



V Bruseli 13. 7. 2023
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

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

(Text s významom pre EHP)

{SEC(2023) 292 final} - {SWD(2023) 255 final} - {SWD(2023) 256 final} -
{SWD(2023) 257 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Európska zelená dohoda je stratégia rastu Európy, ktorej cieľom je do roku 2050 zaistiť klimaticky neutrálne, čisté a obehové hospodárstvo, v ktorom sa optimalizuje hospodárenie so zdrojmi a minimalizuje znečistenie. Na splnenie cieľov Zelenej dohody sa v akčnom pláne pre obehové hospodárstvo¹ a v priemyselnej stratégii pre Európu² stanovuje plán pre európsky priemysel. Akčný plán obsahuje záväzok preskúmania právnych predpisov o vozidlách po skončení životnosti s cieľom „presadzovať obchodné modely prispievajúce k väčšej obehovosti tým, že sa otázky dizajnu prepoja so spracovaním po skončení životnosti, zväziť pravidlá pre povinný podiel recyklovaného obsahu v prípade určitých materiálov a zlepšiť efektívnosť recyklácie“. V akčnom pláne nulového znečistenia ovzdušia, vody a pôdy³ sa takisto zdôrazňuje, že Komisia musí navrhnúť nové opatrenia na riešenie vonkajšej environmentálnej stopy EÚ spojenej s vývozom vozidiel po skončení životnosti a ojazdených vozidiel.

Dôležitosť tejto iniciatívy uznali Európska rada⁴ aj Európsky parlament⁵. V oznámení priloženom k návrhu európskeho aktu o kritických surovinách⁶ sa zdôrazňuje aj význam automobilového odvetvia pri zaistovaní udržateľných dodávok kritických surovín a zvyšovaní strategickej autonómie EÚ.

Výroba vozidiel je jedným z odvetví, ktoré je najnáročnejšie na zdroje. Automobilové odvetvie Európy je zodpovedné za 19 % dopytu oceľarskeho priemyslu EÚ (vyše 7 miliónov ton/rok), 10 % celkovej spotreby plastov (6 miliónov ton/rok), významný podiel dopytu po hliníku (42 % v prípade všetkých dopravných zariadení, približne 2 milióny ton/rok), medi (6 % na automobilové časti), gume (65 % výroby všeobecného gumárskeho tovaru) a skle (1,5 milióna ton plochého skla vyrobeného v EÚ).

Keďže automobilové odvetvie prechádza na mobilitu s nulovými emisiami a do vozidiel sa čoraz viac integruje elektronika, zvýši sa dopyt po medi a kritických surovinách. K nim patria vzácne zeminy používané v permanentných magnetoch elektrických hnacích motorov, ktorých jedným z najväčších používateľov je automobilové odvetvie. Automobilové odvetvie používa aj pokrokovejšie a ľahšie materiály, ako sú kompozitné plasty, vysokoakostná oceľ a zliatiny hliníka.

V dôsledku toho môže mať výroba áut výraznú environmentálnu stopu. Je to spôsobené predovšetkým emisiami skleníkových plynov z energie potrebnej na ťažbu a spracovanie primárnych surovín, ako sú uhlie a železná ruda (na oceľ), bauxit (na hliník), meď a ropa (na plasty). Okrem toho rastúce používanie sofistikovaných a kompozitných materiálov predstavuje špecifické problémy pri rozoberaní, opätovnom použití a recyklácii vozidiel po skončení životnosti.

Vzhľadom na to je cieľom tohto návrhu uľahčiť prechod automobilového odvetvia na obehové hospodárstvo vo všetkých fázach vozidla – od návrhu po konečné spracovanie po

¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_en.

² https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/industry-and-green-deal_sk.

³ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_en.

⁴ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13852-2020-INIT/sk/pdf>.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0040_SK.html.

⁶ COM(2023) 165 final.

skončení životnosti. Návrh vychádza z hodnotenia súčasných právnych predpisov, ktoré tvoria dve smernice [smernica 2000/53/ES o vozidlách po dobe životnosti (ďalej len „smernica o vozidlách po skončení životnosti“)⁷ a smernica 2005/64/ES o typovom schválení motorových vozidiel vzhľadom na ich opätovnú využiteľnosť, recyklovateľnosť a užitočnosť (ďalej len „smernica o typovom schválení z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti“)⁸].

Smernica o vozidlách po skončení životnosti bola prijatá v roku 2000 a bola prvým harmonizovaným rámcom EÚ určeným na zaistenie toho, aby sa s vozidlami, ktoré dosiahnu koniec svojej životnosti a považujú sa za odpad, zaobchádzalo environmentálne vhodným spôsobom. V smernici sa uvádzajú ustanovenia o zbere vozidiel po skončení životnosti a odstraňovaní znečisťujúcich látok z týchto vozidiel, obmedzujú sa ňou nebezpečné látky v nových vozidlách a stanovujú sa ciele týkajúce sa opätovného použitia a recyklácie (85 %) a opätovného použitia a zhodnocovania (95 %) na základe priemernej hmotnosti vozidiel po skončení životnosti na vozidlo a rok. Tento právny predpis nebol od prijatia podstatne zmenený.

Počas revízie rámcovej smernice o odpade v roku 2018 sa spoluzákonodarcovia dohodli⁹, že *Komisia „do 31. decembra 2020 preskúma smernicu [o vozidlách po skončení životnosti] a na tento účel predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, ku ktorej v prípade potreby pripojí legislatívny návrh“*. Komisia uviedla, že proces revízie smernice o vozidlách po skončení životnosti by sa mal zamerať na uskutočniteľnosť stanovenia cieľov recyklácie konkrétnych materiálov a na problém „neznámeho miesta výskytu“ vozidiel po skončení životnosti.

Smernicou o typovom schválení z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti prijatou v roku 2005 sa vytvára veľmi úzke prepojenie medzi ustanoveniami smernice o vozidlách po skončení životnosti a ustanoveniami o návrhu týkajúcimi sa opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti postupu typového schválenia typov vozidla. V smernici o typovom schválení z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti sa najmä uvádza, že vozidlá by sa mali vyrábať tak, aby boli na 85 % recyklovateľné/opätovne použiteľné a na 95 % opätovne použiteľné/zhodnotiteľné, a smernica o vozidlách po skončení životnosti obsahuje rovnaké ciele pre členské štáty, pokiaľ ide o opätovnú použiteľnosť, zhodnotiteľnosť a recyklovateľnosť vozidiel. Smernica o typovom schválení z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti je súčasťou rámca pre typové schválenie¹⁰, podľa ktorého sa nové typy vozidiel skúšajú a typové schválenie sa im udeľuje pred uvedením na trh EÚ za predpokladu, že spĺňajú súbor technických požiadaviek.

Navrhovaným nariadením sa zrušuje smernica o typovom schválení z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti aj smernica o vozidlách po skončení životnosti a nahrádzajú sa jedným právnym nástrojom. Jeho celkovým cieľom je modernizovať súčasné právne predpisy EÚ a zlepšiť fungovanie jednotného trhu EÚ a zároveň znížiť negatívne environmentálne vplyvy spojené s návrhom vozidiel, ich výrobou,

⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady č. 2000/53/ES z 18. septembra 2000 o vozidlách po dobe životnosti.

⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/64/ES z 26. októbra 2005 o typovom schválení motorových vozidiel vzhľadom na ich opätovnú využiteľnosť, recyklovateľnosť a užitočnosť.

⁹ Pozri článok 10a smernice (EÚ) 2018/849 (Ú. v. EÚ L 150, 14.6.2018, s. 93).

¹⁰ Nariadenie (EÚ) 2018/858 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.

životnosťou a spracovaním po skončení životnosti a prispieť k udržateľnosti automobilového a recyklačného odvetvia.

Toto je iniciatíva v rámci Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT).

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Navrhované nariadenie je v prvom rade ukotvené v celkových právnych predpisoch EÚ o typovom schválení vozidiel, ktoré sú zamerané na uľahčenie voľného pohybu automobilových výrobkov na jednotnom trhu stanovením spoločných požiadaviek určených na dosiahnutie cieľov v oblastiach životného prostredia, energetickej hospodárnosti a bezpečnosti. Nariadením (EÚ) 2018/858¹¹ sa zavádza ústredný procesný rámec požiadaviek na schvaľovanie motorových vozidiel a na dohľad nad trhom s nimi. Stanovujú sa v ňom pravidlá zhody typov vozidiel s požiadavkami viacerých právnych predpisov, ktoré sú uvedené v prílohách k uvedenému nariadeniu. V navrhovanom nariadení sa stanovujú požiadavky na obehovú koncepciu návrhu a na výrobu motorových vozidiel, ktoré budú zahrnuté v uvedených prílohách, aby sa tieto požiadavky kontrolovali a presadzovali prostredníctvom postupu typového schválenia¹².

Navrhované nariadenie dopĺňa nedávne legislatívne návrhy Komisie, ktoré sú zamerané na zlepšenie ekodizajnu výrobkov a zaisťujú udržateľné nakladanie s odpadom, a je v súlade s nimi.

Ide o návrh nového nariadenia o batériách¹³, ktoré sa vzťahuje na automobilové batérie a obsahuje nový komplexný právny režim týkajúci sa celého ich životného cyklu, ktorý je určený na riešenie ich environmentálnej stopy. Navrhované nariadenie o typovom schválení z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti a vozidlách po skončení životnosti neobsahuje ustanovenia upravujúce návrh, výrobu a koniec životnosti batérií. Vzťahuje sa na vozidlá ako celok, ako aj ich časti a komponenty (okrem batérií), a to spôsobom, ktorý dopĺňa návrh nariadenia o batériách a zaisťuje riešenie celkovej environmentálnej stopy vozidiel. Obsahuje aj ustanovenia určené na uľahčenie odstránenia batérií z vozidiel po skončení životnosti s cieľom zaisťovať ich opätovné použitie alebo recykláciu podľa nariadenia o batériách.

Okrem batérií Komisia predložila návrhy na riešenie environmentálnej stopy iných odvetví náročných na zdroje (ako sú stavebné výrobky¹⁴ a textil¹⁵) a navrhované nariadenie o typovom schválení z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti a vozidlách po skončení životnosti dopĺňa túto iniciatívu tým, že sa vzťahuje na automobilové odvetvie, aby sa zaisťovalo, že pre výrobcov vozidiel budú platiť spoločné pravidlá týkajúce sa konštrukcie vozidiel, ktoré budú uvedené na trh Únie, s cieľom uľahčiť prechod tohto odvetvia na obehové hospodárstvo a posilniť jeho udržateľnosť.

¹¹ 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).

¹² Výrobca vozidla môže získať osvedčenie pre typ vozidla v jednej krajine EÚ a predávať ho v celej EÚ bez ďalších skúšok. Osvedčenie vydáva vnútroštátny typový schvaľovací orgán a skúšky vykonávajú poverené technické služby: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_en.

¹³ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o batériách a použitých batériách, o zrušení smernice 2006/66/ES a o zmene nariadenia (EÚ) 2019/1020, 2020/0353(COD).

¹⁴ Návrh nariadenia, ktorým sa stanovujú harmonizované podmienky uvádzania stavebných výrobkov na trh [COM(2022) 144 final].

¹⁵ https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy_en.

Navrhované nariadenie je takisto v súlade s návrhom nariadenia o ekodizajne udržateľných výrobkov¹⁶, ktorého cieľom je umožniť stanovenie výkonnostných požiadaviek a požiadaviek na informácie v súvislosti s udržateľnosťou pre širokú škálu fyzických výrobkov. Na rozdiel od iných výrobkov, ako už bolo uvedené, požiadavky na obehovú koncepciu návrhu a výroby motorových vozidiel v súčasnosti vychádzajú z osobitného právneho rámca uplatňovaného na vozidlá a stanovujú a presadzujú sa prostredníctvom postupu „typového schválenia“. Ide teda o samostatný právny rámec, iný než je rámec stanovený podľa pripravovaného nariadenia o ekodizajne udržateľných výrobkov. Okrem toho sa nariadenie o ekodizajne udržateľných výrobkov nezaobrá ani fázou vozidla po skončení životnosti, ktorá je predmetom navrhovaného nariadenia o typovom schválení z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti a vozidlách po skončení životnosti.

Napokon, navrhované nariadenie sa nezaobrá prepravou vozidiel po skončení životnosti, ktorú upravuje nariadenie o preprave odpadu¹⁷. Vozidlá po skončení životnosti sa považujú za nebezpečný odpad a podľa nariadenia o preprave odpadu je ich vývoz z EÚ do tretích krajín, ktoré nie sú členmi OECD, zakázaný. Ostatné ustanovenia nariadenia o preprave odpadu sa uplatňujú aj na inú prepravu vozidiel po skončení životnosti, a to aj medzi členskými štátmi EÚ.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Existuje aj synergia medzi týmto návrhom nariadenia a ostatnými politikami EÚ, najmä politikou v oblasti zmeny klímy. Prechod automobilového odvetvia na obehovosť je nevyhnutný na to, aby EÚ dosiahla ciele klimatickej neutrality do roku 2050 stanovené v európskom právnom predpise v oblasti klímy¹⁸, ktorý **dopĺňa viacero ďalších iniciatív v rámci balíka „Fit for 55“**¹⁹. Iniciatíva okrem toho dopĺňa ďalšie nedávne legislatívne zmeny určené na transformáciu automobilového odvetvia, ako sú nedávno revidované normy CO₂ pre osobné a ľahké úžitkové vozidlá²⁰, navrhovaná norma Euro 7 o emisiách nových motorových vozidiel²¹ a prebiehajúca revízia troch smerníc v rámci „balíka predpisov o technickom stave vozidiel“²². Nariadenie navyše dopĺňa akt o kritických surovinách²³ tak, že sa ním zavádzajú opatrenia osobitne určené na dosiahnutie vyššieho stupňa obehovosti kritických surovín použitých vo vozidlách, najmä prostredníctvom odstránenia, opätovného použitia a recyklácie častí, komponentov a materiálov, ktoré obsahujú takéto kritické suroviny.

¹⁶ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa zriaďuje rámec na stanovenie požiadaviek na ekodizajn udržateľných výrobkov a zrušuje smernica 2009/125/ES, COM(2022) 142 final, 2022/0095(COD).

¹⁷ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o preprave odpadu, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1257/2013 a (EÚ) 2020/1056, COM(2021) 709 final, 2021/0367(COD).

¹⁸ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-green-deal/european-climate-law_en.

¹⁹ Viac informácií o balíku je k dispozícii na adrese:
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/IP_21_3541.

²⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/851 z 19. apríla 2023, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/631, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá v súlade s ambicióznymi klimatickými cieľmi Únie (Ú. v. EÚ L 110, 25.4.2023, s. 5).

²¹ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady 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).

²² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Vehicle-safety-revising-the-EUs-roadworthiness-package_sk.

²³ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovuje rámec na zaistenie bezpečných a udržateľných dodávok kritických surovín a ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 168/2013, (EÚ) 2018/858, 2018/1724 a (EÚ) 2019/1020, COM(2023)160 final, 2023/0079(COD).

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Právny návrh vychádza z článku 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), ktorého cieľom je zaistiť fungovanie jednotného trhu²⁴. Je to nevyhnutné, keďže v návrhu sa stanovujú jasné a jednotné požiadavky tak na uvádzanie vozidiel na trh EÚ, ako aj na ich zber a spracovanie po skončení životnosti, ktoré sú potrebné na uľahčenie prechodu odvetvia na obehové hospodárstvo. Článok 114 ZFEÚ je právnym základom celkového regulačného rámca pre typové schvaľovanie motorových vozidiel vrátane smernice o typovom schválení z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti, zatiaľ čo smernica o vozidlách po skončení životnosti má environmentálny právny základ (článok 192 ZFEÚ).

V návrhu sa rieši viacero kľúčových problémov týkajúcich sa jednotného trhu. Patria k nim: i) nerovnomerné vykonávanie smernice o typovom schválení z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti a smernice o vozidlách po skončení životnosti, keďže ich ustanovenia podliehajú výkladu, čo vedie k rôznym situáciám pre hospodárske subjekty v závislosti od toho, kde uvádzajú vozidlá na trh a spracúvajú vozidlá po skončení životnosti, ii) nedostatočne rozvinutý trh EÚ pre druhotné suroviny určené pre automobilové odvetvie, iii) prekážky fungovania trhov v oblasti recyklácie a zlepšenia úspor z rozsahu, iv) pretrvávajúci problém „stratených vozidiel“ a nedostatočné ujasnenie na rozlišovanie vozidiel po skončení životnosti od ojazdených vozidiel v prípade vývozu a v) potreba stabilného a plne harmonizovaného regulačného rámca na umožnenie zlepšenia výkonnosti vrátane potrebných investícií všetkých hospodárskych subjektov zapojených do výroby vozidiel a ich spracovania po skončení životnosti.

Hlavným cieľom návrhu je zároveň vytvoriť užšie prepojenie medzi požiadavkami na návrh vozidiel a ustanoveniami týkajúcimi sa nakladania s vozidlami po skončení životnosti, a tým umožniť plynulé fungovanie jednotného trhu. Požiadavky na návrh vozidiel sú teda sformulované tak, aby účinne predpokladali správne vykonanie ustanovení o nakladaní s vozidlami po skončení životnosti. Príkladmi takéhoto zdvojenia požiadaviek sú miery opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti v porovnaní s cieľmi týkajúcimi sa opätovného použitia, zhodnocovania a recyklácie, požiadavky týkajúce sa látok nachádzajúcich sa vo vozidlách v porovnaní s povinnosťou pred drvením vozidiel po skončení životnosti odstrániť časti a komponenty obsahujúce takéto látky, požiadavky na recyklovaný obsah v porovnaní s cieľom recyklácie plastov a návrh umožňujúci odstránenie častí v porovnaní s povinnosťou odstrániť časti z vozidiel po skončení životnosti pred ich drvením.

Pre tento návrh je teda vhodným právnym základom článok 114 ZFEÚ, pretože umožňuje, aby požiadavky týkajúce sa životného prostredia tvorili hlavné prvky podmienok, ktorými sa riadi typové schválenie, a tým aj uvádzanie vozidiel na trh EÚ, a aby sa harmonizovali požiadavky na spracovanie vozidiel po skončení životnosti. Základným dôvodom alebo ťažiskom návrhu je zjednotiť požiadavky na uvádzanie vozidiel na trh (presnejšie – požiadavky na typové schválenie vozidiel) a následne zaistiť, aby sa vozidlá pri dosiahnutí fázy skončenia životnosti spracúvali environmentálne vhodným spôsobom a aby sa z nich mohli účinne získať kvalitné druhotné suroviny. V prípade tohto návrhu preto

²⁴ Treba poznamenať, že tento návrh sa opiera o iné príklady legislatívnych návrhov, ktoré nedávno predložila Komisia a ktorých cieľom je zahrnúť požiadavky udržateľnosti/obehovosti vzťahujúce sa na celý životný cyklus výrobkov do jedného právneho predpisu a ktorých právnym základom je článok 114. Príkladmi sú návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o batériách a použitých batériách, návrh Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa zriaďuje rámec na stanovenie požiadaviek na ekodizajn udržateľných výrobkov a návrh Európskeho parlamentu a Rady o obaloch a odpade z obalov.

environmentálny cieľ nie je nezávislý, ale je skôr hnacou silou harmonizácie požiadaviek na konštrukčné riešenie, ktoré sa týkajú opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti vozidiel.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Na dosiahnutie harmonizovaného a dobre fungujúceho jednotného trhu EÚ a na umožnenie plynulého prechodu automobilového odvetvia na obehové hospodárstvo v súlade s cieľom stanoveným v Európskej zelenej dohode je nevyhnutné zaviesť na úrovni EÚ spoločný súbor pravidiel s jasnými požiadavkami a povinnosťami pre členské štáty a podniky. Ciele práce na revízii pravidiel EÚ o vozidlách po skončení životnosti nie je možné uspokojivo dosiahnuť individuálnymi opatreniami členských štátov; vzhľadom na rozsah a účinky opatrení sa najlepšie dosiahnu opatrením prijatým na úrovni EÚ.

Harmonizáciou požiadaviek by sa vyriešili problémy s vykonávaním spôsobené odlišnými výkladmi súčasných právnych predpisov. Bez opatrení v rámci celej EÚ existuje riziko roztrieštenia trhu EÚ, ako aj riziko, že pokrok v oblasti obehového hospodárstva bude závisieť od dobrovoľných opatrení podnikov alebo jednotlivých členských štátov.

- **Proporcionalita**

Zásada proporcionality sa premieta v návrhu všetkých opatrení uvedených v navrhovanom nariadení. Napríklad rozsah pôsobnosti súčasných právnych predpisov sa v ňom postupne rozširuje na nové vozidlá s prechodnými obdobiami pre všetky nové požiadavky, aby hospodárske subjekty mali čas prispôbiť sa novým pravidlám.

Podrobnejší opis posúdenia proporcionality vzhľadom na jednotlivé možnosti politiky je uvedený v prílohe 8 k správe o posúdení vplyvu.

- **Výber nástroja**

Výberom nariadenia sa vytvorí harmonizovaný rámec, ktorý sa bude vzťahovať na fázy návrhu, výroby a skončenia životnosti vozidiel. Týmto sa zabezpečí právna istota, ktorú hospodárske subjekty a orgány členských štátov potrebujú. Zjednoduší súčasné regulačné prostredie, a to zlúčením všetkých požiadaviek do jedného aktu, a prispeje k silnejšej integrácii jednotného trhu EÚ. V porovnaní so smernicou sa výberom nariadenia takisto znížia administratívne náklady spojené s transponovaním práva do vnútroštátnych právnych predpisov a umožní sa skoršie uplatňovanie nových požiadaviek EÚ. Výber nariadenia je v súlade s regulačným rámcom typového schválenia, podľa ktorého sa smernice transformujú na nariadenia ako súčasť opatrení prijatých na úrovni EÚ po škandále s emisiami „Dieselgate“.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

V hodnoteniach smernice o vozidlách po skončení životnosti²⁵ a smernice o typovom schválení z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti²⁶ bol všeobecný charakter ich ustanovení označený za jeden z ich hlavných nedostatkov, ktoré bránia prechodu celého automobilového dodávateľského reťazca na obehové hospodárstvo.

²⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_sk.

²⁶ Pozri prílohu 11 k správe o posúdení vplyvu.

Tieto nedostatky boli rozobraté v stanovisku platformy Fit for Future (F4F)²⁷. V dôsledku toho boli ako problémy, ktoré bránia fungovaniu jednotného trhu EÚ a nedosahujú úroveň ochrany životného prostredia, ktorú sa EÚ usiluje dosiahnuť, identifikované tieto problémy:

- návrh a výroba nových vozidiel neprispievajú dostatočne k ambíciám Európskej zelenej dohody v oblasti klimaticky neutrálneho, čistého a obehového hospodárstva,
- spracovanie vozidiel po skončení ich životnosti je suboptimálne v porovnaní s ich potenciálom prispieť ku klimaticky neutrálnemu, čistému a obehovému hospodárstvu,
- významný podiel vozidiel, na ktoré sa vzťahuje smernica o vozidlách po skončení životnosti, sa nezbera na účely spracovania v EÚ za vhodných environmentálnych podmienok, čo môže prispievať k znečisťovaniu v tretích krajinách,
- na úrovni EÚ neexistuje harmonizovaný prístup k navrhovaniu vozidiel, ich výrobe a spracovaniu po skončení životnosti, ktoré sú v súčasnosti mimo rozsahu pôsobnosti smernice o vozidlách po skončení životnosti, čo vedie k nevyužitému potenciálu pre ciele Európskej zelenej dohody v oblasti obehového hospodárstva.

V záujme riešenia týchto problémov sa navrhované nariadenie zameriava na tri hlavné aspekty: požiadavky obehovosti na účely typového schválenia vozidiel, nakladania s vozidlami po skončení životnosti a vývozu ojazdených vozidiel.

• **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Počas procesov hodnotenia a posudzovania vplyvu sa niekoľkokrát uskutočnili konzultácie so zainteresovanými stranami. Tieto konzultácie tvorili základ navrhovaného nariadenia, najmä verejné konzultácie, ciele konzultácie, semináre so zainteresovanými stranami²⁸ a dvojstranné stretnutia.

Zainteresované strany a členské štáty vo všeobecnosti súhlasili s hlavnými zisteniami hodnotenia smernice o vozidlách po skončení životnosti a s potrebou revidovať pravidlá EÚ týkajúce sa vozidiel po skončení životnosti s cieľom reagovať na tieto zistenia.

Mnohé zainteresované strany z automobilového výrobného odvetvia zdôraznili, že už začali integrovať zásady obehovosti do svojich obchodných postupov a že na zlepšenie vykonávania súčasných právnych predpisov boli potrebné len minimálne zmeny. Preto nepovažovali za potrebné zlúčiť smernicu o vozidlách po skončení životnosti so smernicou o typovom schválení z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti. Ostatní výrobcovia vozidiel boli zástancami opatrenia na úpravu konštrukčného riešenia na účely recyklácie v nových právnych predpisoch, aby sa zaistili rovnaké podmienky a zvýšila transparentnosť. Odvetvia rozoberania a recyklácie, prevažne pozostávajúce z MSP, žiadali ambicióznejšie právne predpisy o konštrukčnom riešení na účely rozoberania/recyklácie a o výmene informácií od výrobcov vozidiel. Environmentálne MVO, orgány odpadového hospodárstva a subjekty verejného sektora jednomyselne podporili komplexný prístup k životnému cyklu a návrh opatrení súvisiacich s obehovosťou.

²⁷ <https://cor.europa.eu/en/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

²⁸ Počas hodnotenia smernice sa uskutočnila verejná konzultácia (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_sk). Úvodné posúdenie vplyvu bolo uverejnené 15. októbra 2020 na účely spätnej väzby verejnosti a potom sa počas posúdenia vplyvu uskutočnila 14-týždňová verejná konzultácia od 20. júla 2021 do 26. októbra 2021 (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_sk).

Hoci odvetvia recyklácie a rozoberania a organizácie občianskej spoločnosti dôrazne podporovali stanovenie cieľov týkajúcich sa recyklovaného obsahu v nových vozidlách, názory automobilového odvetvia na stanovenie cieľov pre plasty boli zmiešané. Vyjadrili obavy z možného nedostatku potrebných dodávok a obhajovali chemickú recykláciu (podobne ako v odvetví plastov). Oceliarsky priemysel nepodporil cieľ týkajúci sa recyklovaného obsahu ocele v nových vozidlách.

Pokiaľ ide o spracovanie vozidiel po skončení životnosti, zainteresované strany uprednostnili opatrenia zamerané na zlepšenie a zvýšenie kvality materiálov z vozidiel po skončení životnosti s cieľom uľahčiť opätovné použitie náhradných dielov a komponentov, ako aj vysokokvalitnú recykláciu materiálov z vozidiel po skončení životnosti. Odvetvie odpadového hospodárstva však vyjadrilo obavy zo zvýšenia nákladov, ktoré by mohli byť spôsobené novými opatreniami upravujúcimi spracovanie vozidiel po skončení životnosti a odpadu z nich.

Zainteresované strany celkovo dôrazne podporili prijatie ambiciózných opatrení na riešenie pretrvávajúceho problému „stratených vozidiel“. Podporené boli aj prísnejšie požiadavky na vývoz ojazdených vozidiel, aby sa zabránilo vývozu ojazdených vozidiel, ktoré nie sú spôsobilé na cestnú premávku, spôsobujú znečistenie ovzdušia a predstavujú riziká pre bezpečnosť cestnej premávky, z EÚ do tretích krajín.

Výrobcovia vozidiel zastávali názor, že odvetvie rozoberania je už sebestačné a nie je potrebné poskytnúť kompenzáciu nákladov na spracovanie vytvorením systémov rozšírenej zodpovednosti výrobcov. V prípade zavedenia takýchto systémov zdôraznili, že je dôležité, aby mali výrobcovia vozidiel právo vykonávať svoju zodpovednosť individuálne. Odvetvia rozoberania, drvenia a recyklácie žiadali od automobilového odvetvia zvýšenú finančnú zodpovednosť na pokrytie dodatočných nákladov súvisiacich so zlepšovaním kvality a záruky na ochranu ich nezávislosti v týchto systémoch.

