručujúce jej nestrannosť vrátane:

      i) priebežného posudzovania rizík pre jej nestrannosť;

      ii) identifikácie, odstraňovania a zmierňovania rizík pre nestrannosť vyplývajúcich z finančných, obchodných a iných druhov tlaku;

      iii) posúdenia rizík pre jej nestrannosť vyplývajúcich zo vzťahov jej zamestnancov;

   c) je štruktúrovaná a riadená spôsobom, ktorý zabezpečuje jej nezávislosť a nestrannosť, vrátane týchto prvkov:

      i) je jasne identifikovateľná v rámci právneho subjektu, ak právny subjekt vykonáva aj činnosti, ktoré nesúvisia s auditmi;

      ii) má pravidlá pre podávanie správ o vykonanej audítorskej činnosti;

      iii) jej pracovníci majú jasne identifikovateľné povinnosti, pokiaľ ide o vykonávanie auditov.

2. Tretia strana vykonávajúca audity v súlade s článkom 6 ods. 5 sa považuje za stranu s primeranou kvalifikáciou v oblasti auditov a spracovania odpadu, ak má dostatočný počet kvalifikovaných pracovníkov, vlastných alebo zabezpečených prostredníctvom subdodávateľov, ktorí sú pravidelne školení, a ak jej pracovníci zapojení do vykonávania takýchto auditov majú preukázateľné odborné skúsenosti vo všetkých týchto oblastiach:

   a) vykonávanie auditov zariadení na spracovanie odpadu;

   b) činnosti spracovania odpadu;

   c) systémy riadenia v oblasti ochrany životného prostredia a bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci;

   d) výroba recyklovaného materiálu.

3. S cieľom preukázať súlad s kritériami uvedenými v bodoch 1 a 2 tejto časti sa tretia strana, ktorá vykonáva audit alebo certifikáciu, odvoláva na svoju certifikáciu podľa noriem Únie alebo rovnocenných medzinárodne uznávaných noriem relevantných pre vykonávanie auditov, ako je medzinárodná norma ISO 19011:2018 alebo norma ISO/IEC 17020:2012.

ČASŤ B PREDMET AUDITU

1. Auditom uvedeným v článku 6 ods. 5 sa overuje, že zariadenie, ktoré sa nachádza v tretej krajine, zapojené do výroby recyklovaného materiálu spĺňa pri svojej skutočnej prevádzke podmienky uvedené v prílohe XIII.

2. Mená a kontaktné údaje osôb, ktoré audity vykonali, sa jasne uvedú v audítorských správach.

PRÍLOHA XV

TABUĽKY ZHODY

1. Smernica 2000/53/ES

Smernica 2000/53/ES	Toto nariadenie
Článok 1	Článok 1
Článok 2 bod 1	Článok 3 bod 1
Článok 2 bod 2	Článok 3 bod 2
Článok 2 bod 3	Článok 3 bod 23
Článok 2 bod 4	Článok 3 bod 39
Článok 2 bod 5	Článok 3 bod 18
Článok 2 bod 6	Článok 3 bod 4
Článok 2 bod 7	Článok 3 bod 39
Článok 2 bod 8	Článok 3 bod 39
Článok 2 bod 9	Článok 3 bod 39
Článok 2 bod 10	Článok 3 bod 35
Článok 2 bod 11	—
Článok 2 bod 11 písm. a)	—
Článok 2 ods. 11 písm. b)	—
Článok 2 ods. 11 písm. c)	—
Článok 2 ods. 11 písm. d)	—
Článok 2 ods. 12	—
Článok 2 ods. 13	—

Smernica 2000/53/ES	Toto nariadenie
Článok 3 ods. 1	Článok 2 ods. 1 písm. a)
Článok 3 ods. 2	—
Článok 3 ods. 3	—
Článok 3 ods. 4	—
Článok 3 ods. 5	—
Článok 4 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1
Článok 4 ods. 1 písm. b)	Článok 7 ods. 1
Článok 4 ods. 1 písm. c)	Článok 6
Článok 4 ods. 2 písm. a)	Článok 5 ods. 4 a 5
Článok 4 ods. 2 písm. b) bod i)	Článok 5 ods. 6 písm. a)
Článok 4 ods. 2 písm. b) bod ii)	Článok 5 ods. 6 písm. b)
Článok 4 ods. 2 písm. b) bod iii)	Článok 5 ods. 6 písm. c)
Článok 4 ods. 2 písm. b) bod iv)	Článok 5 ods. 6 písm. d)
Článok 4 ods. 2 písm. c)	—
Článok 5 ods. 1 prvá zarážka	—
Článok 5 ods. 1 druhá zarážka	Článok 23 ods. 3 písm. b)
Článok 5 ods. 2	Článok 24 ods. 1
Článok 5 ods. 3 prvý pododsek	Článok 25
Článok 5 ods. 3 druhý pododsek	Článok 25 ods. 1
Článok 5 ods. 3 tretí pododsek	—
Článok 5 ods. 4 prvý pododsek	Článok 24 ods. 2
Článok 5 ods. 4 druhý pododsek	Článok 16 a článok 20 ods. 1 písm. a)

