



HRVATSKI SABOR
Odbor za europske poslove

KLASA: 022-03/25-01/33
URBROJ: 6521-31-25-1
Zagreb, 28. ožujka 2025.

D.E.U. br. 24/026

**ODBOR ZA ZAŠTITU OKOLIŠA
I PRIRODE**
Dušica Radojčić, predsjednica

Poštovana predsjednice Odbora,

Odbor za europske poslove na temelju članka 154. stavka 1. Poslovnika Hrvatskoga sabora prosljeđuje na razmatranje Odboru za zaštitu okoliša i prirode dokument Europske unije iz Radnog programa za razmatranje stajališta Republike Hrvatske:

**Stajalište Republike Hrvatske
o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za kružnost u
konstrukciji vozila, o gospodarenju otpadnim vozilima, o izmjeni uredbi (EU)
2018/858 i 2019/1020 i o stavljanju izvan snage direktiva 2000/53/EZ i 2005/64/EZ
COM (2023) 451**

koje je Koordinacija za vanjsku i europsku politiku Vlade Republike Hrvatske usvojila Zaključkom KLASA: 022-03/25-07/88, URBROJ: 50301-21/06-25-2 na sjednici održanoj 18. ožujka 2025.

Navedeni Prijedlog uredbe je Europska komisija objavila 13. srpnja 2023., te je u tijeku njegovo donošenje u Europskom parlamentu i Vijeću Europske unije, kao jednog od prioritetnih zakonodavnih akata tijekom poljskog predsjedanja Vijećem.

U skladu s člankom 154. stavkom 2. Poslovnika Hrvatskoga sabora, molim Vas da Odboru za europske poslove dostavite mišljenje o Stajalištu Republike Hrvatske najkasnije do 30. travnja 2025.

S poštovanjem,

PREDSJEDNICA ODBORA
Jelena Miloš

U prilogu: - Stajalište Republike Hrvatske o COM (2023) 451
- COM (2023) 451

Na znanje: Informacijsko-dokumentacijska služba (INFODOK)

PRIJEDLOG OKVIRNOG STAJALIŠTA RH

Naziv dokumenta (na hrvatskom i engleskom):

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za kružnost u konstrukciji vozila, o gospodarenju otpadnim vozilima, o izmjeni uredbi (EU) 2018/858 i 2019/1020 i o stavljanju izvan snage direktiva 2000/53/EZ i 2005/64/EZ

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on circularity requirements for vehicle design and on management of end-of-life vehicles, amending Regulations (EU) 2018/858 and 2019/1020 and repealing Directives 2000/53/EC and 2005/64/EC

Brojčana oznaka dokumenta: COM (2023) 451 final; 2023/0284 (COD)

Nadležno TDU za izradu prijedloga stajališta (nositelj izrade stajališta) i ustrojstvena jedinica:

▪ Ministarstvo zaštite okoliša i zelene tranzicije (MZOZT)

Ustrojstvena jedinica: Uprava za procjenu utjecaja na okoliš i održivo gospodarenje otpadom

Sektor za održivo gospodarenje otpadom

Državni zavod za mjeriteljstvo (DZM)

Ustrojstvena jedinica: Samostalna služba za homologaciju

Nadležna služba u MVEP:

Sektor za COREPER I

Nadležna radna skupina Vijeća EU:

RS Vijeće za okoliš

Osnovne sadržajne odredbe prijedloga EU:

Prijedlogom ove uredbe:

- utvrđuju se zahtjevi za kružnost u konstrukciji i proizvodnji vozila povezani s mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i uporabe i s korištenjem recikliranog sadržaja, koji se provjeravaju prilikom homologacije tipa vozila, te zahtjevi za informiranje i označivanje dijelova, sastavnih dijelova i materijala u vozilima;

- utvrđuju se i zahtjevi za proširenu odgovornost proizvođača, sakupljanje i obradu otpadnih vozila i izvoz rabljenih vozila iz Unije u treće zemlje;

- stavlja se izvan snage i Direktiva 2005/64/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. listopada 2005. o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe i o izmjeni Direktive Vijeća 70/156/EEZ i Direktive