Väčšina zainteresovaných strán vrátane environmentálnych MVO, subjektov verejného sektora a prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom (najmä MSP) boli za rozšírenie regulačného rozsahu pôsobnosti smernice o vozidlách po skončení životnosti na ďalšie kategórie vozidiel. Výrobcovia a dodávatelia automobilov vyjadrili rozličné názory, pričom zdôraznili, že v krátkodobom horizonte by nebolo žiaduce úplne rozšíriť rozsah pôsobnosti na nové kategórie vozidiel vzhľadom na ich odlišnosti.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Na podporu analýzy rôznych možností regulácie Komisia poverila externých konzultantov na základe zmluvy o podpore²⁹.

Dôkazy boli zhromaždené z hodnotiacich správ smernice o vozidlách po skončení životnosti³⁰ a z cieleného hodnotenia smernice o typovom schválení z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti, ktoré sa vykonalo súbežne s posúdením vplyvu a je uvedené v prílohe 11 k správe o posúdení vplyvu.

Spoločné výskumné centrum (JRC), útvar Európskej komisie pre vedu a znalosti, vypracoval technickú správu o cieľoch týkajúcich sa obsahu recyklovaných plastov v nových osobných

²⁹ Baron, Y., Kosińska-Terrade, I., Loew, C., Köhler, A., Moch, K., Sutter, J., Graulich, K., Adjei, F., Mehlhart, G.: *Study to support the impact assessment for the review of Directive 2000/53/EC on End-of-Life Vehicles by Oeko-Institut* (Štúdia na podporu posúdenia vplyvu pre revíziu smernice 2000/53/ES o vozidlách po skončení životnosti vykonaná inštitútom Oeko-Institut), jún 2023.

³⁰ SWD(2021) 60 final.

vozidlách³¹ a správu o kritických surovinách v automobilovom odvetví³². Výsledky týchto správ boli zohľadnené v posúdení vplyvu, z ktorého vychádza návrh nariadenia.

V návrhu sa zohľadňujú aj návrhy uvedené v stanovisku platformy Fit for Future (F4F)³³.

Ďalšie podporné dôkazy boli do procesu zahrnuté prostredníctvom osobitných teoretických štúdií a zberu údajov, ktoré boli začlenené aj do celkového posudzovania vplyvu.

• **Posúdenie vplyvu**

Návrh vychádza z posúdenia vplyvu, ktoré sa uverejňuje spolu s návrhom. V súlade s usmerneniami Komisie k lepšej právnej regulácii vydal výbor pre kontrolu regulácie dve stanoviská k verziám návrhu správy o posúdení vplyvu, ktoré boli zamerané na odôvodnenie opatrení týkajúcich sa vývozu ojazdených vozidiel, opis vplyvov uprednostňovanej možnosti, výbery niektorých opatrení týkajúcich sa recyklovaného obsahu a systémov rozšírenej zodpovednosti výrobcov, ako aj otázky spojené s metodikou použitou v správe. Tieto stanoviská boli zohľadnené v záverečnej správe o posúdení vplyvu.

V posúdení vplyvu boli identifikované štyri problémové oblasti, ktoré je potrebné riešiť na úrovni EÚ, a to:

1. **chýba integrácia obehovosti v návrhu a výrobe vozidiel**, čo vedie k vysokej závislosti od primárnych surovín;
2. **kvalita spracovania vozidiel po skončení ich životnosti je suboptimálna** v porovnaní s možnosťou zachovať väčšiu environmentálnu a ekonomickú hodnotu;
3. významný podiel „**stratených vozidiel**“, na ktoré sa vzťahuje smernica o vozidlách po skončení životnosti, sa nezberia na účely spracovania za náležitých environmentálnych podmienok a každý rok **sa z EÚ vyváža veľký objem ojazdených vozidiel, ktoré nie sú spôsobilé na cestnú premávku a znečisťujú ovzdušie**;
4. nevyužíva sa potenciál obehovosti vozidiel, ktoré sú v súčasnosti mimo rozsahu pôsobnosti smernice o vozidlách po skončení životnosti, ktorý by mohol prispieť k cieľom Európskej zelenej dohody.

Na riešenie každého z týchto problémov boli navrhnuté a analyzované konkrétne možnosti politiky pre každú z týchto oblastí:

1. **„navrhovať obehovo“**: dosiahnuť, aby navrhovanie a výroba boli obehové;
2. **„používať recyklovaný obsah“**: zvýšiť recyklovaný obsah v nových vozidlách;
3. **„lepšie spracúvať“**: zlepšiť spracúvanie vozidiel po skončení životnosti;

³¹ Maury, T., Tazi, N., Torres De Matos, C., Nessi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P. a Mathieux, F., *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars* (K cieľom obsahu recyklovaných plastov v nových osobných vozidlách), EUR 31047 EN, Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, Luxemburg, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (online), doi:10.2838/834615 (online), JRC129008.

³² N. Tazi, M. Orefice, C. Marmy, Y. Baron, M. Ljunggren, P. Wäger, F. Mathieux, *Initial analysis of selected measures to improve the circularity of Critical Raw Materials and other materials in passenger cars* (Počiatočná analýza vybraných opatrení na zlepšenie obehovosti kritických surovín a iných materiálov v osobných vozidlách), EUR 31468 EN, Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, Luxemburg, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

³³ <https://cor.europa.eu/en/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

4. „**viac zbierať**“: zbierať v EÚ viac vozidiel po skončení životnosti a zlepšiť kvalitu vyvázaných ojazdených vozidiel;
5. „**rozšírená zodpovednosť výrobcu**“: poskytnúť správne stimuly na zvýšenie zberu vozidiel po skončení životnosti a zlepšenie spracovania odpadu prostredníctvom systémov rozšírenej zodpovednosti výrobcov;
6. „**zahrnúť viac vozidiel**“: rozšíriť rozsah pôsobnosti právneho predpisu na ďalšie kategórie vozidiel.

Opatrenia každej možnosti sú uvedené v nasledujúcej tabuľke. V poslednom stĺpci sú uvedené opatrenia vybrané ako uprednostnená možnosť v nadväznosti na posúdenie vplyvu.

Možnosti politiky (PO)	Číslo	Opatrenia (M)	Uprednostňovaná možnosť
PO1 – <i>navrhovať obehovo</i>	1A	M1 – zaistiť, aby nové pravidlá typového schválenia z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti zabezpečili správne uplatňovanie požiadaviek obehovosti pre nové typy vozidiel	áno
		M2 – splnomocnenie Komisie vypracovať vylepšenú metodiku na určenie súladu s požiadavkami opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti	áno
		M3 – poskytnutie základných informácií o rozobratí pre spracovateľov vozidiel po skončení životnosti	áno
		M4a – vyhlásenie o látkach vzbudzujúcich obavy overené typovými schvaľovacími orgánmi z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti	nie
		M5a – obmedzenia látok podľa revidovanej smernice o vozidlách po skončení životnosti	nie
	1B	Zahŕňa opatrenia M1, M2 a M3 v rámci možnosti PO1A. M4b – povinné vyhlásenie o recyklovanom obsahu plastov, ocele, hliníka M5b – obmedzenia látok podľa nariadenia REACH a iných súčasných právnych predpisov M6 – povinnosť výrobcov vozidiel vypracovať stratégie obehovosti M7 – požiadavky na návrh pre nové vozidlá s cieľom uľahčiť odstraňovanie komponentov	áno nie áno áno
1C	Zahŕňa opatrenia M1 – M3, M6 a M7 v rámci možností PO1A a PO1B. M4c – povinné vyhlásenie o recyklovanom obsahu materiálov iných ako plasty vrátane kritických surovín, ocele, hliníka M5c – kombinovaný prístup: zachovanie súčasných obmedzení podľa smernice o vozidlách po skončení životnosti s novými obmedzeniami podľa nariadenia REACH (<i>analyzované samostatne v prílohe 9</i>) M8 – zavedenie digitálneho pasu obehovosti vozidla	áno áno áno	
PO2 – <i>používať recyklovaný obsah</i>	2A	M9a – ciele povinného recyklovaného obsahu plastov použitých vo vozidlách – 6 % obsahu recyklovaných plastov do roku 2031, 10 % do roku 2035 na úrovni vozového parku, z toho 25 % recyklovaného materiálu z výroby s uzavretým cyklom, pravidlá výpočtu a overovania	nie
		M10a – splnomocnenie Komisie stanoviť cieľ povinného recyklovaného obsahu ocele vrátane pravidiel výpočtu a overovania na základe osobitnej štúdie uskutočniteľnosti	áno
	2B	M9b – obsah recyklovaných plastov: 25 % v roku 2031 len pre vozidlá s novým typovým schválením, z toho 25 % z výroby s uzavretým cyklom, pravidlá výpočtu a overovania M10b – obsah recyklovanej ocele: 20 % vo vozidlách s novým typovým schválením, pravidlá výpočtu a overovania	áno nie
2C	M9c – obsah recyklovaných plastov: 30 % v roku 2031 len pre nové typovo schválené vozidlá, z toho 25 % z výroby s uzavretým cyklom, pravidlá výpočtu a overovania	nie	

		M10c – obsah recyklovanej ocele: 30 % vo vozidlách s novým typovým schválením, z toho 15 % z výroby s uzavretým cyklom, pravidlá výpočtu a overovania M11 – splnomocnenie Komisie stanoviť cieľ povinného recyklovaného obsahu pre ostatné materiály (zliatiny hliníka, kritické suroviny), štúdia uskutočniteľnosti, pravidlá výpočtu a overovania cieľových úrovní	nie áno
PO3 – <i>lepšie spracúvať</i>	3A	M12 – zosúladenie vymedzenia pojmu „recyklácia“ a zosúladenie metodiky výpočtu mier recyklácie s ostatnými právnymi predpismi o odpade M13a – povinné odstraňovanie určitých častí/komponentov pred drvením na podporu ich recyklácie alebo opätovného použitia, „zoznam A“ M14a – nové vymedzenie pojmu „repassovanie“ a nové požiadavky na monitorovanie opätovného použitia/repassovania M16a – zákaz skládkovania zvyškov automobilového odpadu z činností drvenia	áno áno áno áno
	3B	<i>Zahŕňa všetky opatrenia v rámci možnosti PO3A (kumulatívne)</i> M13b – povinné odstraňovanie dlhšieho zoznamu komponentov vrátane tých, ktoré obsahujú vysokú koncentráciu drahých kovov alebo kritických surovín, „zoznam B“ M14b – podpora na trhu pre používanie náhradných dielov M15b – ciele recyklácie plastov – 30 % M16b – zákaz zmiešaného drvenia vozidiel po skončení životnosti s odpadom z elektrických a elektronických zariadení a s odpadom z obalov	áno áno áno áno
	3C	<i>Zahŕňa všetky opatrenia v rámci možnosti PO3A a PO3B (kumulatívne)</i> M13c – povinné odstraňovanie ďalších komponentov, „zoznam C“ M15c – sklo – 70 % recyklácie ako kvalita obalového skla alebo rovnocenná kvalita M16c – stanovenie požiadaviek na technológie po drvení v záujme zvýšenia kvantity a kvality kovového šrotu zhodnoteného z vozidiel po skončení životnosti	nie nie nie
PO4 – <i>viac zbierať</i>	4A	M17a – nahlasovanie stratených vozidiel členskými štátmi, evidencia vozidiel, dovoz a vývoz ojazdených vozidiel, stimuly na podporu odovzdávania do autorizovaného zariadenia na spracovanie a sankcie M18 – povinnosti subjektov vykonávajúcich rozoberanie a recykláciu kontrolovať a nahlasovať vozidlá po skončení životnosti, osvedčenia o zničení M19a – stanovenie minimálnych požiadaviek na odvetvové inšpekcie a opatrenia súvisiace s presadzovaním predpisov (vrátane nezáväzných usmernení korešpondentov č. 9)	nie áno áno
	4B	M17b – stanovenie pokút pre odvetvie vozidiel po skončení životnosti, ak sa vozidlo po skončení životnosti predalo nezákonným subjektom vykonávajúcim rozoberanie, a predajcom (a elektronickým platformám), ktorí obchodujú s rozobratými (použitými) náhradnými dielmi z neautorizovaných zariadení M19b – jasnejšie vymedzenie vozidiel po skončení životnosti s cieľom zaistiť, aby sa lepšie rozlišovalo medzi ojazdenými vozidlami a vozidlami po skončení životnosti (záväzné usmernenia korešpondentov č. 9) M20 – zlepšenie informácií uvedených vo vnútroštátnych registroch vozidiel a dosiahnutie ich interoperability	áno áno áno
	4C	M19c – poskytnutie alebo sprístupnenie informácií o identifikácii vozidla a jeho spôsobilosti na cestnú premávku colným orgánom (identifikačné číslo vozidla) M21 – požiadavky na vývoz ojazdených vozidiel v súvislosti so spôsobilosťou na cestnú premávku	áno áno
	4D	Zahŕňa opatrenia M17b, M18, M19a – c, M20 a M21 v rámci možností PO4A, PO4B a PO4C (kumulatívne)	áno
PO5 – <i>rozšírená zodpovednosť výrobcu</i>	5A	M22 – požiadavka, aby členské štáty zaviedli kolektívne alebo individuálne systémy rozšírenej zodpovednosti výrobcu vrátane monitorovania nákladov na dodržiavanie predpisov a minimálnych finančných záväzkov M23 – oznamovacie povinnosti pre výrobcov	áno áno
	5B	<i>Zahŕňa opatrenia M22 a M23 v rámci možnosti PO5A (kumulatívne)</i> M24 – harmonizovaná modulácia poplatkov v rámci rozšírenej zodpovednosti	áno

		výrobcu M25 – prevod poplatkov/záruk v rámci rozšírenej zodpovednosti výrobcu (cezhraničná rozšírená zodpovednosť výrobcu)	áno
	5C	Zahŕňa opatrenia M22 – M25 v rámci možností PO5A a PO5B (kumulatívne) M26 – zavedenie vnútroštátnych systémov vratných záloh M27 – harmonizované kritériá zeleného verejného obstarávania (dobrovoľné)	nie nie
	6A	M28 – poskytovanie informácií subjektom vykonávajúcim rozoberanie a recykláciu	áno
PO6 – <i>Zahrnúť viac vozidiel</i>	6B	Zahŕňa opatrenie M28 v rámci možnosti PO6A (kumulatívne) M30a – povinné spracovanie vozidiel kategórie L3e – L7e, nákladných vozidiel (N2, N3), autobusov (M2, M3) a prípojných vozidiel (O) po skončení životnosti v autorizovaných zariadeniach na spracovanie M30b – požiadavky na vývoz ojazdených vozidiel v súvislosti s technickým stavom nákladných vozidiel (N2, N3), autobusov (M2, M3) a prípojných vozidiel (O)	áno áno
		M31b – minimálne požiadavky rozšírenej zodpovednosti výrobcu za vozidlá kategórie L3e – L7e, nákladné vozidlá (N2, N3), autobusy (M2, M3) a prípojné vozidlá (O) po skončení životnosti	áno
		M32 – doložka o preskúmaní regulačného rozšírenia rozsahu pôsobnosti typového schválenia z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti na nové vozidlá	áno
	6C	Zahŕňa opatrenia M28, M30a, M30b a M31b v rámci možností PO6A a PO6B (kumulatívne) M31c – úplné uplatňovanie rozšírenej zodpovednosti výrobcu a pokročilejšie hospodárske stimuly M33 – uplatňovanie nových požiadaviek na typové schválenie z hľadiska opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti a spracovanie po skončení životnosti v plnom rozsahu na ďalšie kategórie vozidiel	nie nie

Vplyvy jednotlivých možností politiky sa analyzovali komplexne, keďže išlo o spoločné vplyvy a synergie medzi možnosťami. Vplyvy na malé a stredné podniky (MSP) sa zohľadnili a zhrnuli v osobitnom teste vplyvu na MSP. Environmentálne, hospodárske a sociálne vplyvy sa vypočítali až do roku 2040 a porovnali so základným scenárom. Hlavným rokom na účely porovnania je rok 2035, keďže všetky dlhodobé opatrenia majú nadobudnúť účinnosť do tohto dátumu.

Balík uprednostňovaných politík obsahuje kombináciu nasledujúcich možností.

Navrhovať obehovo. Uprednostňovaná možnosť obsahuje krátkodobé povinnosti výrobcov vozidiel sprístupňovať podrobné a používateľsky ústretové informácie o rozoberaní a recyklácii, a to aj o použití a umiestnení kritických surovín vo vozidlách, a informácie o podiele recyklovaného obsahu v nových vozidlách. K strednodobým opatreniami patrí revidovanie metodiky výpočtu recyklovateľnosti a opätovnej použiteľnosti nových vozidiel vo fáze typového schvaľovania a vyvinutie pasu obehovosti vozidla. Celkovo sa týmto do typového schvaľovania nových typov vozidiel zakotvujú požiadavky obehovosti.

Recyklovaný obsah. Uprednostňovanou možnosťou je stanoviť strednú úroveň ambícií s cieľom do roku 2030 dosiahnuť obsah recyklovaných plastov 25 %, z toho 25 % zo spracovania vozidiel po skončení životnosti s uzavretým cyklom. V prípade ocele sa touto možnosťou Komisia splnomocňuje stanoviť cieľ obsahu recyklovanej ocele v novoschválených vozidlách do troch rokov od nadobudnutia účinnosti nariadenia, a to na základe štúdie uskutočniteľnosti. Možnosť stanoviť ciele recyklovaného obsahu pre iné materiály, ako napríklad hliník a kritické suroviny, sa posúdi v budúcnosti na základe zmien v návrhoch automobilov a dostupnosti recyklačnej kapacity.

Lepšie spracúvať. Uprednostňovaná možnosť obsahuje jednoznačnejšie vymedzenie recyklácie, zákaz skládkovania frakcií zvyškov z dezintegrátorov automobilov a strednú úroveň ambícií týkajúcich sa povinností odstraňovania s cieľom zlepšiť zhodnocovanie hlavných komponentov z vozidiel po skončení životnosti bez neúmerných nákladov pre spracovateľov. Zvýši sa ňou zhodnocovanie (kritických) surovín a zlepši kvalita frakcií plastu, ocele a hliníka.

Viac zbierať. Uprednostňovaná možnosť je najambicióznejšou možnosťou politiky. Opatrenia, ako napríklad jasnejšie priradenie zodpovednosti za osvedčenia o zničení či záväzné kritériá na rozlišovanie ojazdených vozidiel a vozidiel po skončení životnosti, ako aj nové ustanovenia o presadzovaní predpisov výrazne zvýšia počet vozidiel po skončení životnosti, ktoré sa v EÚ spracujú zákonným spôsobom. Takisto sa zakáže vývoz vozidiel, ktoré už nie sú spôsobilé na cestnú premávku, a to v súlade so zásadou „nespôsobovať významnú škodu“.

Poskytnúť stimuly na zvýšenie zberu vozidiel po skončení životnosti a zlepšenie spracovania odpadu. Uprednostňovaná možnosť obsahuje finančné a organizačné stimuly stanovením požiadaviek na rozšírenú zodpovednosť výrobcu s cieľom zvýšiť zber vozidiel po skončení životnosti a kompenzovať náklady na zlepšenie kvality spracovania, ktoré nemožno kompenzovať cenou zhodnotených materiálov a komponentov.

Zahrnúť viac vozidiel. Uprednostňovaná možnosť predstavuje etapový prístup, aby sa nové pravidlá EÚ postupne vzťahovali na väčší počet vozidiel tým, že sa od výrobcov vozidiel bude vyžadovať poskytovanie informácií o zložení ich vozidiel. Prinesie aj súbor minimálnych požiadaviek na spracovanie vozidiel kategórií L_{3e} – L_{7e}, nákladných vozidiel, autobusov a prípojných vozidiel po skončení životnosti. Očakáva sa, že uprednostňovaná možnosť bude mať pozitívny vplyv na životné prostredie, a to znížením environmentálnej stopy spojenj s požiadavkami na výrobu vozidiel a ich spracovanie po skončení životnosti.

Celkové environmentálne prínosy sa posudzujú ako ročné zníženie o 12,3 milióna ton ekvivalentu CO₂ v roku 2035 (od 10,8 milióna ton v roku 2030 do 14 miliónov ton v roku 2040), ktoré je kľúčové pre dekarbonizáciu automobilového odvetvia. Tieto úspory CO₂ predstavujú v peňažnom vyjadrení 2,8 miliardy EUR. Súvisí to s lepším zhodnotením 5,4 milióna ton materiálov (plasty, oceľ, hliník, meď, kritické suroviny), ktoré by sa buď recyklovali vo vyššej kvalite, alebo by sa opätovne použili, a so skutočnosťou, že až 3,8 milióna ďalších vozidiel po skončení životnosti by sa zozbieralo a spracovalo v EÚ. V roku 2035 by sa zozbieralo oddelene na opätovné použitie a recykláciu 350 ton (a 1 500 ton v roku 2040) vzácnych zemín v materiáloch permanentných magnetov, čo by výrazne prispelo k cieľu EÚ dosiahnuť strategickú autonómiu v oblasti kritických surovín. Uprednostňovaná možnosť prispieva predovšetkým k cieľom udržateľného rozvoja v oblasti udržateľných inovácií (SDG 9), zodpovednej spotreby a výroby (SDG 12) a ochrany klímy (SDG 13).

Celkové ročné príjmy z uprednostňovanej možnosti sú 5,2 miliardy EUR v roku 2035 vrátane 2,8 miliardy EUR úspor CO₂ v peňažnom vyjadrení s nákladmi 3,3 miliardy EUR, čo predstavuje 1,8 miliardy EUR čistého príjmu.

Odhaduje sa, že náklady na uprednostňovanú možnosť dosiahnu 66 EUR na vozidlo uvedené na trh v roku 2035. Predpokladá sa vytvorenie 22 100 ďalších pracovných miest, z toho 14 200 v MSP, prevažne subjektov vykonávajúcich rozoberanie a recykláciu.

Hoci automobilovému odvetviu v EÚ vzniknú určité krátkodobé náklady, uprednostňovaná možnosť vytvorí aj úspory energie, zníži závislosť EÚ od materiálov získavaných z tretích krajín a zaistí, aby sa prechod na elektrifikáciu vozidiel uskutočnil na základe udržateľných

a obehových obchodných modelov, pričom toto všetko prispeje k dlhodobej konkurencieschopnosti odvetvia.

Uprednostňovaná možnosť prinesie odvetviu odpadového hospodárstva náklady (súvisiace s investovaním do nových technológií) aj príjmy (súvisiace s vyššími hodnotami náhradných dielov a recyklovaných materiálov). Hoci sa situácia medzi jednotlivými členskými štátmi a prevádzkovateľmi bude líšiť v dôsledku rozdielov v používaných technológiách a nákladoch na pracovnú silu, plánované zmeny výrazne posilnia a zmodernizujú odvetvie rozoberania, drvenia a recyklácie v EÚ.

Očakáva sa, že orgány členských štátov budú mať obmedzené náklady spojené s monitorovaním a presadzovaním dodržiavania nových právnych predpisov. Náklady vzniknú predovšetkým v dôsledku inšpekcií, kontrol vývozu vozidiel po skončení životnosti a ojazdených vozidiel a potreby upraviť systémy evidencie. Zvýšená digitalizácia (v prípade informovania o osvedčení o zničení, výmeny informácií z vnútroštátnych registrov evidencie vozidiel o vývoze vozidiel po skončení životnosti a ojazdených vozidiel a interoperability so systémom centrálného priečinka) zasa zvýši efektívnosť orgánov presadzovania predpisov, ako aj efektívnosť podnikov a takisto zníži ich zaťaženie. Celkové odhadované náklady subjektov verejného sektora týkajúce sa dohľadu nad systémami rozšírenej zodpovednosti výrobcu, presadzovania predpisov a úpravy vnútroštátnych systémov evidencie vozidiel predstavujú približne 24 miliónov EUR, čo je menej ako 2 EUR na vozidlo.

Spotrebiteľia môžu čeliť zvýšeniu cien nových vozidiel približne o 39 EUR na vozidlo a nižším cenám (o 12 EUR na vozidlo) pri predaji ojazdených vozidiel v dôsledku poklesu vývozu. Naopak sa očakáva, že opatrenia na podporu zhodnocovania a predaja použitých náhradných dielov budú viesť k nižším kúpnyim cenám a lacnejšej oprave a údržbe pre spotrebiteľov, čo je prínosom.

Rozšírené požiadavky na spracovanie vozidla po skončení životnosti môžu pre MSP predstavovať problémy z hľadiska vyšších krátkodobých a strednodobých implementačných nákladov a prispôbenie sa novým technológiám spracovania. Viac investícií do odvetvia recyklácie automobilov, podpora trhu v prípade opätovného použitia druhotných surovín a ľahší prístup k informáciám o rozobratí vozidla zároveň podporia inovácie, otvoria nové príležitosti pre MSP a pomôžu vytvárať nové pracovné miesta v odvetví. S cieľom ďalej zmierniť vplyvy na MSP umožňujú prísnejšie požiadavky na rozšírenú zodpovednosť výrobcu kompenzovať náklady vyššími mierami zberu a kvalitou spracovania.

Pravidelné náklady súvisiace so zásadou „jedno za jedno“ na vozidlo sa odhadujú na 81,8 milióna EUR alebo 5,45 EUR na nové vozidlo v prípade balíka uprednostňovanej možnosti. Uprednostňovaná možnosť v maximálnej miere využíva potenciál digitalizácie na zaistenie efektívneho presadzovania nových požiadaviek v súlade so zásadou „digitálne služby ako štandard“. Bez digitalizácie sa vplyvy odhadujú na 32,2 milióna EUR alebo o 40 % vyššie.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Očakáva sa, že navrhované nariadenie zlepší efektívnosť a harmonizáciu. Zohľadňuje sa v ňom väčšina návrhov uvedených v stanovisku platformy Fit for Future (F4F)³⁴. Špecifikácie postupov typového schválenia vozidiel týkajúce sa stanovenia jasných požiadaviek obehovosti zjednodušia pre výrobcov vozidiel postupy na jednotnom trhu. Ďalšie zjednodušenie sa dosiahne centralizáciou obmedzení týkajúcich sa chemických látok podľa

³⁴ Ďalšie informácie o vybraných návrhoch zo stanoviska platformy F4F sú uvedené v prílohách 1 a 5 k správe o posúdení vplyvu.

nariadenia REACH, hlavného právneho predpisu EÚ, ktorý sa vzťahuje na chemické látky. Pokiaľ ide o nakladanie s vozidlami po skončení životnosti, zosúladením vymedzenia pojmu recyklácia s rámcovou smernicou o odpade sa harmonizuje a uľahčí právny výklad a dosiahne lepšia porovnateľnosť vykazovaných údajov. Zavedením systémov rozšírenej zodpovednosti výrobcov špecifických pre vozidlá po skončení životnosti sa zabráni nerovnakým prístupom medzi členskými štátmi. Týmto sa zlepši transparentnosť a spravodlivé pridelovanie finančnej zodpovednosti medzi spoločnosťami zapojenými do spracúvania vozidiel po skončení životnosti.

Digitalizácia takisto pomôže zlepšiť zber vozidiel po skončení životnosti a riešiť problém stratených vozidiel, a to zavedením digitálneho vykazovania v autorizovaných zariadeniach na spracovanie a výmenou informácií o evidencii vozidla medzi členskými štátmi. Prepojenie s prostredím centrálného elektronického priečinka EÚ pre colníctvo umožní colným orgánom presadzovať nové podmienky vývozu ojazdených vozidiel. Využitie potenciálu digitalizácie bude nevyhnutné na to, aby sa MSP, najmä menšie a často rodinné podniky, dostali na nové trhy tým, že sa im umožní pripojenie k online platformám a vzdialeným trhom na miestnej aj medzinárodnej úrovni. Okrem toho sa očakáva, že efekt príťažlivosti vyplývajúci zo stanovenia povinnej cieľovej hodnoty recyklovaného obsahu plastov zvýši konkurencieschopnosť subjektov vykonávajúcich rozoberanie, keďže by sa stali primárnym zdrojom dodávok vysokokvalitných druhotných surovín s vysokým dopytom. Osobitná pozornosť bola venovaná obmedzeniu oznamovacích povinností na to, čo je výhradne potrebné na posúdenie a monitorovanie vykonávania právnych predpisov, pričom sa uprednostnia digitálne riešenia a ponechá voľnosť v rozhodovaní o tom, ako majú prevádzkovatelia podávať správy vnútroštátnym orgánom.