Smernica 2000/53/ES	Toto nariadenie
Článok 5 ods. 4 tretí pododsek	Článok 24 ods. 2
Článok 5 ods. 4 štvrtý pododsek	—
Článok 5 ods. 5 prvý pododsek	Článok 25 ods. 1 a príloha IX
Článok 5 ods. 5 druhý pododsek	—
Článok 6 ods. 1	Článok 26 ods. 1 a 2
Článok 6 ods. 2 prvý pododsek	Článok 15 ods. 1
Článok 6 ods. 2 druhý pododsek	—
Článok 6 ods. 3 prvý pododsek	Článok 29 ods. 1 a príloha VIII časť C
Článok 6 ods. 3 druhý pododsek	Článok 28 ods. 1
Článok 6 ods. 4	Článok 15 ods. 2
Článok 6 ods. 5	Článok 26 ods. 4
Článok 6 ods. 6	Článok 26 ods. 3
Článok 7 ods. 1	Článok 30 ods. 1
Článok 7 ods. 2 písm. a)	—
Článok 7 ods. 2 písm. b)	Článok 33 ods. 1 písm. a) a b)
Článok 7 ods. 2 druhý pododsek	—
Článok 7 ods. 2 tretí pododsek	—
Článok 7 ods. 3	—
Článok 7 ods. 4	—
Článok 7 ods. 5	—
Článok 8 ods. 1	Článok 12 ods. 1

Smernica 2000/53/ES	Toto nariadenie
Článok 8 ods. 2	Článok 12 ods. 2
Článok 8 ods. 3	Článok 11 ods. 1
Článok 8 ods. 4	Článok 11 ods. 1 a 3
Článok 9 ods. 1a prvý pododsek	Článok 50 ods. 1 prvý pododsek
Článok 9 ods. 1a druhý pododsek	Článok 50 ods. 1 druhý pododsek
Článok 9 ods. 1a tretí pododsek	Článok 50 ods. 1 tretí pododsek
Článok 9 ods. 1b	Článok 50 ods. 2
Článok 9 ods. 1c	Článok 50 ods. 3 tretí pododsek
Článok 9 ods. 1d	Článok 50 ods. 5
Článok 9 ods. 2	Článok 9 a príloha V časť A
Článok 9a ods. 1	Článok 51 ods. 1
Článok 9a ods. 2	Článok 51 ods. 2
Článok 9a ods. 3	Článok 51 ods. 3
Článok 9a ods. 4	Článok 51 ods. 4
Článok 9a ods. 5.	Článok 51 ods. 5
Článok 9a ods. 6	Článok 51 ods. 6
Článok 10 ods. 1	—
Článok 10 ods. 2	—
Článok 10 ods. 3	—
Článok 10a	Článok 56
Článok 11 ods. 1	Článok 52 ods. 1

Smernica 2000/53/ES	Toto nariadenie
Článok 11 ods. 2	Článok 52 ods. 2
Článok 12 ods. 1	Článok 59 ods. 1
Článok 12 ods. 2	Článok 59 ods. 2
Článok 12 ods. 3	—
Článok 13	—
Príloha I	Príloha VIII
Príloha II	Príloha IV

2. Smernica 2005/64/ES

Smernica 2005/64/ES	Toto nariadenie
Článok 1 prvý pododsek	Článok 1
Článok 1 druhý pododsek	—
Článok 2	Článok 2 ods. 1 písm. a)
Článok 3 písm. a)	—
Článok 3 písm. b)	—
Článok 3 písm. c)	Článok 2 ods. 2 písm. a)
Článok 4 bod 1	Článok 3 bod 1
Článok 4 bod 2	—
Článok 4 bod 3	Článok 3 bod 3
Článok 4 bod 4	Článok 3 bod 2
Článok 4 bod 5	Príloha III
Článok 4 bod 6	—

Smernica 2005/64/ES	Toto nariadenie
Článok 4 bod 7	Článok 3 bod 40
Článok 4 bod 8	—
Článok 4 bod 9	Článok 3 bod 4
Článok 4 bod 10	Článok 3 bod 39
Článok 4 bod 11	—
Článok 4 bod 12	Článok 3 bod 39
Článok 4 bod 13	Článok 3 bod 5
Článok 4 bod 14	Článok 3 bod 6
Článok 4 bod 15	Článok 3 bod 7
Článok 4 bod 16	—
Článok 4 bod 17	—
Článok 4 bod 18	—
Článok 4 bod 19	—
Článok 4 bod 20	—
Článok 5 ods. 1	—
Článok 5 ods. 2	Článok 8 ods. 2
Článok 5 ods. 3	Článok 8 ods. 3
Článok 5 ods. 4	—
Článok 6 ods. 1	—
Článok 6 ods. 2 druhý pododsek	Článok 5 ods. 4 a 5

Smernica 2005/64/ES	Toto nariadenie
Článok 6 ods. 3	Článok 9
Článok 6 ods. 4	—
Článok 6 ods. 5	—
Článok 6 ods. 6	—
Článok 6 ods. 7	—
Článok 6 ods. 8	—
Článok 7 písm. a)	Príloha VIII časť E
Článok 7 písm. b)	Príloha VIII časť E
Článok 8	—
Článok 9	—
Článok 10 ods. 1	—
Článok 10 ods. 2	—
Článok 10 ods. 3	—
Článok 10 ods. 4	—
Článok 11 ods. 1	—
Článok 11 ods. 2	—
Článok 12	—
Článok 13	—
Príloha I	Článok 4 ods. 1
Príloha II	—

Smernica 2005/64/ES	Toto nariadenie
Príloha III	—
Príloha VII	—
Príloha V	Príloha VIII časť E
Príloha VI	—