- **Základné práva**

Návrh nemá dôsledky na ochranu základných práv.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Vykonávanie návrhu si bude vyžadovať zamestnancov a finančné prostriedky na nákup služieb. Očakáva sa, že niektoré z požiadaviek, pokiaľ ide o personálne vybavenie, budú splnené v rámci existujúcich pridelených prostriedkov pre Komisiu, hoci niektoré potreby ďalších externých zamestnancov sú uvedené v priloženom legislatívnom finančnom výkaze. V Európskej chemickej agentúre sa predpokladá potreba obmedzených dodatočných zdrojov, ktoré budú stanovené v následnom legislatívnom návrhu vzťahujúcom sa na právne predpisy o chemických látkach.

Návrh obsahuje niekoľko článkov, v ktorých sa podrobne opisujú ďalšie pracovné toky, ktoré bude potrebné vykonať na doplnenie nariadenia. Táto práca bude vyžadovať prijatie vykonávacích/delegovaných aktov v priebehu nasledujúcich 1 až 8 rokov.

K hlavným technickým úlohám patria:

- zlepšenie metodiky výpočtu mier recyklovateľnosti, opätovnej použiteľnosti a zhodnotiteľnosti,
- zlepšenie posúdenia rizík zostávajúcich výnimiek pre nebezpečné látky (podpora agentúry ECHA),
- výpočet a overenie pravidiel pre recyklovaný obsah plastov, štúdiá uskutočniteľnosti stanovenia cieľov recyklovaného obsahu ocele v automobilových aplikáciách a širšia štúdiá uskutočniteľnosti vrátane ekonomického posúdenia pre stanovenie cieľov

- recyklovaného obsahu pre iné materiály a formátov vyhlásení (vychádzajúca z odborných znalostí a metodiky JRC, hoci ju nemusí nevyhnutne realizovať JRC),
- špecifikovanie požiadaviek na odstrániteľnosť batérií pre elektrické vozidlá a elektrických hnacích motorov, všeobecné informácie o odstraňovaní iných príslušných komponentov a zosúladenie požiadaviek uvedených v akte o kritických surovinách s nariadením o batériách (ako sa uvádza vyššie, vychádzajúc z odborných znalostí JRC),
 - aktualizácia formátov typového schválenia a informačnej zložky, ktoré sa poskytujú typovým schvaľovacím orgánom,
 - vypracovanie kritérií pre pas obehovosti vozidla,
 - zavedenie mechanizmov cezhraničnej rozšírenej zodpovednosti výrobcu,
 - zmena pravidiel výpočtu a overovania kvality vo výkonnosti spracovania vozidiel (ako sa uvádza vyššie, vychádzajúc z odborných znalostí JRC),
 - digitalizácia: vytvorenie interoperabilných registrov vozidiel a zavedenie kontrol vývozu v reálnom čase prostredníctvom prostredia centrálného elektronického priečinka EÚ pre colníctvo, ktoré budú v prvom kroku založené na platných požiadavkách spôsobilosti na cestnú premávku a v druhom kroku na posúdení rizík (úzka spolupráca medzi GR ENV, GR MOVE a GR TAXUD),
 - uplatnenie etapového prístupu k rozšíreniu rozsahu kategórií vozidiel a príprava na preskúmanie po ôsmich rokoch od nadobudnutia účinnosti.

Komisia bude požadovať ďalších zamestnancov na vykonanie týchto technických úloh takto:

- 0,5 ekvivalentu plného pracovného času (FTE) zmluvných zamestnancov v roku 2024,
- 3,0 FTE zmluvných zamestnancov v roku 2025,
- 4,0 FTE zmluvných zamestnancov v rokoch 2026 a 2027 a 1 FTE vyslaného národného experta.

Celkové náklady na vykonávanie vrátane nákladov na zamestnancov Komisie sa na základe najnovších platových stupníc odhadujú na 4,346 milióna EUR.

5. ĎALŠIE PRVKY

• Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ

Vykonávanie navrhovaného nariadenia sa bude monitorovať pomocou viacerých ukazovateľov sledujúcich informácie, ako je objem recyklovaných materiálov použitých v nových vozidlách, miery recyklácie konkrétnych materiálov z vozidiel po skončení životnosti, materiály/komponenty/časti odstránené pred drvením, podiel použitých náhradných dielov na trhu, počet vozidiel po skončení životnosti zozbieraných a spracovaných v súlade s požiadavkami na vozidlá po skončení životnosti a objem vyvezených ojazdených vozidiel. Viac informácií o týchto ukazovateľoch možno nájsť v správe o posúdení vplyvu.

Všeobecné preskúmanie nariadenia je naplánované po ôsmich rokoch od nadobudnutia jeho účinnosti.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

V kapitole I sa stanovujú všeobecné ustanovenia.

V článku 1 sa stanovuje predmet tohto nariadenia a v článku 2 sa uvádza jeho rozsah pôsobnosti. Väčšina jeho ustanovení sa uplatňuje na vozidlá kategórie M₁ a N₁ (osobné a ľahké úžitkové vozidlá). Určité ustanovenia o nakladaní s vozidlami po skončení životnosti a o požiadavkách na vývoz sa uplatňujú aj na určité vozidlá kategórie L (vozidlá kategórie L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} a L_{7e}), na nákladné vozidlá, autobusy a prípojné vozidlá (vozidlá kategórie M₂, M₃, N₂, N₃ a O).

Článok 3 obsahuje vymedzenie pojmov potrebných na účely tohto nariadenia. Vymedzenie viacerých pojmov je prevzaté zo zrušených smerníc 2000/53/ES a 2005/64/ES alebo z existujúcich právnych predpisov EÚ, ako sú smernice 1999/37/ES, 2008/98/ES a 2014/45/EÚ alebo nariadenie (EÚ) 2018/858.

Kapitola II obsahuje požiadavky obehovosti týkajúce sa návrhu vozidla, ktoré sa overujú v postupe typového schválenia.

V článku 4 sa stanovujú minimálne požiadavky na opätovnú použiteľnosť, recyklovateľnosť a zhodnotiteľnosť typov vozidiel, pričom sa špecifikujú miery, ktoré má každý typ dosiahnuť. Komisia sa ním splnomocňuje prijímať vykonávacie akty, ktorými sa stanoví metodika výpočtu a overovania týchto mier.

Článkom 5 sa obmedzuje používanie olova, kadmia, ortuti a šesťmocného chrómu vo vozidlách a v prílohe III sa uvádzajú výnimky z tohto obmedzenia. Komisia prijme delegované akty, ktorými sa táto príloha zmení, aby sa prispôbila technickému a vedeckému pokroku.

V článku 6 sa vyžaduje, aby každý typ vozidla obsahoval aspoň 25 % plastov recyklovaných zo spotrebiteľského plastového odpadu a že 25 % takéhoto materiálu by malo pochádzať z recyklovaných vozidiel po skončení životnosti. Komisia sa ním takisto splnomocňuje prijímať delegované akty, ktorými sa stanovujú ciele recyklovaného obsahu pre iné materiály. Stanovenie takýchto potenciálnych cieľov musí byť podložené podrobným posúdením.

V článku 7 sa stanovuje všeobecná povinnosť, že návrh nových vozidiel nesmie brániť odstráneniu častí a komponentov, ktoré majú významný potenciál opätovného použitia, keď sa vozidlá stanú odpadom. Takisto sa v ňom stanovuje požiadavka, aby sa vozidlá navrhovali spôsobom, ktorý umožní odstránenie a výmenu batérií pre elektrické vozidlá a elektrické hnacie motory z daného typu vozidla počas fázy používania aj vo fáze odpadu.

Kapitola III obsahuje požiadavky na informácie a označovanie pre výrobcov vozidiel.

V článku 8 sa stanovuje spôsob, akým musia výrobcovia vozidiel počas postupu typového schválenia preukázať súlad svojich typov vozidiel s požiadavkami uvedenými v tomto nariadení.

Článkom 9 sa zavádza povinnosť pre každý nový typ vozidla vypracovať stratégiu obehovosti, ktorá bude obsahovať aspekty uvedené v prílohe IV. Výrobcovia vozidiel by mali stratégiu aktualizovať každých päť rokov, pričom zhrnú výsledok opatrení prijatých na splnenie svojich záväzkov.

Článkom 10 sa výrobcom vozidiel ukladá povinnosť v dokumentácii typového schválenia uviesť podiel recyklovaného obsahu uvedených materiálov prítomných vo vozidlách.

Článkom 11 sa výrobcom vozidiel ukladá povinnosť poskytnúť informácie o bezpečnom odstránení a výmene častí, komponentov a materiálov prítomných vo vozidlách. Tieto

informácie sa musia bezplatne sprístupniť prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom a prevádzkovateľom opráv a údržby.

Článok 12 sa vzťahuje na označovanie častí, komponentov a materiálov prítomných vo vozidlách v súlade s normami kódovania materiálov. Podrobné pravidlá o označovaní elektrických hnacích motorov, ktoré obsahujú permanentné magnety, sú uvedené v prílohe VI.

Článkom 13 sa zavádza pas obehovosti vozidla, digitálny nástroj používaný na zlepšenie poskytovania informácií o bezpečnom odstránení a výmene častí a komponentov vozidla spôsobom, ktorý je v súlade s inými digitálnymi informačnými nástrojmi a platformami, ktoré už existujú alebo sa ďalej vyvíjajú v automobilovom odvetví.

V kapitole IV sa stanovujú pravidlá nakladania s vozidlami po skončení životnosti.

Oddiel 1 obsahuje ustanovenia, ktorými sa od členských štátov vyžaduje, aby určili orgány zodpovedné za vykonávanie a presadzovanie kapitol IV a V (*článok 14*) a za stanovenie všeobecných podmienok vydávania povolení pre autorizované zariadenia na spracovanie (*článok 15*).

V *oddiele 2* sa uvádzajú požiadavky v rámci rozšírenej zodpovednosti výrobcov.

Článkom 16 sa zavádza všeobecná povinnosť výrobcov týkajúca sa zodpovednosti a uvádza sa jej rozsah. V *článku 17* sa vyžaduje, aby členské štáty vytvorili register, pomocou ktorého sa bude monitorovať dodržiavanie týchto požiadaviek výrobcami. Výrobcovia, ktorí nie sú zaregistrovaní, nesmú sprístupňovať vozidlá na trhu v rámci územia daného členského štátu. *Článok 18* sa týka organizácií zodpovednosti výrobcov. V *článku 19* sa stanovujú podmienky autorizácie výrobcov v prípade jednotlivého plnenia povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov a organizácií zodpovednosti výrobcov. V *článku 20* sa uvádzajú náklady týkajúce sa nakladania s vozidlami po skončení životnosti, ktoré by mali byť uhradené z finančných príspevkov výrobcov. *Článok 21* obsahuje harmonizované kritériá modulácie týchto poplatkov. V *článku 22* sa stanovujú pravidlá mechanizmu alokácie nákladov na vozidlá, ktorých životnosť sa končí v inom členskom štáte. Komisia sa ním splnomocňuje prijímať delegované akty týkajúce sa podrobných pravidiel uplatňovania kritérií modulácie poplatkov a mechanizmu alokácie nákladov na cezhraničnú rozšírenú zodpovednosť výrobcov.

Oddiel 3 sa vzťahuje na zber vozidiel po skončení životnosti.

V *článku 23* sa stanovuje povinnosť výrobcov vytvoriť systémy zberu vozidiel po skončení životnosti a zúčastňovať sa na nich a stanovujú sa požiadavky na tieto systémy. Ukladá sa v ňom aj povinnosť pre členské štáty, aby zaistili riadne fungovanie týchto systémov.

Článkom 24 sa zavádza povinnosť odovzdať všetky vozidlá po skončení životnosti do autorizovaných zariadení na spracovanie.

V *článku 25* sa špecifikuje povinnosť autorizovaných zariadení na spracovanie vydávať osvedčenia o zničení pre všetky spracované vozidlá po skončení životnosti.

V *článku 26* sa uvádzajú povinnosti vlastníkov vozidiel odovzdať svoje vozidlo do autorizovaného zariadenia na spracovanie, keď dosiahne fázu skončenia životnosti a predložiť následné osvedčenie o zničení na účely vyradenia vozidla z evidencie.

Oddiel 4 sa vzťahuje na spracovanie vozidiel po skončení životnosti.

V *článku 27* sa stanovujú povinnosti autorizovaných zariadení na spracovanie týkajúce sa špecifickej činnosti potrebnej na riadne spracovanie vozidiel.

V článku 28 sú uvedené všeobecné požiadavky uplatniteľné na drvenie vozidiel po skončení životnosti. Takisto sa ním zakazuje miešanie vozidiel po skončení životnosti, ich častí, komponentov a materiálov s odpadom z obalov a s odpadom z elektrických a elektronických zariadení.

Článkom 29 sa zavádzajú požiadavky na odstránenie znečisťujúcich látok z vozidiel po skončení životnosti, pričom sa v ňom uvádza, že odstránené tekutiny a kvapaliny sa musia skladovať samostatne podobne ako časti, komponenty a materiály obsahujúce olovo, kadmium, ortuť a šesťmocný chróm. Zdôrazňuje sa v ňom aj to, že odstránené batérie pre elektrické vozidlá sa musia skladovať a spracúvať v súlade s nariadením (EÚ) 2023/[batérie].

V článku 30 sa autorizovaným zariadeniam na spracovanie ukladá povinnosť pred drvením odstrániť časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VII a stanovujú sa podmienky povoľujúce výnimku z tejto požiadavky.

V článku 31 sa stanovujú povinnosti týkajúce sa odstránených častí a komponentov s cieľom posúdiť ich vhodnosť na opätovné použitie, repasovanie, renovovanie, recykláciu alebo iné operácie spracovania a ako by sa mali označiť. Poskytuje aj zoznam častí, ktoré by sa nemali opätovne používať, repasovať alebo renovovať.

V článku 32 sa uvádzajú požiadavky, ktorými sa upravuje obchodovanie s použitými, repasovanými a renovovanými časťami a komponentmi. Tieto časti a komponenty musia byť riadne označené a musí sa na ne vzťahovať záruka.

V článku 33 sa uvádza, že členské štáty musia prijať stimuly na podporu opätovného použitia, repasovania a renovovania častí a komponentov.

V článku 34 sa stanovujú tri ciele: týkajúce sa opätovného použitia a recyklácie vozidiel po skončení životnosti, ich opätovného použitia a zhodnocovania, a recyklácie plastov.

Článkom 35 sa zavádza zákaz skládkovania neinertného odpadu, ktorý nebol spracovaný technológiou po drvení.

V článku 36 sa stanovujú pravidlá výpočtu cieľov týkajúcich sa opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania v situáciách, keď sa vozidlá po skončení životnosti prepravujú do inej krajiny na spracovanie.

Kapitola V obsahuje pravidlá nakladania s ojazdenými vozidlami a ich vývozu.

Oddiel 1 sa týka stavu ojazdených vozidiel. Článkom 37 sa vlastníčkovi vozidla, ktorý prevádza vlastníctvo vozidla, ukladá povinnosť byť schopný preukázať, že vozidlo, ktoré je predmetom prevodu, nie je vozidlom po skončení životnosti.

Oddiel 2 obsahuje niekoľko ustanovení upravujúcich vývoz ojazdených vozidiel.

V článku 38 sa stanovujú podmienky vývozu ojazdených vozidiel: nesmú byť vozidlami po skončení životnosti podľa kritérií stanovených v prílohe I a musia byť spôsobilé na cestnú premávku. Vysvetľuje sa v ňom aj spôsob, akým budú colné orgány overovať, či a ako vozidlá spĺňajú tieto požiadavky.

Článkom 39 sa colným orgánom ukladá povinnosť automaticky a elektronicky overovať súlad vozidiel na vývoz s požiadavkami na vývoz.

V článku 40 sa stanovuje, kedy by colné orgány mali vykonať kontroly ojazdených vozidiel na vývoz.

V článku 41 sa uvádza, kedy by colné orgány mali pozastaviť prepustenie ojazdeného vozidla na vývoz, článok 42 sa týka situácií, za ktorých by sa ojazdené vozidlo malo prepustiť na vývoz a v článku 43 sa uvádzajú dôvody odmietnutia prepustenia vozidla na vývoz.

Článok 44 sa vzťahuje na spoluprácu medzi orgánmi a na výmenu colných informácií a v článku 45 sa uvádza elektronický systém, ktorý sa má na tento účel používať.

Kapitola VI obsahuje ustanovenia o presadzovaní pravidiel obsiahnutých v nariadení.

Článkom 46 sa členským štátom ukladá povinnosť vykonávať pravidelné kontroly autorizovaných zariadení na spracovanie, prevádzkovateľov opráv a údržby a ďalších zariadení a hospodárskych subjektov, ktoré môžu spracúvať vozidlá po skončení životnosti.

Článkom 47 sa členským štátom ukladá povinnosť zaviesť mechanizmy účinnej spolupráce na vnútroštátnej a medzinárodnej úrovni, ktoré umožnia výmenu údajov potrebných podľa tohto nariadenia.

V článku 48 sa vyžaduje, aby členské štáty zaviedli účinné, primerané a odrádzajúce sankcie za porušenie tohto nariadenia.

V článku 49 sa stanovujú pravidlá, podľa ktorých majú členské štáty oznamovať Komisii údaje o zbere a spracovaní vozidiel po skončení životnosti, ako aj o plnení povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov.

Kapitola VII je štandardnou kapitolou s článkami o delegovaných aktoch (článok 50) a o vykonávacích aktoch (článok 51).

V kapitole VIII sa uvádzajú zmeny nariadenia (EÚ) 2019/1020 a nariadenia (EÚ) 2018/858.

Kapitola IX je štandardnou kapitolou o záverečných ustanoveniach s článkami, ktoré obsahujú požiadavku na vyhodnotenie nariadenia osem rokov po jeho prijatí (článok 55), o zrušovacích a prechodných ustanoveniach (článok 56) a o nadobudnutí účinnosti (článok 57).

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**o požiadavkách na obehovosť pri navrhovaní vozidiel a o nakladaní s vozidlami po skončení životnosti, a o zmene nariadení (EÚ) 2018/858 a 2019/1020 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,
 so zreteľom na návrh Európskej komisie,
 po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,
 so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,
 so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,
 konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,
 keďže:

- (1) Oznámenie Komisie z 11. decembra 2019 s názvom „Európska zelená dohoda“³ (ďalej len „Európska zelená dohoda“) je stratégiou rastu Európy, ktorej cieľom je transformovať Úniu na spravodlivú a prosperujúcu spoločnosť s moderným a konkurencieschopným hospodárstvom efektívne využívajúcim zdroje, kde sa v roku 2050 dosiahne nulový stav čistých emisií skleníkových plynov a kde hospodársky rast nie je naviazaný na využívanie zdrojov. Ak majú výrobné politiky Únie prispievať ku globálnemu zníženiu 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.
- (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 predpokladá 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

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

³ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, Európska zelená dohoda [COM(2019) 640 final].

ťažbu a spracovanie týchto materiálov. Environmentálna stopa súvisiaca s výrobou nových vozidiel by sa mohla zvýšiť s prebiehajúcou elektrifikáciou vozového parku, ako aj v dôsledku rozsiahlejšieho používania elektroniky v budúcich modeloch, čo si vyžaduje značné množstvo kritických a strategických surovín aj vzácnych kovov, ako je meď a prvky vzácnych zemín. Výsledkom týchto zmien je to, že fáza výroby by mohla mať výraznejšiu environmentálnu stopu než fáza používania vozidiel. 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 po skončení životnosti opätovne použiť, repasovať, renovovať alebo recyklovať. S cieľom riešiť tieto environmentálne vplyvy a prispieť k dekarbonizácii odvetvia 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 s názvom Nový akčný plán EÚ pre obehové hospodárstvo – Za čistejšiu a konkurencieschopnejšiu Európu⁴, 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, zväžiť pravidlá pre povinný podiel recyklovaného obsahu v prípade určitých materiálov a zlepšiť efektívnosť recyklácie“. Rada⁵ a Európsky parlament⁶ zdôraznili aj potrebu nových pravidiel Únie v týchto 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/ES⁷ sa stanovujú harmonizované požiadavky na spracovanie vozidiel po skončení životnosti a ciele týkajúce sa opätovného použitia a recyklácie a 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/ES⁸ 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 smernica sa nedostatočne zaoberá dôležitými otázkami spojenými so zberom vozidiel po skončení životnosti a už nedokáže zaistiť vysokú kvalitu spracovania týchto vozidiel.

⁴ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov z 11. marca 2020 – Nový akčný plán EÚ pre obehové hospodárstvo – Za čistejšiu a konkurencieschopnejšiu Európu [COM(2020) 98 final].

⁵ Závery Rady zo 17. decembra 2020 – Zabezpečenie obehovosti a ekologickej obnovy.

⁶ Uznesenie Európskeho parlamentu z 10. februára 2021 o novom akčnom pláne pre obehové hospodárstvo.

⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady č. 2000/53/ES z 18. septembra 2000 o vozidlách po dobe životnosti (Ú. v. ES L 269, 21.10.2000, s. 34).

⁸ *Evaluation of Directive (EC) 2000/53 of 18 September 2000 on end-of-life vehicles* [Hodnotenie smernice 2000/53/ES z 18. septembra 2000 o vozidlách po skončení životnosti, SWD(2021) 61 final].

- (5) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/64/ES⁹ 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. Uvedená smernica nebola účinná pri podstatnom zlepšovaní opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti nových vozidiel a nie je prispôbená vlastnostiam nových vozidiel, ktoré sa od nadobudnutia účinnosti uvedenej smernice značne zmenili.
- (6) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858¹⁰ 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 nariadeniu (EÚ) 2018/858 je potrebný samostatný regulačný akt. Je nevyhnutné stanoviť ustanovenia a požiadavky týkajúce sa obehovosti vozidiel v postupe typového schválenia EÚ. Na zaistenie súladu vozidiel s týmito 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 a sankciách sa uplatňujú na typové schválenia vydané podľa tohto nariadenia. Správne ustanovenia nariadenia (EÚ) 2018/858 vrátane ustanovení o dohľade nad trhom, nápravných opatreniach a sankciách sa uplatňujú na typové schválenia vydané v súlade s týmto nariadením.
- (7) 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, ako aj podmienky, ktorými sa riadi nakladanie s odpadom v automobilovom odvetví. Medzi fázou výroby vozidiel a ich spracovaním po skončení životnosti existujú vnútorné väzby, keďže environmentálne vhodné spracovanie vozidiel po skončení životnosti do veľkej miery závisí predovšetkým od toho, ako sú vozidlá navrhnuté a skonštruované. Najúčinnším 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 týchto cieľov a potreby mať jednotné pravidlá pre jednotný trh, ktoré by sa riadili environmentálnymi záujmami, a v súlade s celkovými právnymi predpismi Únie o typovom schválení motorových vozidiel by sa smernice 2000/53/ES a 2005/64/ES mali na základe článku 114 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) nahradiť nariadením.

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/64/ES z 26. októbra 2005 o typovom schválení motorových vozidiel vzhľadom na ich opätovnú využiteľnosť, recyklovateľnosť a použiteľnosť, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/156/EHS (Ú. v. EÚ L 310, 25.11.2005, s. 10).

¹⁰ 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).

- (8) Smernice 2000/53/ES a 2005/64/E sa uplatňujú len na osobné vozidlá (M₁) a ľahké úžitkové vozidlá (N₁), ktoré tvoria približne 85 % všetkých vozidiel evidovaných v Únii. Na zvyšné vozidlá, a to dvoj- a trojkolesové vozidlá, nákladné vozidlá, autobusy a prípojné vozidlá, sa nevzťahujú žiadne právne predpisy Únie, pokiaľ ide o ich ekodizajn a nakladanie s nimi vo fázach skončenia ich životnosti. S cieľom zaistiť obehový rámec 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 kategórie M₁ a N₁, ale čiastočne aj na určité vozidlá kategórie L (L_{3e} – L_{7e}), ťažké úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá (M₂, M₃, N₂, N₃ 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 M₁ a N₁ 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 by sa však mali uplatňovať na vozidlá kategórie L (L_{3e} – L_{7e}) a na ťažké úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá (M₂, M₃, N₂, N₃ 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 tieto 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.
- (9) Problémy s vývozom ojazdených vozidiel sa netýkajú len osobných vozidiel (M₁) a ľahkých úžitkových vozidiel (N₁), ale, ako ukazujú štúdie¹¹, aj väčších vozidiel. Tieto ustanovenia by sa preto mali uplatňovať aj na ťažké úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá (M₂, M₃, N₂, N₃ a O).
- (10) Vozidlá na špeciálne účely sú navrhované na výkon osobitných funkcií a vyžadujú si osobitné usporiadanie karosérie, ktoré nie je celkom pod kontrolou výrobcu vozidla. V dôsledku toho nemožno náležite vypočítať mieru opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti. V prípade týchto vozidiel by sa mali uplatňovať len ustanovenia týkajúce sa zberu, odstránenia znečistenia a povinného odstránenia častí a komponentov. Náklady na vykonávanie týchto činností by mali hradiť výrobcovia v rámci systému rozšírenej zodpovednosti výrobcov. Ustanovenia týkajúce sa látok vo vozidlách by sa mali uplatňovať aj na vozidlá na špeciálne účely, ako je to podľa smernice 2000/53/ES. Druhospupňový výrobca vozidiel, ktoré boli typovo schválené v rámci viacstupňového typového schválenia, nedokáže vypočítať miery opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti dokončovaných vozidiel. Je preto vhodné požadovať zhodu s týmto nariadením len v prípade základného vozidla.
- (11) 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 usmernenia¹² 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 hospodárske subjekty a vlastníci vozidiel, ktorí sa zaoberajú vozidlami po skončení životnosti.

¹¹ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

¹² Usmernenia korešpondentov č. 9 k preprave vozidiel, ktoré sa stali odpadom, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

- (12) 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.
- (13) 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 predpokladá 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. Kým sa takáto metodika stanoví, miery opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti by sa mali naďalej počítať v súlade s normou ISO 22628:2002, ako sa uvádza v smernici 2005/64/ES.
- (14) 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 (ďalej len „Chemikálie – stratégia udržateľnosti“)¹³ 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 ľudské zdravie alebo životné prostredie.
- (15) Smernicou 2000/53/ES sa už obmedzuje používanie olova, ortuti, kadmia a šesťmocného chrómu vo vozidlách a stanovujú sa v nej výnimky, keď sa takéto látky môžu používať 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. 1907/2006¹⁴. Podobne by sa mali zaviesť obmedzenia týkajúce sa používania látok

¹³ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov zo 14. novembra 2020 s názvom Chemikálie – stratégia udržateľnosti – Na ceste k životnému prostrediu bez toxických látok, COM(2020) 667 final.

¹⁴ 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,

upravených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1021¹⁵ na základe ustanovení uvedeného nariadenia. Toto nariadenie by teda nemalo poskytovať možnosť obmedziť vo vozidlách akékoľvek iné látky ako olovo, ortuť, kadmium a šesťmocný chróm.

- (16) 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) č. 2023/[batérie]¹⁶. Takéto látky by sa preto mali riešiť a ich obmedzenia a súvisiace výnimky prípadne previesť do uvedeného nariadenia a nemali by sa upravovať v tomto nariadení. Pred zavedením takýchto obmedzení podľa nariadenia (EÚ) č. 2023/[batérie] by sa malo vykonať komplexné posúdenie podľa uvedeného nariadenia s cieľom vyhodnotiť, či je výnimka stále potrebná a v akom rozsahu.
- (17) S cieľom zohľadniť vedecký a technický pokrok by sa právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie 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 ľudské zdravie a životné prostredie počas životného cyklu vozidiel. 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 Európska chemická agentúra.
- (18) 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. 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. Takisto sa ňou zníži surovinová a energetická závislosť spojená s dodávaním primárnych surovín a zároveň sa posilní 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 sa budú uplatňovať na všetkých výrobcov vozidiel plánujúcich uviesť vozidlá na trh Únie bez ohľadu na to, kde majú sídlo. Nariadenie by vzhľadom na význam globálnych hodnotových reťazcov v automobilovom odvetví malo umožniť získavanie druhotných surovín z krajín mimo Únie.

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).

¹⁵ 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).

¹⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady z [dátum] 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 [...]).

- (19) 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 dvadsaťpäť percent plastov recyklovaných zo spotrebiteľského plastového odpadu. Dvadsaťpäť percent tejto cieľovej hodnoty recyklovaného obsahu plastov by sa malo dosiahnuť s využitím plastov recyklovaných z vozidiel po skončení životnosti do dotknutého typu vozidla. S cieľom zaistiť jednotné podmienky pre plnenie tejto povinnosti by sa na Komisiu mali preniesť vykonávacie právomoci stanoviť metodiku výpočtu a overovania podielu plastov zhodnotených zo spotrebiteľského odpadu a z vozidiel po skončení životnosti, ktoré sú prítomné a zabudované v danom type vozidla.
- (20) Automobilové odvetvie je jedným z najväčších používateľov ocele a súčasné využívanie recyklovanej ocele v nových vozidlách je stále nízke. S cieľom prispieť k zníženiu uhlíkovej stopy súvisiacej s výrobou nových vozidiel a podporiť prechod automobilového odvetvia na klimatickú neutralitu by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o stanovenie minimálneho podielu ocele recyklovanej zo spotrebiteľského oceľového odpadu, 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. S cieľom zaistiť jednotné podmienky pre plnenie tejto povinnosti by sa na Komisiu mali preniesť vykonávacie právomoci stanoviť metodiku výpočtu a overovania podielu ocele zhodnenej zo spotrebiteľského oceľového odpadu, ktorá je prítomná a zabudovaná v danom type vozidla.
- (21) 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, praeodýmu, terbia, samária, bóru používaných v permanentných magnetoch, ako aj hliníka a jeho zliatin alebo horčíka a jeho zliatin. Pokiaľ ide o uskutočniteľnosť potenciálneho stanovenia cieľov týkajúcich sa konkrétnych typov zliatin hliníka a horčíka, štúdia by sa mala venovať zladeniu dopytu so sekundárnou ponukou vo všeobecnosti, a najmä preskúmať kompromis medzi maximalizáciou úspor z rozsahu špecifikovaním minimálneho počtu skupín zliatin a maximalizáciou zachovania hodnoty roztriedením do širšieho rozsahu konkrétnych typov zliatin.
- (22) S cieľom podporiť nedostatočne rozvinuté trhy so sekundárnymi surovinami by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o stanovenie minimálneho podielu hliníka a jeho zliatin, horčíka a jeho zliatin, neodýmu, dysprózia, praeodýmu, terbia, samária alebo bóru recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu, ktorý má byť prítomný a zabudovaný v daných typoch vozidiel. S cieľom zaistiť jednotné podmienky pre plnenie tejto povinnosti by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci stanoviť metodiku výpočtu a overovania podielu materiálov recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu v typoch vozidiel. Metodika je potrebná na objasnenie

vymedzenia pojmov spotrebiteľský šrot a šrot z výroby. Je to dôležité na stimulovanie zlepšenia kvality a zachovania hodnoty, najmä 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.

- (23) V súlade s požiadavkami nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) [akt o kritických surovinách]¹⁷ a vzhľadom na to, že je potrebné v tomto nariadení stanoviť ustanovenia o recyklovanom obsahu vo vozidlách a o kritických surovinách používaných v častiach a komponentoch vozidiel, by sa tieto ustanovenia mali uplatňovať ako špecificky odvetvové vykonávanie ustanovení uvedených v nariadení (EÚ) [akt o kritických surovinách]. Týmto sa zaistí zjednodušenie a integrácia rôznych povinností týkajúcich sa informácií, označovania a odstraňovania podľa postupov uvedených v tomto nariadení s povinnosťami týkajúcimi sa iných častí, komponentov a materiálov.
- (24) S cieľom zaistiť, aby sa batérie recyklovali v súlade s požiadavkami nariadenia (EÚ) 2023/[batérie] 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 elektrické hnacie motory mohli autorizované zariadenia na spracovanie alebo prevádzkovateľa opráv a údržby ľahko odstrániť počas ktorejkoľvek fázy životného cyklu vozidla. S cieľom zohľadniť technický a vedecký pokrok by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, 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.
- (25) 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) 2020/683¹⁸, ktorým sa štandardizujú dokumenty a informácie, ktoré majú byť zahrnuté v informačnej zložke, a tým sa špecifikujú správne požiadavky na typové schválenie.

¹⁷ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, 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, COM(2023) 160 final.

¹⁸ 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).

- (26) S cieľom zaistiť, aby výrobcovia osobných vozidiel a ľahkých úžitkových vozidiel zavádzali opatrenia na zaistenie splnenia požiadaviek obehovosti podľa tohto nariadenia, a stimulovať ich, aby zlepšovali obehovosť typov vozidiel, ktoré uvádzajú na trh, mali by vypracovať komplexnú stratégiu obehovosti pre každý nový typ a poskytnúť ju typovému schvaľovaciemu orgánu. Táto stratégia by mala byť založená na overených technológiách, ktoré sú dostupné alebo sa v čase žiadosti o typové schválenie vozidla vyvíjajú, a mala by sa pravidelne aktualizovať. Komisia by mala pravidelne informovať o obehovosti automobilového odvetvia na základe stratégií obehovosti, ktoré poskytujú výrobcovia vozidiel. S cieľom zohľadniť vedecký a technický pokrok vo výrobe vozidiel a nakladaní s vozidlami po skončení životnosti, vývoj na trhu v automobilovom odvetví a regulačné zmeny by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu prílohy obsahujúcej požiadavky na obsah stratégie obehovosti a jej aktualizácie.
- (27) 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. Táto 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.
- (28) 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 neobmedzený, štandardizovaný a nediskriminačný prístup k informáciám, ktoré umožňujú bezpečné odstránenie a výmenu určitých častí, komponentov a materiálov prítomných vo vozidle. Tieto informácie by mali prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom a prevádzkovateľov opráv a údržby usmerňovať počas jednotlivých krokov a poskytovať im jasné pokyny k používaniu nástrojov alebo technológií potrebných na sprístupnenie a odstránenie batérií pre elektrické vozidlo, vrátane nástrojov a technológií umožňujúcich ich bezpečné vybitie, a elektrických hnacích motorov. Tieto informácie by mali 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) [akt o kritických surovinách]. Malo by sa to realizovať prostredníctvom komunikačných platforiem, ktoré zriadia výrobcovia vozidiel, a informácie by sa mali poskytovať bezplatne okrem administratívnych nákladov. Typové schvaľovacie orgány by mali overiť, či výrobcovia vozidiel predložili požadované informácie. S cieľom pravidelne aktualizovať rozsah informácií, ktoré majú výrobcovia vozidiel poskytovať prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom a prevádzkovateľom opráv a údržby, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu prílohy V.

- (29) Hoci sa na ovládanie rôznych častí a komponentov vo vozidle 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 prekonať problémy spôsobené týmito digitálne kódovanými časťami a komponentmi vo vozidle, ak takéto kódovanie bráni oprave, údržbe alebo výmene v inom vozidle.
- (30) Výrobcovia vozidiel a ich dodávatelia by mali používať normy kódovania komponentov a materiálov, ktoré boli pôvodne stanovené v rozhodnutí Komisie 2003/138/ES¹⁹ 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 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu prílohy VI, v ktorej sa uvádza, ako by sa časti a komponenty vozidiel mali označovať.
- (31) 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 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 nariadenia (EÚ) 2023/[batérie], nariadenia Európskeho parlamentu a Rady [ESPR]²⁰ a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady [Euro 7]²¹. S cieľom zaistiť 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.
- (32) 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 ľudského zdravia a životného prostredia 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.
- (33) S cieľom zaručiť bezpečné a environmentálne vhodné spracovanie vozidiel po skončení životnosti by každé zariadenie alebo podnik, ktoré plánujú vykonávať

¹⁹ 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 – 59).

²⁰ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa zriaďuje rámec na stanovenie požiadaviek na ekodizajn udržateľných výrobkov a zrušuje smernica 2009/125/ES.

²¹ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady 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 zrušuje nariadenie (ES) č. 715/2007 a nariadenie (ES) č. 595/2009.

činnosti spracovania odpadu z týchto vozidiel, mali získať autorizáciu od príslušného orgánu. Autorizácia by sa mal udeliť len vtedy ak má zariadenie alebo podnik technickú, finančnú a organizačnú spôsobilosť potrebnú na vykonávanie činností spracovania vozidiel po skončení životnosti spôsobom, ktorý je v súlade s uplatniteľným právom EÚ a vnútroštátnym právom, a to aj s osobitnými požiadavkami na spracovanie stanovenými v tomto nariadení. Okrem toho by autorizované zariadenia na spracovanie mali mať kompetenciu vydávať osvedčenia o zničení v súlade s týmto nariadením.

- (34) 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/ES²² je vhodné stanoviť na úrovni Únie požiadavky na zodpovednosť výrobcov vozidiel, pokiaľ ide o nakladanie s vozidlami po skončení životnosti. Výrobcovia by mali mať rozšírenú zodpovednosť výrobcov za vozidlá, ktoré uviedli na trh, 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 týmto nariadením a aby prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom, ktorí takéto vozidlá spracúvajú, splnili ciele recyklácie stanovené týmto nariadením.
- (35) Na uľahčenie monitorovania dodržiavania povinností výrobcov vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov by členské štáty mali zriadiť register výrobcov. 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 týmto registrom by mali byť v súlade aj s registrom výrobcov zriadeným nariadením (EÚ) 2023/[OP: o batériách], aby sa výrobcovi vozidiel a výrobcovi batérii umožnilo používať jeden a ten istý register.
- (36) Ak výrobca sprístupňuje vozidlá na trhu prvýkrát v rámci územia daného členského štátu, v ktorom výrobca nie je usadený, mal by tento výrobca určiť vymenovaného zástupcu pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu.
- (37) 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. Organizácie zodpovednosti výrobcov by mali zaistiť dôvernú úroveň údajov, ktoré im výrobcovia poskytnú. S cieľom zaistiť, aby sa riadne zohľadnili záujmy všetkých hospodárskych subjektov a zabrániť znevýhodneniu prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom v rozhodnutiach prijatých v rámci systémov rozšírenej zodpovednosti výrobcov, by sa v riadiacich orgánoch takýchto organizácií malo zaistiť spravodlivé zastúpenie výrobcov a prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom.
- (38) 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

²² 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).

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.

- (39) Finančné príspevky výrobcov by mali pokryť aj náklady na vzdelávacie kampane zamerané na zvýšenie zberu vozidiel po skončení životnosti, zriadenie systému oznamovania pre vydávanie a prevod osvedčení o zničení a na zhromažďovanie a oznamovanie údajov príslušným orgánom. Všetky tieto činnosti sú nevyhnutné na zaistenie riadneho nakladania s vozidlami po skončení životnosti, najmä na sledovanie vozidiel, za ktoré sú výrobcovia zodpovední v súlade s týmto nariadením.
- (40) 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 sa môžu použiť najmä v prípadoch, keď sa dotknutí výrobcovia stanú insolventnými alebo natrvalo ukončia svoju činnosť.
- (41) V prípade, že výrobca vykonáva svoje povinnosti vyplývajúce z rozšírenej zodpovednosti výrobcu kolektívne prostredníctvom 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 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o doplnenie tohto nariadenia o stanovenie podrobných pravidiel týkajúcich sa spôsobu uplatňovania kritérií modulácie finančných príspevkov vyplácaných organizáciám zodpovednosti výrobcov.
- (42) Keďže vozidlá sa často stávajú vozidlami po skončení životnosti v inom členskom štáte, než je členský štát, v ktorom boli prvýkrát evidované, je potrebné zaviesť pravidlá cezhraničnej rozšírenej zodpovednosti výrobcov. Tieto pravidlá by mali zaistiť, aby zodpovednosť výrobcu náležite pokrývala náklady na zber a spracovanie vzniknuté prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom v členskom štáte, v ktorom sa vozidlo stane vozidlom po skončení životnosti. Na tento účel by výrobca mal vymenovať zástupcu pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu v každom členskom štáte a vytvoriť mechanizmy cezhraničnej spolupráce s príslušnými prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom. Zavedenie takéhoto mechanizmu prispeje k vytvoreniu rovnakých podmienok medzi autorizovanými zariadeniami na spracovanie v celej Únii a uľahčí rozvoj celounijných prístupov v prípade zodpovednosti jednotlivých výrobcov.
- (43) 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 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o stanovenie ďalších podrobných pravidiel týkajúcich sa povinností výrobcov, členských štátov a prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom a vlastností cezhraničných mechanizmov.

- (44) 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 vytvoriť systémy zberu alebo sa zúčastniť na ich vytváraní a členské štáty by mali prijať všetky potrebné opatrenia, aby sa systémy 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 bez zbytočného úsilia alebo nákladov. V praxi to znamená, že takéto systémy by mali náležite pokrývať celé územie každého členského štátu. Takisto by mali umožňovať zber všetkých značiek vozidiel po skončení životnosti, ako aj odpadových dielov pochádzajúcich z opráv vozidiel.
- (45) 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 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.
- (46) 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. 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.
- (47) Autorizované zariadenie na spracovanie by malo vydať osvedčenie o zničení ako doklad, že vozidlo po skončení životnosti bolo spracované. Je to potrebné na zaistenie riadneho dohľadu nad nakladaním s vozidlami po skončení životnosti. Minimálne požiadavky na toto osvedčenie sú v súčasnosti stanovené v rozhodnutí Komisie 2002/151/ES²³ a obsah uvedeného rozhodnutia by sa mal zahrnúť do tohto nariadenia s nevyhnutnými úpravami. Toto osvedčenie by sa malo vydávať v elektronickom formáte a malo by sa poskytovať poslednému vlastníkovi vozidla po skončení životnosti a následne by ho mali autorizované zariadenia na spracovanie a posledný vlastník zaslať príslušným orgánom členského štátu, keďže jeho predloženie umožňuje zrušenie evidencie daného vozidla. Elektronický oznamovací systém by mal umožňovať zasielať tak doklad potvrdzujúci zber vozidla po skončení životnosti, ako aj osvedčenie o zničení.
- (48) Napriek povinnosti uvedenej 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 stav nie je riadne nahlásený orgánom evidencie v členských štátoch. Takéto vozidlá sa

²³ 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 – 95).

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.

- (49) 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 a predložiť osvedčenie o zničení orgánom evidencie, aby zrušili evidenciu ich vozidla.
- (50) 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, najlepšimi dostupnými technikami a so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ²⁴.
- (51) 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.
- (52) Autorizované zariadenia na spracovanie by na zaistenie vysledovateľnosti svojich činností mali zdokumentovať vykonané operácie spracovania a minimálne tri roky uchovávať v elektronickej forme záznam a na požiadanie ho predložiť príslušným vnútroštátnym orgánom.
- (53) 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 čo najskôr po jeho odovzdaní do autorizovaného zariadenia na spracovanie pred tým, než sa vozidlo po skončení životnosti bude ďalej spracúvať. V tejto fáze by sa odpadové oleje mali zbierať a skladovať samostatne od ostatných tekutín a kvapalín a ďalej spracúvať v súlade so smernicou 2008/98/ES. 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.
- (54) S cieľom zaistiť riadne vykonávanie nariadenia (EÚ) 2023/ [OP: nariadenie o batériách] sa z vozidla po skončení životnosti musia samostatne vybrať všetky batérie zabudované vo vozidlách a musia sa uskladniť na určenom mieste na ďalšie spracovanie.
- (55) 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

²⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/75/EÚ z 24. novembra 2010 o priemyselných emisiách (Ú. v. EÚ L 334, 17.12.2010, s. 17).

z vozidla po skončení životnosti pred jeho drvením povinne odstrániť. Dotknuté časti a komponenty by sa mali odstrániť v rámci postupu ručného rozoberania alebo postupu poloautomatickej demontáže. Na stimuláciu pokroku v technológiách rozoberania, triedenia, drvenia a po drvení by mala existovať možnosť odchyliť sa od požiadavky povinného odstránenia častí a komponentov v určitých výnimočných prípadoch. Malo by sa preukázať, že dotknuté časti a komponenty možno týmito technológiami odstrániť rovnako účinne ako ručnými alebo poloautomatickými postupmi a bez toho, aby sa znížila kvalita výsledných frakcií spracovania. S cieľom zohľadniť technický a vedecký pokrok by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu prílohy VII.

- (56) 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.
- (57) V nariadení (EÚ) 2023/[batérie] 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 s cieľom umožniť bezplatné odovzdanie vozidla na spracovanie bez batérie pre elektrické vozidlo.
- (58) 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, ktoré sú vhodné na opätovné použitie, repasovanie alebo renovovanie, by sa nemali považovať za odpad. Toto je nevyhnutné na uľahčenie prepravy, dopravy alebo akéhokoľvek iného prenosu takýchto častí a komponentov. Príslušné vnútroštátne orgány by mali mať možnosť vyžadovať od autorizovaného zariadenia na spracovanie, ktoré odstránilo dotknutú časť alebo dotknutý komponent, dokumentáciu, v ktorej sa prostredníctvom osobitného posúdenia potvrdzuje technická vhodnosť príslušných častí a komponentov na repasovanie, renovovanie alebo opätovné použitie.
- (59) 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 s identifikačným číslom vozidla, z ktorého boli komponenty alebo časti odstránené, a s údajmi o prevádzkovateľovi, ktorý ich odstránil, a mali by byť sprevádzané zárukou.
- (60) 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.

- (61) S cieľom podporiť rozvoj a riadne fungovanie trhu s opätovne použiteľnými, renovovanými a repasovanými časťami a komponentmi v Únii by sa členské štáty mali podnecovať v prijímaní potrebných stimulov na vnútroštátnej úrovni, aby sa podporilo opätovné použitie, renovácia a repasovanie častí a komponentov, či už boli odstránené počas fázy používania vozidla alebo fázy po skončení jeho životnosti. Komisia by mala uľahčiť výmenu informácií medzi členskými štátmi šírením osvedčených postupov týkajúcich sa stimulov prijatých na vnútroštátnej úrovni s cieľom monitorovať ich účinnosť.
- (62) 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 „spätne zasypávanie“ považuje za operáciu recyklácie. V nariadení by sa teda vymedzenie pojmu recyklácia malo zosúladiť so smernicou 2008/98/ES a vylúčiť spätne zasypávanie z jej rozsahu pôsobnosti.
- (63) 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 cieľom opätovného použitia a recyklácie (85 %) vozidiel po skončení životnosti, ako aj opätovného použitia a zhodnotenia (95 %) vozidiel po skončení životnosti podľa priemernej hmotnosti na vozidlo a rok. Na uľahčenie plnenia týchto požiadaviek prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom je potrebné prechodné obdobie troch rokov. Medzitým by mali naďalej platiť súčasné ciele opätovného použitia a recyklácie (85 %), ako aj 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.
- (64) 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 nemali spracovávať v dezintegrátore spolu s odpadom z obalov a s odpadom z elektrických a elektronických zariadení, a to najmä s cieľom zlepšiť separáciu medzi ocelovými frakcií.
- (65) V záujme ďalšieho zvýšenia kvality spracovania vozidiel po skončení životnosti by nemalo byť možné skladovať frakcie odpadu pochádzajúce z drvených vozidiel po skončení životnosti, ktoré obsahujú neinertný odpad a ktoré sa nespracúvajú technológiou po drvení.
- (66) Vozidlá po skončení životnosti sa klasifikujú ako nebezpečný odpad a nemôžu sa vyvážať do krajín, ktoré nie sú členmi OECD. Spracovanie vozidiel po skončení životnosti zbavených znečistenia sa môže naďalej vykonávať mimo Únie za predpokladu, že sa tieto vozidlá po skončení životnosti po odstránení znečisťujúcich látok prepravujú v súlade s nariadením (EÚ) č. 1013/2006.
- (67) 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 ľudského zdravia a životného prostredia stanovenými v iných právnych predpisoch Únie, a to v súlade s nariadením (EÚ) [nové nariadenie o preprave odpadu].

- (68) S cieľom zaistiť, aby sa vozidlá po skončení životnosti spracúvali environmentálne udržateľným spôsobom, je dôležité objasniť stav 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, by mal byť najmä povinný preukázať, že vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti. Pri posudzovaní stavu ojazdeného vozidla vlastník vozidla, iné hospodárske subjekty a príslušné orgány by mali overiť, či sú splnené určité kritériá na určenie toho, či dotknuté vozidlo je alebo nie je vozidlom po skončení životnosti. S cieľom zohľadniť technický a vedecký pokrok by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o zmenu prílohy I, v ktorej sa určujú kritériá, kedy je vozidlo vozidlom po skončení životnosti.
- (69) V akčnom pláne EÚ: „Dosahovanie nulového znečisťovania ovzdušia, vody a pôdy“²⁵ sa zdôrazňuje, že Komisia musí navrhnúť nové opatrenia na riešenie vonkajšej environmentálnej stopy Únie spojenej s vývozom vozidiel po skončení životnosti a ojazdených vozidiel. S prihliadnutím na to, že vývoz ojazdených vozidiel spôsobuje významné problémy v oblasti životného prostredia a verejného zdravia, ako sa dokladá v Programe OSN pre životné prostredie²⁶, a že Únia je najväčším vývozcom ojazdených vozidiel na svete, je nevyhnutné stanoviť osobitné požiadavky na úrovni Únie upravujúce vývoz ojazdených vozidiel [z Únie]. 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/EÚ²⁷. Týmto by sa malo zaistiť, aby sa do tretej krajiny mohli vyvážať len ojazdené vozidlá, ktoré sú vhodné na jazdu na pozemných komunikáciách Únie, čím sa znížia riziká, že vývoz ojazdených vozidiel z Únie prispeje k znečisťovaniu ovzdušia alebo dopravným nehodám v tretích krajinách. 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 a vyhlásenie potvrdzujúce, že ojazdené vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti a že sa považuje za vozidlo spôsobilé na cestnú premávku.
- (70) 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 v reálnom čase informácie o identifikačnom čísle vozidla 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 registrov členských štátov. Platforma v súčasnosti spravuje prepojenie registrov podnikov cestnej dopravy (ERRU), registrov vodičských preukazov (RESPER), prepojenie registrov odbornej prípravy profesionálnych vodičov (ProDriveNet), oznamovanie nedostatkov vozidiel pri cestnej kontrole (RSI) a prepojenie registrov tachografových kariet vodičov (TACHOnet). Funkčnosť

²⁵ COM(2021) 400 final.

²⁶ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

²⁷ 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 – 128).

platformy MOVE-HUB by sa teda mala ďalej rozšíriť, aby sa umožnila výmena informácií o identifikačnom čísle vozidla 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) 2022/2399²⁸. 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 aspekty vykonávania tejto kontroly by boli stanovené podľa nariadenia (EÚ) 2022/2399.

- (71) S cieľom zaistiť jednotné podmienky plnenia požiadaviek na vývoz by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci vyvinúť potrebné elektronické systémy a sfunkčniť ich s vnútroštátnymi systémami.
- (72) Členské štáty 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 stavu vozidiel pred ich vývozom vrátane potvrdenia informácií o evidencii v členskom štáte, v ktorom boli predtým zaevidované. Okrem toho by členské štáty v úsilí o komplexnú spoluprácu mali spolupracovať s orgánmi z tretích krajín.
- (73) Je dôležité, aby colné orgány boli schopné vykonávať kontroly ojazdených vozidiel na vývoz v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013²⁹. 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 krajiny oficiálne oznámia informácie o týchto požiadavkách Komisii. 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 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o stanovenie týchto požiadaviek.
- (74) Na zabránenie riziku, že sa vozidlá budú vyvážať bez požadovaných dokladov s uvedením identifikačného čísla vozidla a jeho spôsobilosti na cestnú premávku a že sa nesplnenie požiadaviek na vývoz zistí až vtedy, keď vozidlo už opustilo Úniu, by sa nemalo povoliť uplatňovanie zjednodušených colných režimov uvedených v nariadení (EÚ) č. 952/2013. Tieto 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.
- (75) Komisia vo svojom hodnotení smernice 2000/53/ES považovala za nedostatok smernice chýbajúce požiadavky na povinné kontroly. V tomto nariadení by sa teda mali stanoviť minimálne požiadavky týkajúce sa frekvencie kontrol, ich rozsahu

²⁸ 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).

²⁹ 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).

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.

- (76) Kontroly by sa mali vzťahovať na dodržiavanie ustanovení týkajúcich sa vývozu ojazdených vozidiel a spracovania vozidiel po skončení životnosti. Každý rok by mali kontroly pokryť aspoň 10 % autorizovaných zariadení na spracovanie a prevádzkovateľov. Kontrolám by mali podliehať aj pracoviská prevádzkovateľov opráv a údržby. Treba zdôrazniť, že kontroly vykonané podľa tohto nariadenia by mali dopĺňať kontroly prepravy vozidiel po skončení životnosti, ktoré sa komplexne regulujú v nariadení [OP: nové nariadenie o preprave odpadu].
- (77) Členské štáty by mali zriadiť mechanizmy spolupráce na vnútroštátnej a medzinárodnej úrovni, aby sa kontroly mohli vykonávať efektívnym spôsobom. 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.
- (78) 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 týchto 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.
- (79) Členské štáty by mali stanoviť pravidlá, týkajúce sa sankcií za porušenie tohto nariadenia a zabezpečiť ich vykonávanie. 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.
- (80) 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 nariadení fungujú správne, a v prípade potreby navrhnúť ďalšie úpravy zamerané na zaistenie environmentálne vhodného spracovania vozidiel po skončení životnosti alebo na zefektívnenie vykonávania 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 zaistiť jednotné podmienky plnenia požiadaviek na nahlasovanie by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Vykonávacími aktmi, ktoré by mali nahradiť rozhodnutie Komisie 2005/293/ES³⁰, by sa mala stanoviť aj metodika výpočtu a overovania toho, či sa dosiahli ciele opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania.

³⁰ Rozhodnutie Komisie 2005/293/ES z 1. apríla 2005 ustanovujúce podrobné pravidlá monitorovania cieľov opätovného využitia/spätneho získavania a opätovného využitia/recyklácie, stanovených

- (81) 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.
- (82) Vykonávacie právomoci, ktoré sú zverené Komisii týmto nariadením, by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011³¹.
- (83) Pri prijímaní aktov podľa tohto nariadenia je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby sa tieto konzultácie viedli v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva³². 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 systematický prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (84) Príloha II k nariadeniu (EÚ) 2019/1020, v ktorej sa uvádza zoznam harmonizačných právnych predpisov bez ustanovení o sankciách, by sa mala zmeniť, aby sa z uvedeného zoznamu vypustili smernice 2000/53/ES a 2005/64/ES, keďže je potrebné, aby toto nariadenie obsahovalo ustanovenia o sankciách.
- (85) 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.
- (86) 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 by mala Komisia navrhnúť revíziu smernice Rady 1999/37/ES o registračných dokumentoch pre vozidlá³³. V rámci tejto 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 vyňaté z evidencie, by mali byť vlastníci vozidiel navyše povinní bezodkladne oznamovať akékoľvek zmeny vlastníctva vnútroštátnemu orgánu evidencie vozidiel. Tieto zmeny dopĺňajú existujúce požiadavky uložené členským

v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlách po dobe životnosti (Ú. v. EÚ L 94, 13.4.2005, s. 30 – 33).

³¹ 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).

³² Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

³³ Smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 57).

štátom v oblasti elektronického zaznamenávania údajov o všetkých vozidlách evidovaných na ich území a nadväzujú na ne.

- (87) Vzhľadom na potrebu zabezpečiť vysokú úroveň ochrany životného prostredia a zohľadnenie vedeckého pokroku by Komisia mala predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tohto nariadenia a jeho vplyve na fungovanie jednotného trhu a životné prostredie. Komisia by do svojej správy mala zahrnúť 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 tohto nariadenia na určité vozidlá kategórie L, ťažké úžitkové vozidlá a ich prípojné vozidlá. Toto posúdenie by sa malo zamerať nielen na hľadiská týkajúce sa spracovania vozidiel po skončení životnosti, ale aj na závažnosť a pridanú hodnotu stanovenia požiadaviek na návrh.
- (88) Správa Komisie by mala obsahovať aj posúdenie 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 posúdiť, 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) [o ekodizajne udržateľných výrobkov].
- (89) Je potrebné poskytnúť hospodárskym subjektom dostatočný čas na splnenie povinností vyplývajúcich z tohto nariadenia a členským štátom na vytvorenie administratívnej infraštruktúry potrebnej na jeho uplatňovanie. Uplatňovanie tohto nariadenia by sa preto malo odložiť.
- (90) 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.
- (91) 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 týchto 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 uvedené pravidlá 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.
- (92) V tomto nariadení sa takisto stanovujú jasnejšie ustanovenia o rozšírenej zodpovednosti výrobcov než 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 uvedených predpisov v záujme zabezpečenia kontinuity, pokiaľ ide o financovanie nákladov výrobcov na zber vozidiel po skončení životnosti.

- (93) Obdobne toto nariadenie obsahuje nové požiadavky na zaobchádzanie s vozidlami 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 prispôbenie 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 uvedených požiadaviek v záujme zabezpečenia kontinuity, pokiaľ ide o spracovanie vozidiel po skončení životnosti.
- (94) Povinnosti podľa smernice 2000/53/ES o oznamovaní a súvisiace povinnosti týkajúce sa zasielania údajov Komisii by mali na určité obdobie zostať v platnosti v záujme zabezpečenia kontinuity, kým Komisia neprijme nové pravidlá výpočtu a formáty oznamovania podľa tohto nariadenia.
- (95) Uplatňovanie všetkých ustanovení, ktoré sa týkajú vozidiel kategórií L_{3e} – L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ 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.
- (96) Keďže všetky pravidlá typového schválenia motorových vozidiel, pokiaľ ide o opätovnú použiteľnosť, recyklovateľnosť a hodnotiteľnosť, sú obsiahnuté v tomto nariadení, zrušenie smernice 2005/65/ES by sa v záujme zrozumiteľnosti, racionálnosti a zjednodušenia malo odložiť. Týmto sa poskytne výrobcovi vozidiel dostatok času na zabezpečenie toho, aby typy vozidiel, ktoré navrhujú a konštruujú, spĺňali požiadavky obehovosti, a schvaľovacím orgánom na zavedenie nových pravidiel.
- (97) 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 ľudského zdravia a životného prostredia, 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,

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 M₁ a N₁, ako sa stanovuje v článku 4 ods. 1 písm. a) bode i) a písm. b) bode i) nariadenia (EÚ) 2018/858;
 - b) od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 60 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórií M₂, M₃, N₂, N₃ a O, ako sa stanovuje v článku 4 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/858;
 - c) od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 60 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórií L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} a L_{7e}, ako sa stanovuje v článku 4 ods. 2 písm. c) až g) nariadenia (EÚ) 168/2013.
2. Toto nariadenie sa neuplatňuje na:
 - a) vozidlá na špeciálne účely vymedzené v článku 3 bode 31 nariadenia (EÚ) 2018/858;
 - b) iné časti vozidla, ktoré boli typovo schválené viacstupňovým typovým schválením kategórie N₁, N₂, N₃, M₂ alebo M₃, než základné vozidlo;
 - c) vozidlá vyrábané v malých sériách vymedzené v článku 3 bode 30 nariadenia 2018/858;
 - d) historické vozidlá vymedzené v článku 3 bode 7 smernice 2014/45/EÚ.
3. Bez ohľadu na odsek 1 písm. b) sa na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórií M₂, M₃, N₂, N₃ 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 7 o návrhu na umožnenie odstránenia a výmeny určitých častí a komponentov vo vozidlách;

- e) článok 8 o všeobecných povinnostiach;
 - f) článok 9 o stratégii obehovosti;
 - g) článok 10 o vyhlásení o recyklovanom obsahu prítomnom vo vozidlách;
 - h) článok 12 o označovaní častí, komponentov a materiálov prítomných vo vozidlách;
 - i) článok 13 o pase obehovosti vozidla;
 - j) článok 21 o modulácii poplatkov;
 - k) článok 22 o mechanizme alokácie nákladov na vozidlá, ktorých životnosť sa končí v inom členskom štáte;
 - l) článok 28 o všeobecných požiadavkách na drvenie;
 - m) článok 30 o povinnom odstránení častí a komponentov na účely opätovného použitia a recyklácie pred drvením;
 - n) článok 31 o požiadavkách týkajúcich sa odstránených častí a komponentov;
 - o) článok 32 o obchode s použitými, repasovanými alebo renovovanými časťami a komponentmi;
 - p) článok 33 o opätovnom použití, repasovaní a renovovaní častí a komponentov;
 - q) článok 34 o cieľoch opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania;
 - r) článok 35 o zákaze skládkovania neinertného odpadu;
 - s) článok 36 o preprave vozidiel po skončení životnosti.
4. Bez ohľadu na odsek 1 písm. c) sa na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórií L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} a L_{7e} neuplatňujú tieto ustanovenia:
- a) články uvedené v odseku 3;
 - b) článok 38 o kontrolách vývozu a požiadavkách na vývoz ojazdených vozidiel;
 - c) článok 39 o automatizovanom overovaní identifikačného čísla vozidla a informácií o stave vozidla;
 - d) článok 40 o riadení rizika a colných kontrolách;
 - e) článok 41 o pozastavení;
 - f) článok 42 o prepustení na vývoz;
 - g) článok 43 o odmietnutí prepustenia na vývoz;
 - h) článok 44 o spolupráci medzi orgánmi a výmene informácií;
 - i) článok 45 o elektronických systémoch.
5. Bez ohľadu na odsek 2 písm. a) sa na vozidlá na špeciálne účely uplatňujú tieto ustanovenia:
- a) článok 5 o požiadavkách na látky vo vozidlách;
 - b) článok 16 o rozšírenej zodpovednosti výrobcov;
 - c) článok 20 o finančnej zodpovednosti výrobcov;
 - d) článok 23 o zbere vozidiel po skončení životnosti;

- e) článok 24 o odovzdaní vozidiel po skončení životnosti do autorizovaných zariadení na spracovanie;
 - f) článok 25 o osvedčení o zničení;
 - g) článok 26 o povinnostiach vlastníka vozidla;
 - h) článok 29 o odstránení znečisťujúcich látok;
 - i) článok 30 o povinnom odstránení častí a komponentov na účely opätovného použitia a recyklácie pred drvením.
6. Bez ohľadu na odsek 1 písm. b) a c), sa články 16, 19, 20, 27 a 46 až 49 uplatňujú na vozidlá a vozidlá po skončení životnosti kategórií L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃ a O s týmito úpravami:
- a) rozšírená zodpovednosť výrobcov podľa článku 16 obsahuje povinnosť výrobcov takýchto vozidiel zabezpečiť, aby sa vozidlá, ktoré uviedli prvý raz na trh na území členského štátu a ktoré sa stali vozidlami po skončení životnosti:
 - i) zbierali v súlade s článkom 23;
 - ii) zbavili znečistenia v súlade s článkom 29;
 - b) autorizácia podľa článku 19 sa udeľuje po preukázaní, že žiadateľ spĺňa kritériá stanovené v článku 19 ods. 2, pokiaľ ide o zber a odstránenie znečisťujúcich látok z vozidiel;
 - c) finančné príspevky, ktoré majú zaplatiť výrobcovia v súlade s článkom 20 ods. 1 písm. a), pokrývajú náklady na zber vozidiel takýchto kategórií a odstránenie znečisťujúcich látok z nich, ktoré nie sú pokryté príjmami prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom súvisiacimi s predajom použitých náhradných dielov a použitých náhradných komponentov, vozidiel po skončení životnosti zbavených znečistenia alebo druhotných surovín recyklovaných z vozidiel po skončení životnosti;
 - d) článok 27 sa uplatňuje okrem odseku 3 písm. c) a d);
 - e) články 46 až 49 sa uplatňujú, iba ak ide o presadzovanie povinností uplatniteľných na takéto kategórie vozidiel.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

1. Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:
- 1. „vozidlo“ je každé vozidlo v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 15 nariadenia (EÚ) 2018/858 alebo uvedené v článku 4 ods. 2 písm. c) až g) 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 vozidlá, ktoré sú podľa kritérií v časti A bodoch 1 a 2 prílohy I neopraviteľné;
 - 3. „typ vozidla“ je každý 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. „opätovná použiteľnosť“ je možnosť opätovného použitia častí alebo komponentov získaných z vozidla po skončení životnosti;
5. „opätovné použitie“ je každý úkon, ktorého následkom sa časti alebo komponenty vozidiel po skončení životnosti použijú na rovnaký účel, na ktorý sa zhotovili;
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 každá 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 sa mohli pridať prídavné látky alebo iné látky;
10. „kritické suroviny“ sú kritické suroviny v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 2 nariadenia (EÚ) [akt o kritických surovinách];
11. „spotrebiteľský odpad“ je odpad, ktorý vzniká z výrobkov po ich uvedení na trh;
12. „odstránenie“ je manuálny, mechanický, chemický, tepelný alebo metalurgický spôsob spracovania, ktorý umožňuje jednotlivito oddeliť cieľové časti, komponenty alebo materiály z vozidiel po skončení životnosti ako samostatný výstupný prúd alebo časť výstupného prúdu;
13. „elektrický hnací motor“ je elektrický motor, ktorý premieňa elektrický príkon na mechanický výstupný výkon na zabezpečenie trakcie vozidla;
14. „batéria pre elektrické vozidlo“ je batéria pre elektrické vozidlo v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 14 nariadenia (EÚ) 2023/[batérie a odpadové batérie];
15. „autorizované zariadenie na spracovanie“ je každé zariadenie alebo podnik, ktorý má v súlade so smernicou 2008/98/ES a týmto nariadením povolenie vykonávať zber a spracovanie vozidiel po skončení životnosti;
16. „spracovanie“ je akákoľvek činnosť po tom, ako bolo vozidlo po skončení životnosti odovzdané do zariadenia na odstránenie znečisťujúcich látok, rozobratie, zhutnenie, rozdelenie, drvenie, zhodnotenie alebo prípravu na zneškodnenie odpadu z dezintegrátora, a akákoľvek iná operácia, ktorá sa vykonáva na zhodnotenie alebo zneškodnenie vozidla po skončení životnosti a jeho častí, komponentov a materiálov;
17. „drvenie“ je každá činnosť, pri ktorej sa vozidlo po skončení životnosti rozdelí trhaním alebo trieštením;
18. „prevádzkovateľ opráv a údržby“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá v súvislosti so svojou obchodnou, podnikateľskou, remeselnou alebo profesijnou činnosťou poskytuje služby opráv alebo údržby, či už nezávisle od výrobcov vozidiel alebo s ich autorizáciou;
19. „uvedenie na trh“ je prvé sprístupnenie vozidla v Únii;

20. „sprístupnenie na trhu“ je každé dodanie vozidla na trh v rámci komerčnej činnosti, či už za poplatok alebo bezplatne, na účely distribúcie alebo používania;
21. „prevádzkovateľ v oblasti nakladania s odpadom“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá sa v rámci svojej podnikateľskej činnosti zaoberá zberom alebo spracovaním vozidiel po skončení životnosti;
22. „výrobca“ je každý 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 2011/83/EÚ v rámci svojej podnikateľskej činnosti na území členského štátu prvýkrát dodáva vozidlo na účely distribúcie alebo používania;
23. „organizácia zodpovednosti výrobcov“ je právnická osoba, ktorá v mene niekoľkých výrobcov finančne alebo finančne a prevádzkovo organizuje plnenie povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcu;
24. „vymenovaný zástupca pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu“ je fyzická alebo právnická osoba usadená v členskom štáte, v ktorom výrobca po prvýkrát sprístupňuje vozidlo na trhu, okrem členského štátu, v ktorom je výrobca usadený, a je vymenovaná výrobcom v súlade s článkom 8a ods. 5 tretím pododsekom smernice 2008/98/ES na účely plnenia povinností tohto výrobcu podľa kapitoly IV tohto nariadenia;
25. „druhotné suroviny“ sú materiály, ktoré boli získané recyklačnými procesmi a ktoré môžu nahradiť primárne suroviny;
26. „vlastník vozidla“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá je držiteľom vlastníckeho práva k vozidlu a, ak nie je uvedené inak, každý držiteľ osvedčenia o evidencii;
27. „technológia po drvení“ sú techniky a technológie používané na spracovanie materiálov z vozidiel po skončení životnosti po ich drvení na ďalšie zhodnocovanie;
28. „repasovanie“ je činnosť, pri ktorej sa nová časť alebo komponent vyrába z častí a komponentov, ktoré boli odstránené buď z vozidiel alebo z vozidiel po skončení životnosti, a pri ktorej sa vykoná aspoň jedna zmena časti alebo komponentu, ktorá ovplyvňuje ich bezpečnosť, výkon, účel alebo typ;
29. „renovovanie“ sú činnosti vykonávané s cieľom pripraviť, vyčistiť, vyskúšať a v prípade potreby opraviť časť alebo komponent, ktoré sa odstraňujú z vozidiel alebo vozidiel po skončení životnosti, na obnovu výkonu alebo funkčnosti tejto časti alebo komponentu v rámci zamýšľaného použitia a rozsahu výkonu pôvodne plánovaných vo fáze návrhu a platných v čase ich uvedenia na trh;
30. „odpad z obalov“ sú odpady z obalov v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/62/ES³⁴ [článok 3 bod 20 nariadenia (EÚ) [nariadenie o obaloch a odpadoch z obalov]];
31. „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/EÚ³⁵;

³⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 94/62/ES z 20. decembra 1994 o obaloch a odpadoch z obalov (Ú. v. ES L 365, 31.12.1994, s. 10).

32. „neinertný odpad“ je odpad, ktorý nespĺňa podmienky vymedzenia pojmu „inertný odpad“ stanovené v článku 2 písm. e) smernice Rady 1999/31/ES³⁶;
33. „ojazdené vozidlo“ je vozidlo, ktoré bolo evidované v členskom štáte alebo v akejkoľvek inej 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. „hospodárske subjekty“ sú výrobcovia, zariadenia na zber odpadu, spoločnosti pre poistenie vozidiel, dodávatelia, prevádzkovatelia opráv a údržby, prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom a akékoľvek iné subjekty zapojené do navrhovania vozidiel, obchodu s ojazdenými vozidlami alebo nakladania s vozidlami po skončení životnosti.
2. Okrem vymedzenia pojmov v odseku 1 sa uplatňuje aj toto vymedzenie pojmov:
- a) „odpad“, „odpadové oleje“, „držiteľ odpadu“, „nakladanie s odpadom“, „zber“, „predchádzanie vzniku“, „recyklácia“, „zhodnocovanie“, „spätne zasypávanie“, „zneškodňovanie“ a „systém rozšírenej zodpovednosti výrobcov“ stanovené v článku 3 bodoch 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 a 21 smernice 2008/98/ES;
- b) „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“ stanovené v článku 3 bodoch 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 a 43 nariadenia (EÚ) 2018/858;
- c) „registrácia“, (ďalej len „evidencia“) „registračné osvedčenie“ (ďalej len „osvedčenie o evidencii“), „pozastavenie“, „držiteľ registračného osvedčenia“ (ďalej len „držiteľ osvedčenia o evidencii“) a „zrušenie registrácie“ (ďalej len „zrušenie osvedčenia o evidencii“) stanovené v článku 2 písm. b), c), d), e) a f) smernice 1999/37/ES;
- d) „historické vozidlo“, „kontrola technického stavu“ a „protokol o kontrole technického stavu“ stanovené v článku 3 bodoch 7, 9 a 12 smernice 2014/45/EÚ;
- e) „látka vzbudzujúca obavy“ a „ dátový nosič“ stanovené v článku 2 bodoch 28 a 30 nariadenia [o ekodizajne udržateľných výrobkov].

KAPITOLA II POŽIADAVKY OBEHOVOSTI

Článok 4

Opätovná použiteľnosť, recyklovateľnosť a zhodnotiteľnosť vozidiel

1. Každé vozidlo patriace k typu vozidla, ktorý je od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 72 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto

³⁵ 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).

³⁶ Smernica Rady 1999/31/ES z 26. apríla 1999 o skládkach odpadov (Ú. v. ES L 182, 16.7.1999, s. 1 – 19).

nariadenia] 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 požiadaviek;
 - b) uchovávať všetky ostatné príslušné informácie o vozidle, ktoré sú potrebné na postup výpočtu uvedený v písmene e);
 - c) overovať správnosť a úplnosť informácií prijatých od dodávateľov;
 - d) súpis materiálov sa musí spravovať a dokumentovať;
 - e) vypočítať miery opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti na účely odseku 1 v súlade s metodikou, ktorú stanovila Komisia podľa odseku 3, alebo do prijatia takejto metodiky v súlade s normou ISO 22628:2002 v spojení s prvkami stanovenými v časti A prílohy II;
 - 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 VII opätovne nepoužili na konštrukciu nových vozidiel.
3. Komisia do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 35 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] prijme vykonávací akt, ktorým sa stanoví metodika výpočtu a overovania mier opätovnej použiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti so zohľadnením prvkov stanovených v prílohe II.

Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 2.

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. Navyše k obmedzeniam stanoveným v prílohe XVII k nariadeniu (ES) č. 1907/2006 a v uplatniteľnom rozsahu k obmedzeniam stanoveným v prílohách I a II k nariadeniu (EÚ) 2019/1021 a v nariadení (EÚ) 2023/ [OP: o batériách], žiadny typ vozidla, ktorý je od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 72 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, nesmie obsahovať olovo, ortuť, kadmium ani šesťmocný chróm.
3. Odchylne od odseku 2 môžu typy vozidiel obsahovať olovo, ortuť, kadmium alebo šesťmocný chróm za podmienok a do hodnôt maximálnej koncentrácie uvedených v prílohe III.

4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 na účely zmien prílohy III s cieľom prispôbiť 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 2, ak sú splnené tieto podmienky:
 - i) použitie uvedených látok je nevyhnutné;
 - ii) preukázalo sa, že sociálno-ekonomické prínosy prevažujú nad rizikom pre ľudské zdravie alebo životné prostredie, ktoré vyplýva z použitia uvedených látok;
 - iii) neexistujú žiadne vhodné alternatívne látky alebo technológie;
 - c) vypustením častí, komponentov a homogénnych materiálov vozidiel z prílohy III, ak sa použitiu olova, ortuti, kadmia alebo šesťmocného chrómu možno vyhnúť;
 - d) určením častí, komponentov a homogénnych materiálov vozidiel, ktoré sa musia 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 50 na účely zmien prílohy III, najmä odstránením určitých výnimiek týkajúcich sa homogénnych materiálov a komponentov zo zoznamu v prípade, ak sa konkrétna výnimka rieši v rámci iných právnych predpisov Únie.

5. Na žiadosť Komisie a do 12 mesiacov od podania žiadosti Európska chemická agentúra (ďalej len „agentúra“) vypracuje správu o technickej a hospodárskej uskutočniteľnosti alternatív, ktoré sa týkajú existujúcich výnimiek uvedených v prílohe III, a na základe takéhoto posúdenia odôvodnený návrh konkrétnej zmeny výnimky.
6. Agentúra hneď po prijatí žiadosti od Komisie uverejní na svojom webovom sídle oznámenie o budúcej príprave správy o možnej zmene výnimky v prílohe III a vyzve všetky zainteresované strany, aby v lehote ôsmich týždňov od dátumu uverejnenia tejto správy predložili svoje pripomienky. Agentúra uverejňuje na svojom webovom sídle všetky pripomienky doručené od zainteresovaných strán.
7. Najneskôr deväť mesiacov od doručenia správy uvedenej v odseku 4 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.
8. Komisia prijme delegované akty uvedené v odseku 4 a 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 ľudské zdravie a životné prostredie počas celého životného cyklu vozidiel.

Článok 6
Minimálny recyklovaný obsah vo vozidlách

1. Plast obsiahnutý v každom type vozidla, ktorý je od [*OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 72 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*] typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, musí obsahovať minimálne 25 % hmotnosti recyklovaného plastu získaného zo spotrebiteľského plastového odpadu.

Aspoň 25 % cieľovej hodnoty stanovenej v prvom pododseku sa musí dosiahnuť využitím plastov recyklovaných z vozidiel po skončení životnosti v dotknutom type vozidla.

2. Do [*OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 23 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*] na účely odseku 1 tohto článku Komisia prijme vykonávací akt v súlade s článkom 51 ods. 2 s cieľom doplniť toto nariadenie o stanovenie metodiky výpočtu a overovania podielu plastov zhodnotených zo spotrebiteľského odpadu a z vozidiel po skončení životnosti prítomných a zabudovaných v danom type vozidla.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 s cieľom doplniť toto nariadenie o stanovenie minimálneho podielu recyklovanej ocele zo spotrebiteľského ocelového odpadu, ktorý má byť prítomný a zabudovaný v typoch vozidiel, ktoré majú byť typovo schválené v súlade s týmto nariadením a nariadením (EÚ) 2018/858.

Minimálny podiel recyklovanej ocele uvedený v prvom pododseku vychádza zo štúdie uskutočniteľnosti, ktorú vykoná Komisia. Štúdia sa má dokončiť do [*OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 23 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*] s osobitným zreteľom na tieto aspekty:

- a) súčasná a predpovedaná dostupnosť ocele recyklovanej zo spotrebiteľského ocelového odpadu,
- b) súčasný podiel spotrebiteľského odpadu v rôznych ocelových polovýrobných a medziproduktoch používaných vo vozidlách;
- c) potenciálne využívanie spotrebiteľskej recyklovanej ocele výrobcami vozidiel vo vozidlách, ktoré majú byť typovo schválené v budúcnosti;
- d) relatívny dopyt automobilového odvetvia v porovnaní s dopytom po spotrebiteľskom ocelovom odpade iných odvetví;
- e) hospodárska životaschopnosť, technický a vedecký pokrok vrátane zmien v dostupnosti recyklačných technológií, ktoré sa týkajú mier recyklácie ocele;
- f) príspevok minimálneho podielu recyklovaného obsahu ocele vo vozidlách k otvorenej strategickej autonómii Únie, jej cieľom v oblasti klímy a životného prostredia;
- g) potreba predchádzať neúmerným nepriaznivým vplyvom na dostupnosť vozidiel a
- h) vplyv na celkové náklady a konkurencieschopnosť automobilového odvetvia.

Komisia môže prijať vykonávací akt, ktorým sa stanoví metodika výpočtu a overovania podielu ocele recyklovanej zo spotrebiteľského ocelového odpadu, ktorá je prítomná a zabudovaná do typov vozidiel.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 2.

4. Komisia do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 35 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] posúdi uskutočniteľnosť stanovenia požiadavky minimálneho podielu:

- a) hliníka a jeho zliatin, horčíka a jeho zliatin, recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu a zabudovaných do typov vozidiel a
- b) neodýmu, dysprózia, praeodýmu, terbia, samária alebo bóru recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu a zabudovaných do permanentných magnetov v elektrických hnacích motoroch.

Po dokončení posúdenia uvedeného v prvom pododseku je Komisia splnomocnená prijať v súlade s článkom 50 delegované akty s cieľom doplniť toto nariadenie o stanovenie minimálneho podielu hliníka a jeho zliatin, horčíka a jeho zliatin, neodýmu, dysprózia, praeodýmu, terbia, samária alebo bóru recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu, ktoré musia byť prítomné v typoch vozidiel a zabudované do typov vozidiel, ktoré sa majú typovo schváliť podľa tohto nariadenia a nariadenia (EÚ) 2018/858.

Minimálny podiel recyklovaného obsahu materiálov uvedených v druhom pododseku musí vychádzať zo štúdie uskutočniteľnosti uvedenej v prvom pododseku, pričom sa zohľadnia všetky tieto skutočnosti:

- a) súčasná a predpovedaná dostupnosť materiálov uvedených v druhom pododseku, recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu;
- b) súčasné podiely recyklovaného obsahu zo spotrebiteľského odpadu v materiáloch uvedených v druhom pododseku 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 druhom pododseku vo vozidlách k strategickému autonómii Únie, jej cieľom v oblasti klímy a životného prostredia;
- e) možné vplyvy na fungovanie vozidiel v dôsledku zabudovania recyklovaného obsahu materiálov uvedených v druhom pododseku do častí a komponentov vozidiel;
- f) potreba predchádzať neúmerným nepriaznivým vplyvom na dostupnosť vozidiel, ktoré obsahujú materiály uvedené v druhom pododseku;
- g) vplyv na celkové náklady a konkurencieschopnosť automobilového odvetvia.

Komisia môže prijať vykonávací akt, ktorým sa stanoví metodika výpočtu a overovania podielu materiálov recyklovaných zo spotrebiteľského odpadu v typoch vozidiel.

Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 2.

Článok 7

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

1. Každé vozidlo patriace k typu vozidla, ktorý je od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 72 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] typovo schválený, musí byť navrhnuté spôsobom, ktorý nebráni autorizovanému zariadeniu na spracovanie odstrániť z dotknutého vozidla časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VII, keď je vozidlo vo fáze odpadu.
2. Každé vozidlo patriace k typu vozidla, ktorý je od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 72 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, musí byť z hľadiska spojovacích, upevňovacích a tesniacich prvkov navrhnuté tak, aby umožňovalo autorizovaným zariadeniam na spracovanie a prevádzkovateľom opráv a údržby jednoduchým a nedeštruktívnym spôsobom z vozidla odstrániť a vymeniť batérie 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 50 na zmenu odseku 2 revíziou zoznamu častí a komponentov, ktoré majú byť navrhnuté tak, aby sa dali z vozidiel odstrániť a vymeniť, s cieľom zaradiť do daného odseku ďalšie časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VII so zreteľom na technický a vedecký pokrok.
4. Komisia môže prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú 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 odseku 2.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 2.

KAPITOLA III POVINNOSTI VÝROBCOV VOZIDIEL

Článok 8

Všeobecné povinnosti

1. Výrobcovia vozidiel preukazujú, že nové vozidlá, ktoré vyrobili a ktoré uviedli na trh, sú typovo schválené v súlade s požiadavkami nariadenia (EÚ) 2018/858 a tohto nariadenia.
2. Na účely typového schválenia vozidiel, na ktoré sa vzťahujú požiadavky stanovené v článkoch 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 a
 - b) predloží ju typovému schvaľovaciemu orgánu v súlade s článkom 23 nariadenia (EÚ) 2018/858.
3. Na účely typového schválenia vozidiel, na ktoré sa uplatňuje požiadavka stanovená v článku 9, výrobca vozidiel predloží typovému schvaľovaciemu orgánu stratégiu

obehovosti spolu so žiadosťou o typové schválenie uvedenou v článku 23 nariadenia (EÚ) 2018/858.

4. Na účely typového schválenia vozidiel, na ktoré sa uplatňujú požiadavky stanovené v článku 10, výrobca vozidiel vypracuje informácie podľa článku 10 ods. 1 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.
5. Na účely typového schválenia vozidiel, na ktoré sa uplatňujú požiadavky stanovené v článku 11, výrobca vozidiel predloží typovému schvaľovaciemu orgánu vyhlásenie, v ktorom potvrdzuje dodržanie požiadaviek stanovených v článku 11 ods. 1, v súlade s článkom 24 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/858, spolu so žiadosťou o typové schválenie uvedenou v článku 23 uvedeného nariadenia.

Článok 9 *Stratégia obehovosti*

1. Pre každý typ vozidla, ktorý je typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858 od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia], výrobca vozidiel vypracuje stratégiu obehovosti.
2. V stratégii obehovosti sa opisuje, aké opatrenia prijmú výrobcovia vozidiel v nadväznosti na svoje povinnosti, aby zabezpečili splnenie požiadaviek obehovosti uvedených v kapitole II, ktoré sa overujú postupmi typového schvaľovania a ktoré sú uplatniteľné na dotknutý typ vozidla.
3. Stratégia obehovosti musí obsahovať prvky uvedené v časti A prílohy IV.
4. Výrobca vozidiel predloží kópiu stratégie obehovosti Komisii do 30 dní od udelenia typového schválenia pre dotknutý typ vozidla.
5. 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 IV. Aktualizovaná stratégia obehovosti sa predkladá typovému schvaľovaciemu orgánu, ktorý vydal typové schválenie typu vozidla, a Komisii.
6. Komisia zverejňuje stratégie obehovosti a všetky aktualizácie týchto stratégií okrem dôverných informácií.
7. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 s cieľom zmeniť časť B prílohy IV prispôbením požiadaviek na obsah a aktualizácie stratégie obehovosti technickému a vedeckému pokroku v oblasti výroby vozidiel a nakladania s vozidlami po skončení životnosti, vývoju na trhu v automobilovom odvetví a regulačným zmenám.
8. Komisia do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 83 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] a potom každých šesť rokov vypracuje a uverejní správu o obehovosti automobilového odvetvia. Správa vychádza najmä zo stratégií obehovosti a aktualizácií takýchto stratégií.

Článok 10

Vyhlásenie o recyklovanom obsahu prítomnom vo vozidlách

1. Výrobcovia vozidiel o každom type vozidla, ktorý bol od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho 36 mesiacov od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] typovo schválený podľa nariadenia (EÚ) 2018/858, vyhlásia, že obsahuje príslušný podiel recyklovaného obsahu:
 - a) neodýmu, dysprózia, prazeodýmu, terbia, samária, bóru v permanentných magnetoch v elektrických hnacích motoroch;
 - b) hliníka a jeho zliatin;
 - c) horčíka a jeho zliatin;
 - d) ocele.Vyhlásenie sa týka recyklovaného obsahu týchto materiálov prítomných v danom type vozidla a uvádza sa v ňom podľa podielu materiálu, 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. Odchyľne od odseku 1 sa požiadavka na vyhlásenie o podiele recyklovaného obsahu určitého materiálu neuplatňuje, ak cieľová hodnota tohto materiálu bola stanovená podľa článku 6 ods. 3 alebo 4.

Článok 11

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

1. Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po uplynutí 36 mesiacov od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] výrobcovia vozidiel poskytujú prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom a prevádzkovateľom opráv a údržby neobmedzený, štandardizovaný a nediskriminačný prístup k informáciám uvedeným v prílohe V, ktorý im umožní prístup k nasledujúcim položkám a ich bezpečné odstránenie a výmenu:
 - a) batérie pre elektrické vozidlo zabudované vo vozidle;
 - b) elektrické hnacie motory zabudované vo vozidle;
 - c) časti, komponenty a materiály, ktoré obsahujú tekutiny a kvapaliny uvedené v časti B prílohy VII a ktoré sú obsiahnuté vo vozidlách;
 - d) časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VII, ktoré sú obsiahnuté vo vozidlách;
 - e) časti a komponenty, ktoré v čase typového schválenia vozidla obsahujú kritické suroviny uvedené v článku 27 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) [akt o kritických surovinách];
 - f) digitálne kódované komponenty a časti vo vozidle, ak takéto kódovanie bráni ich oprave, údržbe alebo výmene v inom vozidle.
2. Výrobcovia vozidiel zabezpečujú spoluprácu s autorizovanými spracovateľmi a prevádzkovateľmi opráv a údržby vytvorením potrebných komunikačných platforiem na poskytovanie a aktualizáciu informácií uvedených v odseku 1 a informácií špecifikovaných v prílohe V.

Výrobcovia vozidiel poskytujú informácie uvedené v prvom pododseku bezplatne. Výrobcovia vozidiel môžu vyberať poplatky od prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom a prevádzkovateľov opráv a údržby do výšky potrebnej na úhradu administratívnych nákladov na sprístupnenie požadovaných informácií prostredníctvom komunikačných platforiem.

3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 s cieľom zmeniť prílohu V revíziou zoznamu častí, komponentov a materiálov vozidiel a rozsahu informácií, ktoré majú výrobcovia vozidiel poskytovať.

Článok 12

Označovanie častí, komponentov a materiálov prítomných vo vozidle

1. Výrobcovia vozidiel a ich dodávatelia používajú nomenklatúru noriem týkajúcich sa kódovania komponentov a materiálov uvedených v bodoch 1 až 3 prílohy VI na označovanie a identifikáciu častí, komponentov a materiálov vozidiel.
2. Výrobcovia vozidiel zabezpečujú, aby elektrické hnacie motory, ktoré obsahujú permanentné magnety, boli označené výrazným, jasne čitateľným a nezmazateľným označením s informáciami uvedenými v bode 4 prílohy VI.
3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 s cieľom zmeniť prílohu VI tak, aby sa prispôsobila vedeckému a technickému pokroku.

Článok 13

Pas obehovosti vozidla

1. Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 84 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] musí mať každé vozidlo uvedené na trh pas obehovosti vozidla, ktorý je v súlade s inými environmentálnymi pasmi vozidla zavedenými podľa práva Únie a podľa možnosti sa do nich začlení.
2. Pas obehovosti vozidla obsahuje v digitálnom formáte informácie uvedené v článku 11 tohto nariadenia a je prístupný bezplatne.
3. Výrobca vozidiel, ktorý uvádza vozidlo na trh, zabezpečí, aby informácie v pase obehovosti vozidla boli presné, úplné a aktuálne.
4. Všetky informácie uvedené v 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.
5. Pas obehovosti vozidla, ktoré sa stalo vozidlom po skončení životnosti, zaniká najskôr šesť mesiacov po vydaní osvedčenia o zničení vozidla po skončení životnosti, pre ktoré bol vydaný.
6. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú pravidlá týkajúce sa:
 - a) spôsobu a technickej špecifikácie riešenia, ktoré sa použije na prístup k pasu obehovosti vozidla;

- b) požiadaviek na technický návrh a fungovanie pasu obehovosti vozidla vrátane pravidiel, ktoré sa týkajú:
 - i) interoperability pasu obehovosti vozidla s inými pasmi vyžadovanými právnymi predpismi Únie;
 - ii) uchovávanía a spracúvania informácií zahrnutých v pase obehovosti vozidla;
 - iii) dostupnosti pasu obehovosti vozidla po tom, ako výrobca vozidla zodpovedný za plnenie povinností stanovených v odseku 3 zanikne alebo ukončí svoju činnosť v Únii;
- c) zavedenia, zmeny a aktualizovania informácií uvedených v pase obehovosti vozidla tretími stranami inými ako výrobca vozidla;
- d) umiestnenia dátového nosiča alebo iného identifikátora umožňujúceho prístup k 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 tohto článku sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 2.

KAPITOLA IV

NAKLADANIE S VOZIDLAMI PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI

ODDIEL 1

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 14

Príslušný orgán

1. Členské štáty určia jeden alebo viac príslušných orgánov zodpovedných za povinnosti podľa tejto kapitoly, najmä za monitorovanie a overovanie plnenia povinností výrobcami a organizáciami zodpovednosti výrobcov, ako sa stanovujú v článkoch 15 až 36.
2. Každý členský štát môže určiť jedno kontaktné miesto spomedzi príslušných orgánov uvedených v odseku 1 na účely komunikácie s Komisiou.
3. Členské štáty stanovujú podrobnosti týkajúce sa organizácie a činnosti príslušných orgánov vrátane administratívnych a procesných pravidiel:
 - a) registrácie výrobcov v súlade s článkom 17;
 - b) autorizácie výrobcov a organizácií zodpovednosti výrobcov v súlade s článkom 19;
 - 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 17 ods. 12 a článkom 49 ods. 6;
 - e) sprístupnenia informácií v súlade s článkom 49.

4. Členské štáty do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 3 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] oznámia Komisii názvy a adresy príslušných orgánov určených podľa odseku 1. Členské štáty sú povinné bez zbytočného odkladu informovať Komisiu o akýchkoľvek zmenách názvov alebo adries 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 príslušný orgán overuje, či zariadenie alebo podnik má technickú, finančnú a organizačnú spôsobilosť, ktorá je potrebná na splnenie povinností stanovených v článku 27.
3. V povoleniach uvedených v odseku 1 sa uvedie, že zariadenia na spracovanie majú oprávnenie vydávať osvedčenie o zničení podľa článku 25.
4. Príslušný orgán zabezpečuje, 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.

ODDIEL 2

ROZŠÍRENÁ ZODPOVEDNOSŤ VÝROBCOV

Článok 16

Rozšírená zodpovednosť výrobcov

Od [OP: vložte dátum = prvého dňa mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] majú výrobcovia rozšírenú zodpovednosť výrobcov za vozidlá, ktoré prvý raz sprístupnia na trhu na území členského štátu. Systém, ktorý výrobcovia vytvoria na výkon uvedenej zodpovednosti, musí byť v súlade s článkami 8 a 8a smernice 2008/98/ES a musí spĺňať požiadavky stanovené v tejto kapitole.

Rozšírená zodpovednosť výrobcov zahŕňa aj povinnosť výrobcov zabezpečiť, aby:

- a) vozidlá, ktoré sprístupnili prvý raz 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 27;
- b) prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom, ktorí spracúvajú vozidlá po skončení životnosti uvedené v písmene a), dosiahli cieľové hodnoty stanovené v článku 34.

Článok 17
Register výrobcov

1. Členské štáty do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 35 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] zriadia register výrobcov, ktorý slúži na monitorovanie dodržiavania požiadaviek tejto kapitoly výrobcami.

Register umožní prepojenie s inými vnútroštátnymi registrami webových sídel výrobcov na uľahčenie registrácie výrobcov alebo vymenovaných zástupcov pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu vo všetkých členských štátoch.

2. Výrobcovia sa registrujú v 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 spracovania 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 vymenovaní zástupcovia pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu sú v takomto členskom štáte zaregistrovaní.

3. Žiadosť o registráciu obsahuje informácie uvedené v prílohe VIII. Členské štáty môžu podľa potreby vyžadovať dodatočné informácie alebo doklady, aby mohli register výrobcov používať efektívnym spôsobom.

4. Odchyľne od odseku 3 sa informácie uvedené v odseku 1 písm. d) prílohy VIII poskytujú buď v žiadosti o registráciu podľa odseku 3, alebo v žiadosti o autorizáciu podľa článku 19.

5. Ak výrobca vymenoval organizáciu zodpovednosti výrobcov v súlade s článkom 18, 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 vymenovaný zástupca pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu.

7. Členské štáty môžu rozhodnúť, že zápis do registra podľa tohto článku a postup autorizácie podľa článku 19 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 spracovania údajov;
- b) udeľuje registrácie a poskytuje 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 v odsekoch 2 a 3 doplnil o ďalšie podstatné požiadavky;
- b) účtovať výrobcovi poplatky, ktoré vychádzajú z nákladov a sú primerané, za spracovanie žiadostí uvedených v odseku 2.

10. Príslušný orgán môže registráciu výrobcu zamietnuť alebo zrušiť, ak sa informácie uvedené v odseku 3 a súvisiace listinné dôkazy neposkytnú alebo nie sú dostatočné, alebo ak výrobca už nespĺňa požiadavky stanovené v bode 1 písm. d) prílohy VIII.

Príslušný orgán zruší registráciu výrobcu, ak výrobca zanikol.

11. Výrobca alebo prípadne jeho vymenovaný 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 evidencia, a každé trvalé ukončenie, pokiaľ ide o sprístupňovanie vozidiel, ktoré sú uvedené v evidencii, na trhu na území členského štátu.
12. Výrobca alebo prípadne jeho vymenovaný zástupca pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu, alebo organizácia zodpovednosti výrobcov podáva príslušnému orgánu zodpovednému za register správy o plnení povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov.

Článok 18

Organizácia zodpovednosti výrobcov

1. Výrobcovia sa môžu rozhodnúť buď pre individuálne plnenie svojich povinností vyplývajúcich z rozšírenej zodpovednosti výrobcov, alebo môžu poveriť organizáciu zodpovednosti výrobcov oprávnenú v súlade s článkom 19, aby plnila povinnosti vyplývajúce z rozšírenej zodpovednosti výrobcov v ich mene.
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 vymenovaných zástupcov pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu.
3. Okrem informácií uvedených v článku 8a ods. 3 písm. e) smernice 2008/98/ES organizácie zodpovednosti výrobcov uverejňujú na svojich webových sídlach aspoň raz ročne, s výhradou obchodného a priemyselného tajomstva, informácie o zbere vozidiel po skončení životnosti a o dosiahnutí cieľov v oblasti opätovného použitia a recyklácie, opätovného použitia a zhodnocovania, ako aj recyklácie plastu výrobcami, ktorí poverili organizáciu zodpovednosti výrobcov.
4. Organizácie zodpovednosti výrobcov zabezpečujú spravodlivé zastúpenie výrobcov a prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom vo svojich riadiacich orgánoch.

Článok 19

Autorizácia 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.

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 alebo organizácií zodpovednosti výrobcov vrátane informácií, ktoré majú výrobcovia alebo organizácie zodpovednosti výrobcov poskytnúť na tento účel.
4. Výrobca alebo organizácie zodpovednosti výrobcov bez zbytočného odkladu oznámia príslušnému orgánu všetky zmeny informácií uvedených v autorizácii, všetky zmeny týkajúce sa podmienok autorizácie alebo trvalé ukončenie činnosti.
5. Mechanizmus vnútornej kontroly stanovený v článku 8a ods. 3 písm. d) smernice 2008/98/ES sa vykonáva pravidelne, 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. Výrobca alebo organizácia zodpovednosti výrobcov predloží príslušnému orgánu na požiadanie správu o vnútornej kontrole a v prípade potreby návrh plánu nápravných opatrení. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci podľa odseku 6, príslušný orgán môže k správe o vnútornej kontrole a k návrhu plánu nápravných opatrení predložiť pripomienky a všetky takéto pripomienky oznámi 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 20

Finančná zodpovednosť výrobcov

1. Finančné príspevky, ktoré platí výrobca, pokrývajú nasledujúce náklady na vozidlá, ktoré výrobca sprístupňuje na trhu:
 - a) náklady na zber vozidiel po skončení životnosti, ktorý je potrebný na splnenie požiadaviek článkov 23 až 26, a náklady na spracovanie vozidiel po skončení životnosti, ktoré je potrebné na splnenie požiadaviek v článkoch 27 až 30, 34 a 35, pokiaľ nie sú pokryté príjmami prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom súvisiacimi s predajom použitých náhradných dielov a použitých náhradných komponentov, vozidiel po skončení životnosti zbavených znečistenia alebo druhotných surovín recyklovaných z vozidiel po skončení životnosti;
 - b) náklady na vedenie kampaní na zvýšenie informovanosti určených na zlepšenie zberu vozidiel po skončení životnosti;
 - c) náklady na zriadenie systému oznamovania podľa článku 25;
 - d) náklady na zhromažďovanie a oznamovanie údajov príslušným orgánom.

2. 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.
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. Touto zárukou sa zabezpečuje financovanie činností uvedených v odseku 1, ktoré sa týkajú uvedených vozidiel.

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, poistenia recyklácie alebo zablokovaného bankového účtu.

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 s prihliadnutím na:
 - a) hmotnosť vozidla;
 - b) druh hnacieho mechanizmu;
 - c) mieru recyklovateľnosti a opätovnej použiteľnosti typu vozidla, ku ktorému vozidlo patrí, na základe informácií predložených typovému schvaľovaciemu orgánu v súlade s článkom 4;
 - d) čas potrebný na rozobratie vozidla v autorizovanom zariadení na spracovanie, najmä častí a komponentov, ktoré je potrebné odstrániť pred drvením podľa článku 30;
 - e) podiel materiálov a látok, ktoré bránia vysokokvalitným recyklačným procesom, napr. lepidiel, kompozitných plastov alebo materiálov vystužených karbónovými vláknami;
 - f) percentuálny podiel recyklovaného obsahu materiálov použitých vo vozidle, ktoré sú uvedené v článkoch 6 a 10;
 - g) prítomnosť a množstvo látok uvedených v článku 5 ods. 2.
2. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 s cieľom doplniť toto nariadenie o stanovenie podrobných pravidiel uplatňovania kritérií uvedených v odseku 1.

Článok 22

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

1. Ak sa vozidlo stáva vozidlom po skončení životnosti v inom členskom štáte, ako je členský štát, na ktorého území bolo vozidlo sprístupnené na trhu prvýkrát, výrobca tohto vozidla alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 18 organizácia zodpovednosti výrobcov zabezpečuje pokrytie čistých nákladov na činnosti nakladania s odpadom podľa článku 20, ktoré vznikli prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom v inom členskom štáte.
2. Výrobca alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 18 organizácia zodpovednosti výrobcov:
 - a) určí písomným splnomocnením vymenovaného zástupcu pre rozšírenú zodpovednosť výrobcu v každom členskom štáte;
 - b) zavedie mechanizmy cezhraničnej spolupráce s prevádzkovateľmi v oblasti nakladania s odpadom, ktorí vykonávajú činnosti nakladania s odpadom uvedené v článku 20.
3. Členský štát, v ktorom sa vozidlo stalo vozidlom po skončení životnosti, monitoruje, či výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 18 organizácie zodpovednosti výrobcov dodržiavajú odseky 1 a 2. Monitorovanie sa vykonáva na základe informácií o vykonávaní odsekov 1 a 2, ktoré overia a príslušným orgánom oznámia výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 18 organizácie zodpovednosti výrobcov, a to najmä o výpočte a alokácii nákladov na nakladanie s vozidlami po skončení životnosti podľa odseku 1 s náležitým prihliadnutím na obchodné tajomstvo a iné obavy týkajúce sa konkurencieschopnosti.
4. Ak je potrebné zabezpečiť dodržiavanie tohto článku a vyhnúť sa deformácii jednotného trhu, Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 tohto nariadenia stanovením podrobných pravidiel plnenia povinností výrobcov, členských štátov a prevádzkovateľov v oblasti nakladania s odpadom a vlastností mechanizmov uvedených v odseku 1.

ODDIEL 3

ZBER VOZIDIEL PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI

Článok 23

Zber vozidiel po skončení životnosti

1. Výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 18 organizácie zodpovednosti výrobcov vytvárajú systémy zberu alebo sa na ich vytvorení podieľajú vrátane zberných miest pre všetky vozidlá po skončení životnosti patriace do kategórií vozidiel, ktoré prvýkrát sprístupnili na trhu na území členského štátu.
Členské štáty prijímú potrebné opatrenia, aby výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 18 organizácie zodpovednosti výrobcov vytvárali systémy zberu pre všetky vozidlá po skončení životnosti.
2. Výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 18 organizácie zodpovednosti výrobcov zabezpečujú, aby systémy zberu uvedené v odseku 1:
 - a) pokrývali celé územie členského štátu;

- b) zabezpečovali primeranú dostupnosť autorizovaných zariadení na spracovanie 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 všetkých značiek, bez ohľadu na ich pôvod;
 - e) umožňovali bezplatné odovzdanie všetkých vozidiel po skončení životnosti do autorizovaných zariadení na spracovanie, ako sa stanovuje v článku 24 ods. 2.
3. Výrobcovia alebo v prípade vymenovania v súlade s článkom 18 organizácie zodpovednosti výrobcov organizujú vzdelávacie kampane, ktorými propagujú systém zberu vozidiel po skončení životnosti a informujú o environmentálnych dôsledkoch nenáležitého zberu vozidiel po skončení životnosti a nakladania s nimi.
4. Členské štáty môžu v oblasti nakladania s odpadom autorizovať iných prevádzkovateľov než autorizované zariadenia na spracovanie, aby zriaďovali zberné miesta na vozidlá po skončení životnosti.
- Prevádzkovateľ v oblasti nakladania s odpadom, ktorý prevádzkuje zberné miesto:
- a) zabezpečuje, aby zberné miesto spĺňalo podmienky na uskladnenie vozidiel po skončení životnosti stanovené v časti A prílohy VII;
 - b) je autorizovaný príslušnými orgánmi uvedenými v článku 14 na zber vozidiel po skončení životnosti a je zaregistrovaný v príslušnom registri;
 - c) zaručuje, že všetky zozbierané vozidlá po skončení životnosti sa presunú do autorizovaného zariadenia na spracovanie do jedného roka od prevzatia vozidla po skončení životnosti a
 - d) spĺňa všetky ostatné uplatniteľné podmienky skladovania odpadu stanovené vo vnútroštátnom práve.
5. Prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom vrátane autorizovaných zariadení na spracovanie vydajú vlastníčkovi 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 autorizovaným zariadeniam na spracovanie

1. Všetky vozidlá po skončení životnosti sa odovzdávajú na spracovanie do autorizovaných zariadení na spracovanie.
2. Odovzdanie vozidla po skončení životnosti do autorizovaného zariadenia na spracovanie je pre posledného vlastníka vozidla bezplatné, pokiaľ na vozidle po skončení životnosti nechýba žiadny zo základných dielov alebo komponentov vozidla okrem batérie pre elektrické vozidlo alebo pokiaľ neobsahuje odpad, ktorý bol do vozidla po skončení životnosti pridaný.

Článok 25
Osvedčenie o zničení

1. Autorizované zariadenia na spracovanie vydajú poslednému vlastníkovi vozidla po skončení životnosti osvedčenie o zničení pre každé spracované vozidlo po skončení životnosti. Osvedčenie o zničení obsahuje informácie uvedené v prílohe IX.
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.
3. V prípade, že vozidlo po skončení životnosti, pre ktoré bolo vydané osvedčenie o zničení v danom členskom štáte, je evidované v inom členskom štáte, orgány evidencie vozidiel v členskom štáte, v ktorom bolo vydané osvedčenie o zničení, informujú o vydaní osvedčenia o zničení predmetného vozidla príslušné orgány evidencie vozidiel v členskom štáte, v ktorom je vozidlo evidované.
4. Príslušné orgány členského štátu 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.

Článok 26
Povinnosti vlastníka vozidla

Vlastník vozidla, ktoré sa stáva vozidlom po skončení životnosti:

- a) odovzdá vozidlo po skončení životnosti do autorizovaného zariadenia na spracovanie alebo v prípadoch uvedených v článku 23 ods. 4 na zberné miesto bezodkladne po prijatí informácií o tom, že vozidlo spĺňa ktorékoľvek z kritérií neopraviteľnosti stanovených v časti A bodoch 1 a 2 prílohy I;
- b) predloží osvedčenie o zničení príslušnému orgánu evidencie.

ODDIEL 4
SPRACOVANIE VOZIDIEL PO SKONČENÍ ŽIVOTNOSTI

Článok 27
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.
2. Autorizované zariadenia na spracovanie zabezpečujú, aby každé spracovanie vozidiel po skončení životnosti bolo minimálne v súlade s článkami 28, 29, 30, 31, 34 a 35 a prílohou VII k tomuto nariadeniu a uplatňujú najlepšie dostupné techniky vymedzené v článku 3 bode 10 smernice 2010/75/EÚ.
3. 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 VII;

- b) odstraňujú znečisťujúce látky zo všetkých vozidiel po skončení životnosti v súlade s článkom 29 a minimálnymi požiadavkami stanovenými v časti B prílohy VII;
- c) odstraňujú časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VII z vozidiel po skončení životnosti pred drvením alebo zlisovaním prostriedkami ručného rozobratia alebo (polo-)automatickej demontáže, a to nedeštruktívnym spôsobom v prípade komponentov s možnosťou opätovného použitia, repasovania alebo renovovania;
- d) spracúvajú všetky vozidlá po skončení životnosti a ich časti, komponenty a materiály v súlade s hierarchiou odpadového hospodárstva a všeobecnými požiadavkami stanovenými v článku 4 smernice 2008/98/ES a v súlade s článkami 32, 34, 35 a 36 tohto nariadenia.

Okrem požiadaviek stanovených v článku 35 smernice 2008/98/ES autorizované zariadenia na spracovanie elektronicky uchovávajú záznam o vykonaných činnostiach spracovania vozidiel po skončení životnosti počas troch rokov a na požiadanie príslušných vnútroštátnych orgánov sú schopné tieto informácie predložiť.

- 4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 s cieľom zmeniť prílohu VII prispôbením minimálnych požiadaviek na spracovanie vozidiel po skončení životnosti vedeckému a technickému pokroku.
- 5. Členské štáty vyzývajú autorizované zariadenia na spracovanie, aby zaviedli certifikované systémy environmentálneho manažérstva v súlade s nariadením (ES) č. 1221/2009.

Článok 28

Všeobecné požiadavky na drvenie

- 1. Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] autorizované zariadenia na spracovanie a ostatní prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom vyžadujú, aby sa k vozidlám dodávaným na drvenie prikladala:
 - a) dokumentácia, ktorá obsahuje identifikačné číslo vozidla (VIN) dotknutého vozidla po skončení životnosti;
 - b) 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 preberajúci vozidlá po skončení životnosti, ktoré nespĺňajú požiadavky stanovené v odseku 1:
 - a) oznámia nesúlad príslušnému orgánu;
 - b) zdržia sa použitia týchto vozidiel po skončení životnosti v rámci svojej činnosti drvenia, pokiaľ takéto činnosti neschváli príslušný orgán.
- 3. Prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom, ktorí vykonávajú drvenie vozidiel po skončení životnosti, nesmú zmiešať vozidlá po skončení životnosti, ich časti, komponenty a materiály s odpadom z obalov ani s odpadom z elektrických a elektronických zariadení.

Článok 29

Odstránenie znečisťujúcich látok z vozidiel po skončení životnosti

1. Autorizované zariadenie na spracovanie čo najskôr po odovzdaní vozidla po skončení životnosti do zariadenia odstráni znečisťujúce látky z týchto vozidiel pred ich ďalším spracovaním v súlade s minimálnymi požiadavkami stanovenými v časti B prílohy VII.
2. Tekutiny a kvapaliny uvedené v časti B prílohy VII sa zbierajú a skladujú samostatne v súlade s požiadavkami stanovenými v časti A prílohy VII. 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. 2, 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/ [OP: nariadenie o batériách].
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 3 prílohy VII.

Článok 30

Povinné odstránenie častí a komponentov na opätovné použitie a recyklovanie pred drvením

1. Od [OP: vložte dátum = prvého dňa mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] autorizované zariadenia na spracovanie zabezpečujú, aby časti a komponenty uvedené v časti C prílohy VII boli odstránené z vozidla po skončení životnosti pred drvením, po odstránení znečisťujúcich látok podľa článku 29.
2. Odsek 1 sa neuplatňuje, ak autorizované zariadenie na spracovanie preukáže, že technológie po drvení oddeľujú materiály od častí a komponentov uvedených v časti C položkách 13 až 19 prílohy VII rovnako účinne ako postupy ručného rozobratia alebo postupy poloautomatickej demontáže.
Autorizované zariadenie na spracovanie poskytuje na účely prvého pododseku informácie uvedené v časti G prílohy VII.
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, vrátane mena a adresy zariadení na spracovanie a identifikačného čísla vozidla (VIN) dotknutých vozidiel po skončení životnosti.

Autorizované zariadenia na spracovanie poskytujú informácie v záznamoch uvedených v prvom pododseku príslušnému orgánu v súlade s článkom 49 ods. 6.

Článok 31

Požiadavky týkajúce sa odstránených častí a komponentov

1. Všetky časti a komponenty, ktoré boli odstránené z vozidla po skončení životnosti podľa článku 30 ods. 1, sa posudzujú na účely určenia, či sú vhodné na:
 - a) opätovné použitie v súlade s časťou D bodom 1 písm. a) prílohy VII;
 - b) repasovanie alebo renovovanie v súlade s časťou D bodom 1 písm. b) prílohy VII;
 - c) recykláciu alebo
 - d) iné činnosti spracovania, ktorými sa zohľadňujú osobitné požiadavky na spracovanie podľa časti F prílohy VII.

Časti a komponenty, ktoré sú vhodné na opätovné použitie, repasovanie alebo renovovanie, sa nepovažujú za odpad.

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

Dokumentácia potvrdzujúca vykonané posúdenie sa na požiadanie sprístupňuje príslušným vnútroštátnym orgánom, a to aj vtedy, keď sa časti a komponenty prepravujú na účely opätovného použitia, repasovania alebo renovovania.

2. Odstránené časti a komponenty vhodné na opätovné použitie, repasovanie alebo renovovanie sa:
 - e) označia v súlade s časťou D bodom 2 prílohy VII;
 - f) doplnia zárukou, ak sa časti a komponenty poskytujú inej osobe alebo ak ich má použiť iná osoba.
3. Časti a komponenty uvedené v časti E prílohy VII sa nesmú opätovne použiť.

Článok 32

Obchod s použitými, repasovanými alebo renovovanými časťami a komponentmi

Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] každá osoba, ktorá obchoduje s použitými, repasovanými alebo renovovanými náhradnými dielmi a komponentmi, na mieste predaja:

- a) zabezpečí, aby časti a komponenty boli označené v súlade s časťou D bodom 2 prílohy VII;
- b) poskytne na použité, repasované alebo renovované časti a komponenty záruku.

Článok 33

Opätovné použitie, repasovanie a renovovanie častí a komponentov

1. Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od dátumu účinnosti tohto nariadenia] členské štáty prijímú potrebné stimuly na podporu opätovného používania, repasovania a renovovania častí a komponentov, ktoré boli odstránené počas fázy používania alebo fázy po skončení životnosti vozidla.

Stimuly podľa prvého pododseku ods. 1 môžu zahŕňať:

- a) požiadavku určenú prevádzkovateľom opráv a údržby, aby zákazníkovi 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 neprímerané náklady alebo administratívne zaťaženie;
- b) využitie hospodárskych stimulov vrátane stanovenia zníženej sadzby dane z pridanej hodnoty za použité, repasované alebo renovované náhradné diely a komponenty.

Komisia uľahčuje výmenu informácií o takýchto stimuloch a výmenu najlepších postupov ich uplatnenia medzi členskými štátmi.

2. Komisia monitoruje účinnosť stimulov poskytovaných členskými štátmi.

Článok 34

Ciele opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania

1. Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] členské štáty zabezpečia, 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 [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 60 mesiacoch od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] členské štáty zabezpečia, aby prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom dosiahli ročný cieľ recyklácie plastov vo výške aspoň 30 % celkovej hmotnosti plastov obsiahnutých vo vozidlách dodaných prevádzkovateľom v oblasti nakladania s odpadom.

Článok 35

Zákaz skládkovania neinertného odpadu

Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] sa frakcie z drvených vozidiel po skončení životnosti obsahujúce neinertný odpad, ktoré nie sú spracované technológiou po drvení, nesmú byť prijaté na skládku.

Článok 36

Preprava vozidiel po skončení životnosti

1. Spracovanie vozidiel po skončení životnosti sa môže vykonávať mimo Únie, ak je preprava vozidiel po skončení životnosti v súlade s nariadením (ES) č. 1013/2006.
2. Preprava vozidiel po skončení životnosti z Únie do tretej krajiny v súlade s odsekom 1 sa započítava do plnenia povinností a cieľov stanovených v článku 34 len vtedy, ak vývozca vozidiel po skončení životnosti poskytne listinné dôkazy schválené príslušným orgánom krajiny určenia preukazujúce, že spracovanie sa uskutočnilo za podmienok, ktoré sú vo všeobecnosti rovnocenné s požiadavkami

stanovenými v tomto nariadení a s požiadavkami ochrany ľudského zdravia a životného prostredia stanovenými v iných právnych predpisoch Únie.

KAPITOLA V OJAZDENÉ VOZIDLÁ A ICH VÝVOZ

ODDIEL 1 STAV OJAZDENÝCH VOZIDIEL

Článok 37

Rozlišovanie medzi ojazdenými vozidlami a vozidlami po skončení životnosti

Na účel prevodu vlastníctva ojazdeného vozidla musí byť vlastník vozidla schopný preukázať každej fyzickej alebo právnickej osobe, ktorá má záujem o nadobudnutie vlastníctva k dotknutému vozidlu, alebo príslušným orgánom, že vozidlo nie je vozidlom po skončení životnosti. Pri posudzovaní stavu ojazdeného vozidla vlastník vozidla, iné hospodárske subjekty a príslušné orgány overujú, či sú splnené kritériá stanovené v prílohe I na určenie toho, či nejde o vozidlo po skončení životnosti.

ODDIEL 2 VÝVOZ OJAZDENÝCH VOZIDIEL

Článok 38

Kontroly vývozu a požiadavky na vývoz ojazdených vozidiel

1. Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] podliehajú ojazdené vozidlá na vývoz kontrolám a požiadavkám stanoveným v tomto oddiele.
2. Týmto oddielom nie sú dotknuté žiadne 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 na základe kritérií uvedených v prílohe I;
 - b) sa považujú za spôsobilé na cestnú premávku v členskom štáte, v ktorom boli naposledy evidované, v súlade s článkom 5 ods. 1 písm. a) a b) a článkom 8 smernice 2014/45/EÚ.
4. O každom ojazdenom vozidle na vývoz sa colným orgánom poskytujú alebo sprístupňujú tieto informácie:
 - a) identifikačné číslo vozidla (VIN) ojazdeného vozidla a identifikácia členského štátu, v ktorom bolo vozidlo naposledy evidované;
 - b) vyhlásenie, ktorým sa potvrdzuje, že ojazdené vozidlo spĺňa požiadavky stanovené v odseku.

5. Na overenie súladu s týmto oddielom týkajúcim sa umožnenia prepustenia ojazdeného vozidla na vývoz:
 - a) až do sfunkčnenia prepojenia uvedeného v článku 45 ods. 4 si colné orgány vymieňajú informácie a spolupracujú s príslušnými orgánmi v súlade s článkom 44 a podľa potreby zohľadnia takúto výmenu informácií a spoluprácu s cieľom umožniť prepustenie ojazdeného vozidla na vývoz;
 - b) hneď ako bude prepojenie podľa článku 45 ods. 4 funkčné, článok 39, článok 40 ods. 2 a 3 a článok 42 ods. 3 sa uplatňujú a oznámenia a iné výmeny podľa článkov 41 až 43 sa uskutočňujú prostredníctvom uvedených elektronických systémov.
6. Ojazdené vozidlo na vývoz nesmie:
 - a) byť prepustené do colného režimu založeného na zjednodušenom colnom vyhlásení podľa článku 166 nariadenia (EÚ) č. 952/2013;
 - b) podliehať zápisu do evidencie deklaranta podľa článku 182 nariadenia (EÚ) č. 952/2013;
 - c) podliehať samovymeriavaniu podľa článku 185 nariadenia (EÚ) č. 952/2013.
7. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 tohto nariadenia s cieľom zmeniť kritériá uvedené v prílohe I, podľa ktorých sa určuje, či je ojazdené vozidlo vozidlom po skončení životnosti.

Článok 39

Automatizované overovanie informácií o stave vozidla

1. Pred prepustením ojazdených vozidiel na vývoz colné orgány overujú elektronicky a automaticky prostredníctvom elektronických systémov uvedených v článku 45, či na základe identifikačného čísla vozidla a informácií o členskom štáte poslednej evidencie sa vozidlo považuje za spôsobilé na cestnú premávku v súlade s článkom 38 ods. 3 písm. b).
2. Ak informácie poskytnuté alebo sprístupnené colným orgánom nezodpovedajú informáciám vnútroštátnych registrov vozidiel a vnútroštátnych elektronických systémov evidencie spôsobilosti vozidiel na cestnú premávku podľa odseku 1, colné orgány neprepustia takéto vozidlo na vývoz a informujú o tom prostredníctvom týchto systémov dotknutý hospodársky subjekt.

Článok 40

Riadenie rizika a colné kontroly

1. Na účely presadzovania ustanovení uvedených v článku 38 colné orgány vykonávajú kontroly ojazdených vozidiel na vývoz v súlade s článkami 46 a 47 nariadenia (EÚ) č. 952/2013. Bez toho, aby bol dotknutý článok 39, takéto kontroly sa primárne zakladajú na analýze rizika, ako sa stanovuje v článku 46 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 952/2013.
2. Okrem riadenia rizika uvedeného v odseku 1 colné orgány hneď po sfunkčnení prepojenia uvedeného v článku 45 používajú tieto elektronické systémy uvedené v článku 45 ods. 1 na určenie toho, či ojazdené vozidlo na vývoz spĺňa osobitné podmienky spojené s ochranou životného prostredia alebo bezpečnosťou cestnej premávky v súlade s odsekom 3 tohto článku.

3. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 50 s cieľom doplniť toto nariadenie o stanovenie podmienok uvedených v odseku 2, ktoré sa musia splniť, vrátane osobitných podmienok uplatňovaných 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 45 ods. 1.

Článok 41 *Pozastavenie*

1. Ak existujú opodstatnené dôvody domnievať sa, že ojazdené vozidlo na vývoz nespĺňa požiadavky tohto oddielu, colné orgány pozastavia prepustenie tohto ojazdeného vozidla na vývoz. Bezodkladne oznámia pozastavenie aj príslušným orgánom a odošlú im všetky príslušné informácie potrebné 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 42 *Prepustenie na vývoz*

1. Ak bolo prepustenie ojazdeného vozidla na vývoz pozastavené v súlade s článkom 41, 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 nepožiadali do štyroch pracovných dní od začiatku pozastavenia colné orgány o zachovanie pozastavenia alebo
 - b) príslušné orgány informovali colné orgány o svojom schválení prepustenia na vývoz podľa tohto oddielu.
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 po každom prepustení ojazdeného vozidla na vývoz oznamujú toto prepustenie na vývoz príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom bolo dotknuté vozidlo v čase vývozu evidované.

Článok 43 *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 41, nie je v súlade s týmto oddielom, 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 44

Spolupráca medzi orgánmi a výmena informácií

1. Členské štáty si vzájomne pomáhajú pri vykonávaní tohto oddielu 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. Ako je to potrebné, príslušné orgány členského štátu 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 uplatniteľnými zákonmi a 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 odsekmi 1 až 3 tohto článku, tieto príslušné orgány môžu oznámiť uvedené informácie príslušným orgánom 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 45

Elektronické systémy

1. Elektronický systém MOVE-HUB, ktorý vyvinula Komisia, sa používa na výmenu identifikačného čísla vozidla a informácií o evidencii vozidiel a stave ich spôsobilosti na cestnú premávku medzi vnútroštátnymi registrami vozidiel a elektronickými systémami evidencie spôsobilosti vozidiel na cestnú premávku v členských štátoch, ako aj na prepojenie s prostredím centrálného elektronického priečinka EÚ pre colníctvo, ak je to potrebné na účely kontroly a požiadaviek stanovených v tomto oddiele.
2. Elektronický systém MOVE-HUB uvedený v odseku 1 poskytuje minimálne tieto funkcie:
 - a) výmenu údajov v reálnom čase vnútroštátnymi registrami 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 protokole 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 38, článku 39 ods. 1 a článku 40;
 - c) prepojenie s prostredím centrálného elektronickeho priečinka EÚ pre colníctvo v súlade s nariadením (EÚ) 2022/2399 na účely výmeny údajov a podpory postupu výmeny informácií uvedeného v článku 39 ods. 1 a článku 40 ods. 2, ako aj podpory oznámení uvedených v článkoch 41 až 43;
 - d) na účely spolupráce s tretími krajinami podľa článku 44 ods. 2 umožňuje elektronickeú výmenu informácií s príslušnými orgánmi tretích krajín, ktoré oznámili Komisii podľa článku 40 ods. 2 osobitné podmienky dovozu ojazdených vozidiel, ktoré uplatňujú.
3. Členské štáty vzájomne prepoja svoje vnútroštátne registre vozidiel a vnútroštátne elektronicke systémy evidencie spôsobilosti vozidiel na cestnú premávku s elektronickeým systémom MOVE-HUB uvedeným v odseku 1. Prepojenie musí byť funkčné do dvoch rokov od prijatia vykonávacieho aktu uvedeného v odseku 5.
4. Komisia prepojí systém MOVE-HUB uvedený v odseku 1 so systémom prostredia centrálného elektronickeho priečinka EÚ pre colníctvo stanoveným v článku 4 nariadenia (EÚ) 2022/2399, aby bolo možné vykonávať automatizované kontroly podľa článku 39 a článku 40 ods. 2 a oznámenia podľa článkov 41, 42 a 43. Prepojenie musí byť funkčné do štyroch rokov od prijatia vykonávacieho aktu uvedeného v odseku 5.
5. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú potrebné opatrenia na zavedenie funkcií systému MOVE-HUB uvedených v odseku 2 vrátane technických aspektov potrebných na prepojenie vnútroštátnych elektronickeých 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.

Vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 2.

KAPITOLA VI PRESADZOVANIE PREDPISOV

Článok 46 Kontroly

1. Členské štáty na účely presadzovania tohto nariadenia kontrolujú:
- a) autorizované zariadenia na spracovanie;
 - b) prevádzkovateľov opráv a údržby;
 - c) ďalšie zariadenia a hospodárske subjekty, ktoré môžu spracúvať vozidlá po skončení životnosti.

2. Kontroly sa týkajú aspoň 10 % prevádzkovateľov uvedených v odseku 1 písm. a) a c) v každom kalendárnom roku.
3. Členské štáty takisto vykonávajú kontroly vývozu ojazdených vozidiel s cieľom overiť súlad s článkom 38.

Článok 47

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, ako aj s predchádzaním nezákonnému spracovaniu vozidiel po skončení životnosti.
2. Členské štáty vzájomne spolupracujú na bilaterálnej a multilaterálnej úrovni s cieľom uľahčiť prevenciu a odhaľovanie nezákonného spracovania vozidiel po skončení životnosti. Vymieňajú si príslušné informácie o evidencii, vyradení z evidencie, pozastavení a zrušení osvedčení o evidencii vozidiel prostredníctvom systému elektronickej výmeny uvedeného v článku 45. 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. V rámci stanovených štruktúr si vymieňajú skúsenosti a poznatky týkajúce sa opatrení v oblasti presadzovania predpisov.
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 44.

Článok 48

Sankcie

Členské štáty do [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] stanovujú pravidlá ukladania sankcií uplatniteľných za porušenie článku 15 ods. 1, článku 16, článku 19 ods. 1, článku 22 ods. 1 a 2, článkov 23 a 24, článku 25 ods. 1 a 2, článkov 26 až 32 a článkov 34, 35, 37 a 38 tohto nariadenia a prijímajú všetky potrebné opatrenia na zaistenie 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 sa ich týka.

Článok 49

Oznamovanie informácií Komisii

1. Od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 36 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] členské štáty 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 vydaných osvedčení o zničení;
- g) celkový počet a celkovú hmotnosť 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;
- h) počet a hmotnosť vozidiel po skončení životnosti spracovaných odlišným spôsobom ako v písmene d);
- i) počet a hmotnosť vozidiel po skončení životnosti použitých na spätné zasypávanie;
- j) miery cieľov stanovených v článku 34, ktoré dosiahli všetci prevádzkovatelia v oblasti nakladania s odpadom pôsobiaci v členskom štáte;
- k) využitie výnimky stanovenej v článku 30 ods. 2 a spôsob, akým ju nahlasujúci členský štát monitoroval;
- l) údaje o organizáciách zodpovednosti výrobcov vrátane názvov právnických osôb, ktoré zastupujú;
- m) údaje o uplatňovaní článku 21.

Členské štáty zverejnia údaje uvedené v odseku 1 do 18 mesiacov od skončenia vykazovaného obdobia, za ktoré sa zbierali. Údaje musia byť strojovo čitateľné, triediteľné a vyhľadateľné a musia zodpovedať otvoreným normám na použitie 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:

- n) stimuly zavedené na podporu opätovného použitia, repasovania a renovovania častí a komponentov v súlade s článkom 33;
- a) uplatňovanie sankcií a iných postihov stanovených v ich vnútroštátnom práve za porušenie tohto nariadenia prijatých v súlade s článkom 48 vrátane zoznamu oznámených druhov porušenia a druhov prijatých opatrení;
- b) výsledky kontrol vykonaných v súlade s článkom 46;
- c) 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 [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 6 rokoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Komisia preskúma správy predložené členskými štátmi a podľa potreby vypracuje správu o získaných informáciách s cieľom 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 na stanovenie:
 - 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. g), h) a i);
 - 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 dosiahnutých cieľov opätovného použitia, recyklácie a zhodnocovania uvedených v článku 34;
 - b) formátu na podávanie správ Komisii podľa odseku 1, ako aj formátu správy o kontrole kvality.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 2.

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

KAPITOLA VII

DELEGOVANÉ PRÁVOMOCI A POSTUP VÝBORU

Článok 50

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 5 ods. 4, článku 6 ods. 3 a 4, článku 7 ods. 3, článku 9 ods. 7, článku 11 ods. 3, článku 12 ods. 3, článku 21 ods. 2, článku 22 ods. 4, článku 27 ods. 4, článku 38 ods. 7 a článku 40 ods. 3 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [OP: vložte dátum = nadobudnutie účinnosti tohto nariadenia]. 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. 4, článku 6 ods. 3 a 4, článku 7 ods. 3, článku 9 ods. 7, článku 11 ods. 3, článku 12 ods. 3, článku 21 ods. 2, článku 22 ods. 4, článku 27 ods. 4, článku 38 ods. 7 a článku 40 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. 4, článku 6 ods. 3 a 4, článku 7 ods. 3, článku 9 ods. 7, článku 11 ods. 3, článku 12 ods. 3, článku 21 ods. 2, článku 22 ods. 4, článku 27 ods. 4, článku 38 ods. 7 a článku 40 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 51

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 VIII ZMENY

Článok 53

Zmeny nariadenia (EÚ) 2019/1020

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

Článok 54

Zmeny nariadenia (EÚ) 2018/858

Príloha II k nariadeniu (EÚ) 2018/858 sa mení v súlade s prílohou X k tomuto nariadeniu.

KAPITOLA IX ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 55

Preskúmanie

1. Komisia do 31. decembra 2033* [*OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 95 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*] 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.
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 tohto nariadenia z hľadísk, ktorými sú:
 - a) potreba rozšíriť rozsah pôsobnosti tohto nariadenia, a to najmä ustanovení kapitol II a III, ako aj kapitoly IV oddielu II na vozidlá kategórií L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} a L_{7e} v zmysle vymedzenia v článku 4 ods. 2) písm. c) až g) nariadenia (EÚ) č. 168/2013, a na vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂, N₃ a O v zmysle vymedzenia v článku 4 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/858;
 - b) opatrenia týkajúce sa poskytovania informácií o látkach vzbudzujúcich obavy prítomných vo vozidlách a potreba zavedenia ďalších ustanovení týkajúcich sa látok vzbudzujúcich obavy, ktoré môžu ovplyvniť vysokokvalitnú recykláciu vozidiel po skončení ich životnosti;
 - c) opatrenia týkajúce sa nakladania s vozidlami po skončení životnosti stanovené v kapitole IV vrátane úrovni cieľov stanovených v článku 34 a potreba ich revízie;
 - d) prípady porušenia a účinnosť, primeranosť a odrádzajúci účinok sankcií, ako sa stanovuje v článku 48;
 - e) potreba zmeniť článok 5 tohto nariadenia.

Článok 56

Zrušovacie a prechodné ustanovenia

1. Smernica 2000/53/ES sa zrušuje s účinnosťou od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 12 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

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

- a) článok 4 ods. 2 do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 71 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia];
 - b) článok 5 ods. 4 druhý pododsek, článok 6 ods. 3 druhý pododsek, článok 7 ods. 1, článok 8 ods. 3 a 4 do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 35 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia];
 - c) článok 7 ods. 2 písm. b) do 31. decembra 20** [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 35 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia];
 - d) článok 9 ods. 1a prvý a tretí pododsek, ods. 1b a 1d do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 35 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia];
 - e) článok 9 ods. 1a druhý pododsek do [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 59 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].
2. Smernica 2005/64/ES sa zrušuje s účinnosťou od [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 71 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].
Jej článok 6 ods. 3 sa však zrušuje s účinnosťou od [OP: vložte dátum = posledný deň mesiaca nasledujúceho po 35 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].
 3. Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkami zhody uvedenými v prílohe XI.

Článok 57

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
2. Uplatňuje sa od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 12 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].
Článok 54 sa však uplatňuje od [OP: vložte dátum = prvý deň mesiaca nasledujúceho po 72 mesiacoch od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

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

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda/predsedička

Za Radu
predseda/predsedička

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

1.2. Príslušné oblasti politiky

1.3. Návrh/iniciatíva sa týka:

1.4. Ciele

1.4.1. Všeobecné ciele

1.4.2. Špecifické ciele

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

1.4.4. Ukazovatele výkonnosti

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvotnej fázy vykonávania iniciatívy

1.5.2. Prínos zapojenia Únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.

1.5.3. Poznanky získané z podobných skúseností v minulosti

1.5.4. Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi

1.5.5. Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

1.7. Plánované metódy plnenia rozpočtu

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Zásady monitorovania a predkladania správ

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly

2.2.2. Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie

2.2.3. Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovní rizika chyby (pri platbe a uzavretí)

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

3.2. Odhadovaný finančný vplyv návrhu na rozpočtové prostriedky

3.2.1. *Zhrnutie odhadovaného vplyvu na operačné rozpočtové prostriedky*

3.2.2. *Odhadované výstupy financované z operačných rozpočtových prostriedkov*

3.2.3. *Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky*

3.2.3.1. *Odhadovaná potreba ľudských zdrojov*

3.2.4. *Súlad s platným viacročným finančným rámcom:*

3.2.5. *Príspevky tretích strán*

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o požiadavkách na obehovosť pri navrhovaní vozidiel a o nakladaní s vozidlami po skončení životnosti, a o zmene nariadení (EÚ) 2018/858 a 2019/1020 a zrušení smerníc 2000/53/ES a 2005/64/ES.

1.2. Príslušné oblasti politiky

Oblasti politiky: 03 Jednotný trh
09 Životné prostredie

Aktivity: 09 02 02 Program pre životné prostredie a ochranu klímy (LIFE) –
Obehové hospodárstvo a kvalita života
03 02 01 01– Fungovanie a rozvoj vnútorného trhu s tovarom a so službami

1.3. Návrh/iniciatíva sa týka:

novej akcie

novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu⁷¹

predĺženia trvania existujúcej akcie

zlúčenia jednej alebo viacerých akcií do ďalšej/novej akcie alebo presmerovania jednej alebo viacerých akcií na ďalšiu/novú akciu

1.4. Ciele

1.4.1. Všeobecné ciele

Zlepšiť fungovanie vnútorného trhu EÚ obmedzením negatívnych vplyvov na životné prostredie súvisiacich s návrhom vozidiel, ich výrobou, životnosťou a spracovaním po skončení životnosti a prispievaním k udržateľnosti automobilového odvetvia a odvetvia recyklácie.

1.4.2. Špecifické ciele

Návrh a výroba

– Uľahčiť a zvýšiť odstraňovanie, opätovné použitie, repasovanie a recykláciu materiálov, častí a komponentov obsiahnutých vo vozidlách.

– Zvýšiť používanie recyklovaných materiálov vo výrobe vozidiel a tým stimulovať recykláciu, znížiť strategickú závislosť od surovín a podporiť dekarbonizáciu automobilového priemyslu.

– Zvýšiť obehovosť nákladných vozidiel, autobusov, prípojných vozidiel a určitých vozidiel kategórie L, na ktoré sa v súčasnosti nevzťahujú právne predpisy o vozidlách po skončení životnosti a o typovom schvaľovaní motorových vozidiel vzhľadom na ich opätovnú využiteľnosť, recyklovateľnosť a renovovateľnosť.

Spracovanie po skončení životnosti

⁷¹ Podľa článku 58 ods. 2 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

- Zlepšiť spracovanie vozidiel po skončení životnosti zvýšením kvantity a kvality opätovne použitých, repasovaných a recyklovaných materiálov, a tak zmenšiť environmentálnu stopu súvisiacu s fázou skončenia životnosti.
- Zvýšiť zber vozidiel po skončení životnosti v EÚ a zabezpečiť spôsobilosť ojazdených vozidiel vyvázaných z EÚ na cestnú premávku, aby sa tak znížil počet „stratených vozidiel“ a zmenšila ich environmentálna stopa.

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

Uveďte, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na prijímateľov/cieľové skupiny.

- Lepší súlad výroby s odpadovými fázami vozidiel.
- Stimulovanie recyklácie, zníženie strategickej závislosti od surovín a energie.
- Podporovanie dekarbonizácie automobilového priemyslu.
- Zmenšenie environmentálnej stopy v súvislosti s recykláciou vozidiel.
- Zmenšenie stopy vonkajšieho znečistenia EÚ a rizík bezpečnosti cestnej premávky spojených s vývozom ojazdených vozidiel nespôsobilých na cestnú premávku.
- Zvýšenie obehovosti a zabezpečenie náležitého spracovania vozidiel, ktoré sú v súčasnosti mimo rozsahu pôsobnosti.

1.4.4. Ukazovatele výkonnosti

Uveďte ukazovatele na monitorovanie pokroku a dosiahnutých výsledkov.

- Zlepšená recyklovateľnosť a opätovná použiteľnosť vozidiel
- Zjednodušené informácie o rozobratí pre spracovateľov
- Nižšie náklady na opravy s využitím použitých náhradných dielov
- Zlepšený zber vozidiel, znížený vývoz nekvalitných ojazdených vozidiel a vozidiel po skončení životnosti
- Znížený počet vozidiel spracovaných nezákonným a neformálnym spôsobom
- Zvýšené množstvá opätovne použitých a recyklovaných častí a komponentov
- Zvýšené množstvá recyklovaných materiálov, recyklovaných materiálov s vyššou kvalitou a recyklovaných kritickejších a strategických materiálov, ktorými sa znižuje závislosť
- Znížená energetická závislosť v kovovýrobe a výrobe plastov
- Nižšie objemy skládok
- Vyššie úrovne využitia recyklovaného obsahu plastov a prípadne iných materiálov v nových vozidlách
- Výrazné úspory skleníkových plynov v dôsledku zvýšenia efektívnosti zdrojov
- Zníženie znečistenia ovzdušia a počtu dopravných nehôd v krajinách dovážajúcich kvalitnejšie vozidlá a vozidlá spôsobilé na cestnú premávku
- Nižšie náklady vlastníkov vozidla na opravy
- Zvýšené príjmy zo zlepšeného zberu a spracovania
- Zlepšené trhy s druhotnými surovinami, najmä plastmi
- Znížené znečistenie ovzdušia vďaka zvýšenej recyklácii plastov
- Výrazné zvýšenie zamestnanosti
- Znížené environmentálne externality nesprávneho nakladania s odpadom
- Väčšie legálne príjmy a zvýšené daňové príjmy

– Zlepšené opätovné použitie a recyklácia vozidiel, ktoré sú v súčasnosti mimo rozsahu pôsobnosti

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Požiadavky, ktoré sa majú splniť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte vrátane podrobného harmonogramu prvotnej fázy vykonávania iniciatívy

V časovom horizonte jedného až ôsmich rokov bude potrebné prijať podrobné požiadavky prostredníctvom vykonávacích/delegovaných aktov. Z tohto navrhovaného nariadenia bude vyplývať séria opatrení v oblasti mandátov, delegovaných alebo vykonávacích rozhodnutí a správ o posúdení vplyvu.

Opatrenia sa budú týkať konzistentného vymedzenia pojmov a zlepšeného overovania vyhlásení o recyklovanom obsahu, pokiaľ ide o požiadavky na informácie o recyklovateľnosti, opätovnej použiteľnosti, odstrániteľnosti a obehovosti. Na účely zberu a spracovania si rôzne ustanovenia vyžadujú stanovenie ďalšej špecifikácie zberu a spracovania vrátane pravidiel výpočtu cieľov opätovného použitia a recyklácie, ako aj elektronickej výmeny informácií medzi členskými štátmi, s cieľom umožniť využitie interoperabilných registrov a zjednodušených colných kontrol. Ďalšie prvky harmonizácie súvisia so stanovením jednotných kritérií modulácie poplatkov v rámci rozšírenej zodpovednosti výrobcu a rozšírenej cezhraničnej zodpovednosti výrobcu.

Podrobnejšie (harmonogram vykonania úloh v mesiacoch od nadobudnutia účinnosti):

- Zlepšenie metodiky určovania mier opätovného použitia, repasovateľnosti a recyklovateľnosti (ďalej len miery opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti) (36 mesiacov)
- Zlepšené posúdenie rizík zostávajúcich výnimiek týkajúcich sa nebezpečných látok s podporou agentúry ECHA (24 mesiacov), prenesenie výnimiek týkajúcich sa obmedzenia látok súvisiacich s batériami do nariadenia o batériách, všeobecné preskúmanie a zosúladienie nariadenia REACH/súhrnného nariadenia (96 mesiacov)
- Pravidlá výpočtu a overovania recyklovaného obsahu plastov (24 mesiacov), štúdiá uskutočniteľnosti stanovenia cieľov recyklovaného obsahu ocele (36 mesiacov) a iných materiálov (36 mesiacov), formáty vyhlásení o iných materiáloch vrátane kritických surovín (60 mesiacov)
- Špecifikácia požiadaviek na odstrániteľnosť batérií pre elektrické vozidlá a elektrických hnacích motorov po skončení životnosti a všeobecných informácií o odstraňovaní príslušných komponentov vrátane zmeny prílohy VII o selektívnom spracovaní (36 mesiacov), aktualizácia požiadaviek na informácie (72 mesiacov)
- Špecifikácia požiadaviek na stratégiu obehovosti a harmonizované podávanie správ (36 mesiacov)
- Požiadavky na označovanie dielov z plastu (aktualizované po 72 mesiacoch), batérií pre elektrické vozidlá a elektrických hnacích motorov po skončení životnosti v súlade s požiadavkami nariadenia o batériách a aktu o kritických surovinách (36 mesiacov)

- Zmeny oznamovacích povinností pri vývoze a pravidiel výpočtu výkonnosti spracovania (24 mesiacov)
 - Aktualizácia existujúceho vykazovania výkonnosti spracovania a jeho formátov v súčasnosti vyplývajúcich z rozhodnutia Komisie 2005/293 (vykonáva ESTAT), najmä o odstránených batériách a elektrických hnacích motoroch (36 mesiacov)
 - Aktualizácia formátov typového schválenia a informačnej zložky poskytovanej typovým schvaľovacím orgánom (od 24 do 48 mesiacov s využitím existujúceho splnomocnenia)
 - Vypracovanie kritérií pasu obehovosti vozidla (84 mesiacov)
 - Harmonizované poplatky v rámci rozšírenej zodpovednosti výrobcu (60 mesiacov) a kritériá spolupráce v rámci cezhraničnej rozšírenej zodpovednosti výrobcu (36 mesiacov).
-
- Kritériá vývozu ojazdených vozidiel, požiadavka spôsobilosti na cestnú premávku a interoperabilita informácií o evidencii vozidiel (48 mesiacov)
 - Vývoj IT systému centrálného elektronického priečinka a podpora GR TAXUD pre prenos informácií colných orgánov v rámci systému MOVE-HUB (84 mesiacov) – hodnotenie fungovania trhu s náhradnými dielmi (96 mesiacov, doložka o preskúmaní)
 - Postupné zavádzanie rozšírenia rozsahu kategórií vozidiel a príprava preskúmania (96 mesiacov)

1.5.2. *Prínos zapojenia Únie (môže byť výsledkom rôznych faktorov, napr. lepšej koordinácie, právnej istoty, väčšej účinnosti alebo komplementárnosti). Na účely tohto bodu je „prínos zapojenia Únie“ hodnota vyplývajúca zo zásahu Únie, ktorá dopĺňa hodnotu, ktorú by inak vytvorili len samotné členské štáty.*

Dôvody na akciu na európskej úrovni (ex ante):

Modernizácia súčasnej smernice o vozidlách po skončení životnosti, ktorá bola prijatá pred vyše 20 rokmi, je potrebná na zabezpečenie motivovania výrobcov vozidiel, dovozcov a hospodárskych subjektov dosiahnuť ciele Zelenej dohody a snažiť sa prispieť k akčnému plánu pre obehové hospodárstvo.

Z vyhodnotenia týchto smerníc vyplynulo, že na podporu prechodu automobilového odvetvia na obehové hospodárstvo so súčasným zmenšením environmentálnej stopy spojenej s výrobou vozidiel a ich spracovaním po skončení životnosti, ako aj s posilnením udržateľnosti automobilového a recyklačného priemyslu v Európe, sú potrebné značné zlepšenia.

Keďže automobilové odvetvie prechádza masívnou transformáciou v súvislosti s prechodom na elektrické vozidlá, znamená to, že podiel environmentálnej stopy vozidiel sa presunie z fázy používania do fázy výroby a recyklácie a že sa budú vyžadovať významné dodávky kritických surovín.

Očakávaný prínos vytvorený Úniou (ex-post):

Touto činnosťou sa obmedzí vyplývajúca zvýšená zraniteľnosť dodávateľských reťazcov priemyslu v EÚ, najmä v prípade kritických surovín nevyhnutných pre strategickú autonómiu EÚ. Zlepšujúca sa kvalita zberu a zariadení na spracovanie

zároveň uľahčuje zlepšené využívanie recyklovaných materiálov, čím sa podporuje prechod na uhlíkovo neutrálne hospodárstvo do roku 2040 ročnými úsporami až 14 miliónov ton ekvivalentu CO₂.

Pridaná hodnota prístupu EÚ vo forme jediného nariadenia je v tom, že zabezpečuje jednotnosť požiadaviek kladených na návrh a výrobu vozidiel v rámci zastrešujúceho typového schválenia s požiadavkami vo fázach zberu a odpadu. Zlepšená synchronizácia je potrebná na zabezpečenie zachovania tak hospodárskej, ako aj environmentálnej kvality častí, komponentov a materiálov získaných opätovným použitím, repasovaním i recykláciou.

1.5.3. *Poznanky získané z podobných skúseností v minulosti*

Toto nariadenie nasleduje príklad nariadenia o batériách, ktoré poskytuje komplexný rámec zlepšenia obehovosti batérií. Viaceré ustanovenia dopĺňajú požiadavky na udržateľnosť batérií po skončení životnosti, ktoré predstavujú najrozsiahlejšie budúce pododvetvie v rámci nariadenia o batériách. Ďalej sa v tomto odvetvovom právnom predpise o odpadoch, ktorý sa má plne začleniť do rámca typového schvaľovania, špecifikujú podrobné potreby zlepšeného návrhu, výroby a zhodnocovania kritických a strategických surovín, ktoré sa riešili v nedávno prijatom akte o kritických surovinách, najmä v súvislosti s materiálmi na permanentné magnety v elektrických hnacích motoroch.

1.5.4. *Zlučiteľnosť s viacročným finančným rámcom a možná synergia s inými vhodnými nástrojmi*

Európska komisia navrhuje rozsiahly plán obnovy, ktorý je založený na posilnenom dlhodobom rozpočte na nasledujúci viacročný finančný rámec, ako aj no novom Európskom nástroji obnovy – NextGenerationEU.

Základom stratégie EÚ v oblasti obnovy bude Európska zelená dohoda. Patrí sem cieľ čistejšej dopravy a logistiky vrátane elektromobility, ktoré predstavujú hlavný stimul exponenciálneho rastu dopytu po batériách, elektrických hnacích motoroch a mnohých ďalších kritických a strategických surovinách, a to aj energie vynaloženej na ich výrobu.

Ciele tohto nariadenia sú podporené z viacročného finančného rámca a nástroja NextGenerationEU, pričom oba kladú veľký dôraz na financovanie a investície na podporu prechodu európskeho hospodárstva na klimaticky neutrálny a obehový model. K nim patria investície do modernizácie nakladania s odpadom, zvýšenia kapacity na recykláciu konkrétnych tokov odpadu a podpory vysokokvalitnej recyklácie a inovácie.

Obehové hospodárstvo je takisto súčasťou základu výskumného programu Horizont Európa, a to najmä jeho partnerstva v oblasti obehovosti, a tvorí jeden z pilierov Programu pre životné prostredie a ochranu klímy (LIFE) na roky 2021 – 2027. Budú základným predpokladom zabezpečenia udržateľnej konkurencieschopnosti Európy v tejto oblasti, ako aj posilnenia jej hospodárstva, rastu a blahobytu. Očakáva sa, že

EÚ bude aj v nasledujúcom VFR podporovať výskum v tejto oblasti, ako aj v súvisiacich oblastiach.

1.5.5. *Posúdenie rôznych disponibilných možností financovania vrátane možnosti prerozdelenia*

Na zjednodušenie a zlepšenie jednotnosti posudzovania obmedzení látok by boli najvhodnejšie odborné znalosti agentúry ECHA (posudzovanie rizika látok) a centra JRC (vývoj metodík a postupov) s cieľom zabezpečiť jednotnosť pri vykonávaní navrhovaného prístupu vo vzťahu k súvisiacim dokumentom, ako ESPR, nariadenie o batériách a akt o kritických surovinách, ktoré si podobne vyžadujú ich odborné znalosti.

Pokiaľ ide o JRC, práca by mohla nadviazať na predchádzajúci výskum JRC zameraný na posúdenie vplyvov cieľov recyklovaného obsahu a pravidiel overovania mier recyklácie batérií a na prebiehajúce činnosti JRC v súvislosti s nariadením ESPR, ako aj činnosti JRC pre GR GROW týkajúce sa opatrení budúcich politík v oblasti kritických surovín (0,837 mil. EUR). JRC uváži, ako najlepšie uplatniť synergiu a podporiť prácu v spolupráci s ENV a GROW.

V prípade vývoja IT systému a výmeny údajov na účely colnej kontroly sa potreby zamestnancov a zdrojov GR TAXUD a GR MOVE orientujú na digitalizáciu informácií o evidencii vozidiel portálu MOVE-HUB a prejavujú ambíciu obmedziť vývoz nekvalitných vozidiel nespôsobilých na cestnú premávku do tretích krajín v záujme vyriešenia pretrvávajúceho problému neznáameho miesta výskytu vozidiel. V dlhodobom horizonte tento vývoj IT podporuje ďalšiu digitalizáciu informácií o evidencii vozidiel, ktorá sa zvažuje v rámci pokračujúcej revízie smerníc GR MOVE v tejto veci, ktorých prijatie sa plánuje neskôr v roku 2023.

V prípade stratégie obehovosti, kritérií pre pas obehovosti vozidla, ako aj požiadaviek súvisiacich s rozšírenou zodpovednosťou výrobcov majú externí dodávatelia najlepšie predpoklady na poskytovanie potrebnej technickej podpory (0,500 mil. EUR od GR GROW). To isté platí o podporných štúdiách týkajúcich sa požiadaviek na spracovanie, fungovania trhov s náhradnými dielmi, prípravy na preskúmanie výnimiek z obmedzenia látok (0,075 mil. EUR) a predpokladaného postupného rozširovania rozsahu pôsobnosti (0,575 mil. EUR od GR ENV na roky 2024 – 2027).

1.6. Trvanie a finančný vplyv návrhu/iniciatívy

obmedzené trvanie

- v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR.
- Finančný vplyv na viazané rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR a na platobné rozpočtové prostriedky od RRRR do RRRR.

neobmedzené trvanie

- Počiatková fáza vykonávania bude trvať od roku 2025 do roku 2028,

- po ktorej bude nasledovať fungovanie v plnom rozsahu a úplné vykonanie okolo roku 2032.

1.7. Plánované metódy plnenia rozpočtu⁷²

Priame riadenie na úrovni Komisie

- prostredníctvom jej útvarov vrátane zamestnancov v delegáciách Únie
- prostredníctvom výkonných agentúr

Zdieľané riadenie s členskými štátmi

Nepriame riadenie, pri ktorom sa plnením rozpočtu poveria:

- tretie krajiny alebo subjekty, ktoré tieto krajiny určili,
- medzinárodné organizácie a ich agentúry (uved'te),
- Európska investičná banka (EIB) a Európsky investičný fond,
- subjekty uvedené v článkoch 70 a 71 nariadenia o rozpočtových pravidlách,
- verejnoprávne subjekty,
- súkromnoprávne subjekty poverené vykonávaním verejnej služby, pokiaľ sú im poskytnuté primerané finančné záruky,
- súkromnoprávne subjekty spravované právom členského štátu, ktoré sú poverené vykonávaním verejno-súkromného partnerstva a ktorým sú poskytnuté primerané finančné záruky,
- subjekty alebo osoby poverené vykonávaním osobitných akcií v oblasti SZBP podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte.
- *V prípade viacerých spôsobov riadenia uveďte v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.*

Poznámky:

Priame riadenie na úrovni GR ENV, GR GROW, GR MOVE, GR TAXUD a správne dojednania s JRC.
--

⁷² Vysvetlenie metód plnenia rozpočtu a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovom sídle BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Zásady monitorovania a predkladania správ

Uved'te frekvenciu a podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto opatrenia.

Iniciatíva zahŕňa obstarávanie, správne dojednania s JRC a vplyv na ľudské zdroje Komisie.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. *Opodstatnenie navrhovaných spôsobov riadenia, mechanizmov vykonávania financovania, spôsobov platby a stratégie kontroly*

Neuplatňuje sa

2.2.2. *Informácie o zistených rizikách a systémoch vnútornej kontroly zavedených na ich zmierňovanie*

Neuplatňuje sa

2.2.3. *Odhad a opodstatnenie nákladovej účinnosti kontrol (pomer medzi nákladmi na kontroly a hodnotou súvisiacich riadených finančných prostriedkov) a posúdenie očakávaných úrovni rizika chyby (pri platbe a uzavretí)*

Neuplatňuje sa

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uved'te existujúce a plánované preventívne a ochranné opatrenia, napr. zo stratégie na boj proti podvodom.

Neuplatňuje sa

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo	DRP/NRP ⁷³	krajín EZVO ⁷⁴	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov ⁷⁵	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
1	03.02.01.01 – Fungovanie a rozvoj vnútorného trhu s tovarom a so službami	DRP	ÁNO	NIE	NIE	NIE
3	09.02.02 – Obehové hospodárstvo a kvalita života	DRP	ÁNO	NIE	NIE	NIE
7	20.02.01.01 Zmluvní zamestnanci	NRP	NIE	NIE	NIE	NIE
7	20.02.01.03 Štátni zamestnanci dočasne pridelení inštitúcii	NRP	NIE	NIE	NIE	NIE

- Požadované nové rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo	DRP/NRP	krajín EZVO	kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátov	iných tretích krajín	iné pripísané príjmy
	neuplatňuje sa					

⁷³ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky/NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

⁷⁴ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

⁷⁵ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálni kandidáti zo západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný finančný vplyv návrhu na rozpočtové prostriedky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na operačné rozpočtové prostriedky

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto operačných rozpočtových prostriedkov:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca	1	Jednotný trh, inovácie a digitálna ekonomika
---	---	--

GR: GROW	03.02.01.01		2024 N – 1	2025 N	2026 N + 1	2027 N + 2	SPOLU 2024 – 2027
Operačné výdavky, podporné štúdie	Závazky	(1a)	–	0,250	–	0,250	0,500
	Platby	(2a)	–	0,250	–	0,250	0,500
Rozpočtové prostriedky pre GR GROW SPOLU	Závazky	= 1a + 1b + 3	–	0,250	–	0,250	0,500
	Platby	= 2a + 2b + 3	–	0,250	–	0,250	0,500

GR GROW odhadlo, že vypracovanie aktualizovanej metodiky určovania miery opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti, kritérií odstrániteľnosti batérií a elektrických hnacích motorov a elektronickej výmeny informácií súvisiacich s navrhovaným pasom obehovosti vozidla si vyžadujú (0,250 a 0,250 mil. EUR).

Niektoré dodatočné zdroje budú potrebné v rokoch 2028 – 2033 na pokrok v prácach po skončení aktuálneho VFR v roku 2027: pre GR GROW je naplánovaná celková suma 0,150 mil. EUR na technické štúdie v období od roku 2028 do úplného vykonania približne v roku 2032.

Vyššie uvedená suma by bola potrebná aj na financovanie príslušného podielu administratívnych opatrení, o ktorých majú rokovať GR ENV/GR GROW a JRC a na štúdie obstarávania a údaje týkajúce sa ustanovení GR GROW (aktualizovaná metodika určovania miery opätovnej využiteľnosti, recyklovateľnosti a zhodnotiteľnosti, kritériá odstrániteľnosti batérií a elektrických hnacích motorov a elektrická výmena informácií súvisiacich s navrhovaným pasom obehovosti vozidla). S pokračujúcou politickou podporou aktu o kritických surovinách zo strany JRC by sa zohľadnili významné synergie.

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca	3	Prírodné zdroje a životné prostredie
---	---	--------------------------------------

GR: ENV	09.02.02		2024 N – 1	2025 N	2026 N + 1	2027 N + 2	SPOLU 2024 – 2027
Operačné výdavky GR ENV, podporné štúdie	Závazky	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Platby	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Spoludelegovanie na GR TAXUD, vývoj centrálného elektronického priečinka pre colníctvo	Závazky	(1b)	–	0,030	0,260	0,260	0,550
	Platby	(2b)	–	0,030	0,260	0,260	0,550
Spoludelegovanie na GR MOVE, podpora IT	Závazky	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Platby	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Administratívna dohoda s JRC	Závazky	(1a)	–	0,209	0,293	0,335	0,837
	Platby	(2a)	–	0,209	0,293	0,335	0,837
Rozpočtové prostriedky pre GR ENV SPOLU	Závazky	= 1a + 1b + 3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Platby	= 2a + 2b + 3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

GR ENV odhadlo potrebu štúdií technickej podpory (od roku 2024 do roku 2031) o recyklovanom obsahu plastu a výhlade recyklácie chemikálií (0,100 mil. EUR), štúdie na určenie cieľových úrovní recyklovaného obsahu ocele (0,100 mil. EUR), širšej štúdie uskutočniteľnosti týkajúcej sa recyklovaného obsahu kritických surovín, hliníka a horčíka (0,100 mil. EUR v roku 2027), kritérií modulácie poplatkov v rámci rozšírenej zodpovednosti výrobcov (0,500 mil. EUR), požiadaviek kvality na technológie PST (0,500 mil. EUR), mechanizmu spolupráce v prípade cezhraničnej rozšírenej zodpovednosti výrobcov (0,100 mil. EUR), prípravy na preskúmanie výnimiek z obmedzenia látok (0,075 mil. EUR) a pravidiel výpočtu a overovania recyklačnej výkonnosti v celkovej výške (0,575 mil. EUR) na obdobie 2024 – 2027.

JRC pravdepodobne zohrá dôležitú úlohu pri podpore Komisie, pokiaľ ide o určité technické činnosti potrebné, ako už bolo uvedené, na vypracovanie špecifikácie recyklovaného obsahu, podmienok odstrániteľnosti batérií a elektrických hnacích motorov bohatých na kritické suroviny a pravidiel výpočtu a overovania v súvislosti so spracovaním. Možná administratívna dohoda sa môže týkať odhadovaných potrieb

(0,837 mil. EUR na roky 2024 – 2027), pri maximalizácii synergií so súvisiacimi úlohami podľa aktu o kritických surovinách, nariadenia o ekodizajne udržateľných výrobkov a návrhov SuP a PPWR.

GR ENV požiadalo GR TAXUD a GR MOVE o spoločné delegovanie na účely digitalizácie informácií o evidencii vozidiel rozšírením systémov IT s cieľom vytvoriť interoperabilitu digitalizácie registrov vozidiel a v druhom kroku zaviesť kontroly vývozu v reálnom čase prepojením so systémom centrálného elektronického priečinka pre colníctvo na obdobie 2024 – 2027.

Niektoré dodatočné zdroje budú potrebné v období 2028 – 2033 na pokrok v prácach po skončení súčasného VFR v roku 2027:

- c) pre GR ENV rozpočtové prostriedky plánované na obdobie od roku 2028 do úplného dokončenia technických štúdií približne v roku 2032 v celkovej výške 0,550 mil. EUR;
- d) pre GR TAXUD rozpočtové prostriedky plánované na obdobie od roku 2028 do úplného dokončenia zavedenia IT približne v roku 2032 v celkovej výške 0,500 mil. EUR;
- e) zdroje pre JRC vo forme možných dodatočných administratívnych dohôd na roky 2028 – 2032 v celkovej výške 0,335 mil. EUR.

Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 6 viacročného finančného rámca SPOLU (referenčná suma)	Závazky	= 4 + 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	Platby	= 5 + 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca		7	Administratívne výdavky				
GR ENV, GR TAXUD			2024 N - 1	2025 N	2026 N + 1	2027 N + 2	SPOLU 2024 - 2027
Ľudské zdroje, GR ENV	Závazky	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	Platby	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Ľudské zdroje, GR TAXUD	Závazky	(1a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
	Platby	(2a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
Rozpočtové prostriedky OKRUHU 7 viacročného finančného rámca SPOLU za GR GROW, GR TAXUD	Závazky	= 1a + 1b + 3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	Platby	= 2a + 2b + 3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

Uveďte odôvodnenie personálnych potrieb v bode 3.2.3.

		2024 N - 1	2025 N	2026 N + 1	2027 N + 2	SPOLU 2024 - 2027
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 7 viacročného finančného rámca SPOLU	Závazky	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	Platby	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. Odhadované výstupy financované z operačných rozpočtových prostriedkov

viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Uveďte ciele a výstupy ↓	Druh ⁷⁶	Priemerné náklady	Rok N		Rok N + 1		Rok N + 2		Rok N + 3		Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)						SPOLU	
			VÝSTUPY															
			Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady	Počet	Náklady
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 1 ⁷⁷ ...																		
- Výstup																		
- Výstup																		
- Výstup																		
Špecifický cieľ č. 1 medzisúčet																		
ŠPECIFICKÝ CIEĽ č. 2...																		
- Výstup																		
Konkrétny cieľ č. 2 medzisúčet																		
SPOLU																		

⁷⁶ Výstupy sú produkty, ktoré sa majú dodať, a služby, ktoré sa majú poskytnúť (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

⁷⁷ Ako je uvedené v bode 1.4.2. „Špecifické ciele...“

3.2.3. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na administratívne rozpočtové prostriedky

3.2.3.1. Odhadované potreby administratívnych rozpočtových prostriedkov v Komisii

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie týchto ľudských zdrojov:

odhady sa vyjadrujú v ekvivalente plného pracovného času

	2024 N – 1	2025 N	2026 N + 1	2027 N + 2	SPOLU 2024 – 2027
20 01 02 01 (ústredie a zastúpenia Komisie) GR GROW: TA					
20 01 02 01 (ústredie a zastúpenia Komisie) GR ENV: TA					
20 01 02 03 (delegácie)					
01 01 01 01 (nepriamy výskum)					
01 01 01 11 (priamy výskum)					
Iné rozpočtové riadky (uved'te)					
20 02 01 (ZZ, VNE, DAZ z celkového finančného krytia) GR ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (ZZ, VNE, DAZ z celkového finančného krytia) GR TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
– delegácie					
01 01 01 02 (ZZ, VNE, DAZ – nepriamy výskum)					
01 01 01 12 (ZZ, VNE, DAZ – priamy výskum)					
Iné rozpočtové riadky (uved'te)					
SPOLU	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Potreba ľudských zdrojov bude pokrytá úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania zdrojov a v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	Na všeobecné riadenie nie sú potrebné žiadne dodatočné miesta DZ. Očakávaný dohľad nad všetkými úlohami pri rokovaní v roku 2024 a nad prípravou, vypracovaním a prijatím sekundárnych právnych predpisov v súlade s navrhnutými konečnými termínmi bude pokrytý existujúcimi dočasnými zamestnancami.
Externí zamestnanci	Dodatočné technické úlohy pod vedením GR GROW budú pokryté existujúcimi zamestnancami doplnenými o podporu z GR ENV a technické odborné znalosti JRC (ak sa dohodnú): <ul style="list-style-type: none"> – zlepšenie metodiky určovania mier recyklovateľnosti, opätovnej použiteľnosti a zhodnotiteľnosti, – zlepšené posúdenie rizík zostávajúcich výnimiek týkajúcich sa nebezpečných látok s podporou agentúry ECHA, prenesenie výnimiek týkajúcich sa obmedzenia látok súvisiacich s batériami do nariadenia o batériách, všeobecné preskúmanie a zosúladenie nariadenia REACH/súhrnného nariadenia, – špecifikácia požiadaviek na odstrániteľnosť batérií pre elektrické vozidlá a elektrických hnacích motorov po skončení životnosti a všeobecných informácií o odstraňovaní príslušných komponentov vrátane zmeny prílohy IV o selektívnom

- spracovaní, aktualizácia požiadaviek na informácie (podpora JRC),
- špecifikácia požiadaviek na stratégiu obehovosti,
 - požiadavky na označovanie dielov z plastu (aktualizované po 72 mesiacoch), batérií pre elektrické vozidlá a elektrických hnacích motorov po skončení životnosti v súlade s požiadavkami nariadenia o batériách a aktu o kritických surovinách (36 mesiacov),
 - aktualizácia formátov typového schválenia a informačnej zložky poskytovanej typovým schvaľovacím orgánom,
 - vypracovanie kritérií pasu obehovosti vozidla.

Dodatočné úlohy GR ENV bude potrebné pokryť dodatočnými pracovnými miestami pre ZZ a VNE. V prípade GR ENV by to malo byť 1,0 ekvivalentu plného pracovného času VNE od roku 2024, doplnené o 0,5 ekvivalentu plného pracovného času miest ZZ na rok 2024, 2,0 ekvivalentu plného pracovného času miest ZZ v roku 2025 a 2,5 ekvivalentu plného pracovného času miest ZZ v rokoch 2026 a 2027 na výkon technických prác s podporou JRC, ak sa tak dohodne, a to aj:

- pravidlá výpočtu a overovania recyklovaného obsahu plastov, štúdia uskutočniteľnosti stanovenia cieľov recyklovaného obsahu ocele, širšia technická a hospodárska štúdia uskutočniteľnosti týkajúca sa kritických surovín a iných materiálov, formáty vyhlásení o iných materiáloch vrátane kritických surovín (podpora GR GROW a JRC),
- zmeny oznamovacích povinností pri vývoze a pravidiel výpočtu výkonnosti spracovania (podpora JRC),
- požiadavky kvality na spracovateľov a PST,
- harmonizované poplatky v rámci rozšírenej zodpovednosti výrobcu a kritériá cezhraničnej spolupráce v rámci rozšírenej zodpovednosti výrobcu,
- kritériá na vývoz ojazdených vozidiel,
- hodnotenie fungovania trhu s náhradnými dielmi (96 mesiacov, doložka o preskúmaní),
- postupné zavádzanie rozšírenia rozsahu kategórií vozidiel a príprava preskúmania (96 mesiacov).

V prípade GR TAXUD sa plánuje 1,0 plného ekvivalentu pracovného času na rok 2025 a 1,5 plného ekvivalentu pracovného času ZZ na roky 2026 a 2027 a úlohy GR MOVE budú pokryté existujúcimi zamestnancami s technickou podporou GR ENV (pokryjú vyššie uvedení zamestnanci GR ENV):

- uplatňovanie požiadavky spôsobilosti na cestnú premávku a interoperability informácií o evidencii vozidiel,
- vývoj IT systému centrálného elektronického priečinka a podpora GR TAXUD pre prenos informácií colných orgánov v rámci systému MOVE-HUB.

3.2.4. Súlad s platným viacročným finančným rámcom:

Návrh/iniciatíva:

- môže byť v plnej miere financovaná prerozdelením v rámci príslušného okruhu viacročného finančného rámca (VFR).
- si vyžaduje použitie nepridelenej rezervy v rámci príslušného okruhu VFR a/alebo použitie osobitných nástrojov vymedzených v nariadení o VFR.
- si vyžaduje revíziu VFR.

3.2.5. Príspevky tretích strán

Návrh/iniciatíva:

- nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami
- zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je odhadnuté v nasledujúcej tabuľke:

rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok N ⁷⁸	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uved'te všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			Spolu
Uved'te spolufinancujúci subjekt								
Prostriedky zo spolufinancovania SPOLU								

⁷⁸

Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína vykonávať. Nahraďte „N“ očakávaným prvým rokom vykonávania (napríklad: 2021). To isté urobte aj pri nasledujúcich rokoch.

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

- Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.
- Návrh/iniciatíva má tento finančný vplyv na príjmy:
 - vplyv na vlastné zdroje
 - vplyv na iné príjmy,
 - uveďte, či sú príjmy pripísané rozpočtovým riadkom výdavkov

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtový riadok príjmov:	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v bežnom rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy						
		Rok N	Rok N + 1	Rok N + 2	Rok N + 3	Uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)		
Článok								

V prípade pripísaných príjmov uveďte ovplyvnené rozpočtové riadky výdavkov.

--

Ďalšie poznámky (napr. spôsob/vzorec použitý na výpočet vplyvu na príjmy alebo akékoľvek ďalšie informácie).

--