2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. rujna 2000. o otpadnim vozilima, te se zamjenjuju jedinstvenim pravnim instrumentom;

- izmjenjuje se Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ te Uredba (EU) 2019/1020 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o nadzoru tržišta i sukladnosti proizvoda i o izmjeni Direktive 2004/42/EZ i uredbi (EZ) br. 765/2008 i (EU) br. 305/2011;

- dopunjava se Uredba (EU) 2023/1542 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. srpnja 2023. o baterijama i otpadnim baterijama, izmjeni Direktive 2008/98/EZ i Uredbe (EU) 2019/1020 te stavljanju izvan snage Direktive 2006/66/EZ;

- dopunjava se Uredba (EU) 2024/1781 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. o uspostavi okvira za utvrđivanje zahtjeva za ekološki dizajn održivih proizvoda, izmjeni Direktive (EU) 2020/1828 i Uredbe (EU) 2023/1542 te stavljanju izvan snage Direktive 2009/125/EZ.

Pravna osnova

Europska komisija (u daljnjem tekstu. EK) je predložila da članak 114. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) bude pravna osnova za cijeli prijedlog to jest da se prijedlog temelji na tržišnoj osnovi čiji je cilj osigurati funkcioniranje jedinstvenog tržišta. Međutim, uzimajući u obzir rasprave na razini radne skupine Vijeća, mađarsko je predsjedništvo dodalo članak 192. stavak 1. UFEU-a (okoliš) kao pravnu osnovu za poglavlja IV. i V. Prijedloga uredbe (gospodarenje otpadnim vozilima te rabljena vozila i njihov izvoz), dok ostale odredbe uredbe, posebice njezina poglavlja II. i III., koja se primarno tiču proizvodnje novih vozila, ostaju temeljena na članku 114. UFEU-a.

Glavni ciljevi ove uredbe su:

Opći cilj uredbe je modernizirati postojeće zakonodavstvo EU-a i poboljšati funkcioniranje jedinstvenog tržišta EU-a uz smanjenje negativnih utjecaja na okoliš povezanih s konstrukcijom, proizvodnjom i životnim vijekom te obradom vozila na kraju životnog vijeka i pridonošenje održivosti automobilskeg sektora i sektora recikliranja.

Konkretni ciljevi uredbe usmjereni su na:

- kružni dizajn - potrebno je postići veću kružnost u konstrukciji i proizvodnji vozila;
- korištenje recikliranog sadržaja - potrebno je znatno povećati uporabu recikliranih materijala u proizvodnji vozila;
- bolju obradu - potrebno je znatno povećati količinu, kvalitetu i vrijednost ponovno uporabljenih i recikliranih materijala;

- povećano sakupljanje - potrebno je znatno povećati sakupljanje otpadnih vozila u EU-u i zajamčiti da su rabljena vozila, koja se izvoze iz EU-a, tehnički ispravna, a radi smanjenja broja vozila za koja se ne zna gdje se nalaze i smanjenja onečišćenja povezanog s izvozom tehnički neispravnih rabljenih vozila izvan EU-a;
- obuhvaćanje većeg broja vozila - potrebno je povećati kružnost za vozila (kamioni, autobusi, prikolice i vozila kategorije od L3e do L7e) koja su trenutačno izvan područja primjene zakonodavstva o otpadnim vozilima, homologaciji tipa i ponovnoj uporabi, recikliranju i oporabi.

Glavne mjere koje se predlažu ovom uredbom:

- utvrđuju se minimalni zahtjevi za mogućnost ponovne uporabe, recikliranja i oporabe tipova vozila uz navođenje stopa koje je potrebno ostvariti za svaki tip vozila;
- ograničava se uporaba olova, kadmija, žive i šesterovalentnog kroma u vozilima;
- zahtijeva se da vozilo svakog tipa sadržava najmanje 25 % plastike reciklirane iz plastičnog otpada nakon potrošnje, a da 25 % takvog materijala dolazi iz recikliranih otpadnih vozila;
- utvrđuju se zahtjevi za proizvođače u pogledu informiranja i označavanja dijelova, sastavnih dijelova i materijala prisutnih u vozilima, uključujući dokazivanje sukladnosti u okviru homologacijskog postupka, obveze izrade strategije za kružnost za svaki novi tip vozila te uspostave digitalne putovnice o kružnosti vozila;
- utvrđuju se pravila za gospodarenje otpadnim vozilima, uključujući opće uvjete za izdavanje dozvola za ovlaštena postrojenja za obradu, zahtjeve za proširenu odgovornost proizvođača, zahtjeve o sakupljanju i obradi otpadnih vozila, obveze povezane s uklonjenim dijelovima i sastavnim dijelovima vozila vezano za procjenu njihove prikladnosti za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju, obnavljanje, recikliranje ili druge postupke obrade te za način njihova označavanja;
- utvrđuju se zahtjevi kojima se uređuje trgovina rabljenim, ponovno proizvedenim i obnovljenim dijelovima i sastavnim dijelovima vozila, uključujući i njihovo jamstvo i označavanje;
- utvrđuje se cilj od 95% za ponovnu uporabu i oporabu, cilj od 85% za ponovnu uporabu i recikliranje te cilj od 30% za recikliranje plastike iz otpadnih vozila;
- propisuju se pravila za rabljena vozila i njihov izvoz, uključujući obvezno postupanje carinskih tijela prilikom izvoza;
- propisuju se obveze redovitih inspekcijskih pregleda, uspostave mehanizma suradnje na nacionalnoj i međunarodnoj razini radi razmjene podataka, uspostave sankcija za kršenje ove uredbe te dostave podataka i izvješća prema EK-u.

Procjena učinka na okoliš i gospodarstvo

Procjenjuje se da bi ukupna korist za okoliš bila godišnje smanjenje od 12,3 milijuna tona ekvivalenta CO₂ 2035. godine (smanjenje u rasponu od 10,8 milijuna tona 2030. do 14,0 milijuna tona 2040.), što je ključno za dekarbonizaciju automobilske industrije. Navedene uštede CO₂ iznose 2,8 milijardi EUR-a u monetiziranoj vrijednosti. To je posebno povezano s boljom valorizacijom 5,4 milijuna tona materijala (plastika, čelik, aluminij, bakar, kritične

sirovine) koji bi se kvalitetnije reciklirali ili ponovno uporabili i s činjenicom da bi se u EU-u sakupilo i obradilo do 3,8 milijuna dodatnih otpadnih vozila.

Za ponovnu uporabu i recikliranje, 2035. godine bi se odvojeno sakupilo 350 tona elemenata rijetkih zemalja koji se nalaze u materijalima trajnih magneta (a 2040. 1 500 tona), čime bi se uvelike doprinijelo nastojanjima EU-a da u pogledu kritičnih sirovina postigne stratešku autonomiju.

Procjenjuje se da bi predložena uredba omogućila 2035. godine ukupni godišnji prihod od 5,2 milijarde EUR-a, uključujući jedinice CO₂, u odnosu na trošak od 3,3 milijarde EUR-a, što je neto prihod od 1,8 milijardi EUR-a.

Nadalje, sprečavanje izvoza starih vozila koja nisu tehnički ispravna imat će pozitivne učinke na sigurnost na cestama i doprinijet će sprečavanju povećanja emisija štetnih onečišćujućih tvari u zemljama u koje se izvoze rabljena vozila iz EU-a. Ovim pristupom poduprijet će se nastojanja na međunarodnoj razini da se postigne održivija međunarodna trgovina rabljenim vozilima te će se doprinijeti smanjenju vanjskog ekološkog otiska EU-a, posebno u vezi s izvozom otpadnih i rabljenih vozila.

Ukupni trošak predložene uredbe za sve gospodarske subjekte i potrošače procjenjuje se na 66 EUR-a po vozilu stavljenom na tržište 2035. godine, ali s druge strane procjenjuje se da će se na temelju ove uredbe otvoriti 22.100 dodatnih radnih mjesta, od čega 14 200 u mikro, malim i srednjim poduzećima.

Razlozi za donošenje i pozadina dokumenta:

Svake godine više od šest milijuna vozila u Europi dostigne kraj svojeg životnog vijeka i tretira se kao otpad. Neodgovarajuće postupanje s vozilima na kraju njihova životnog vijeka uzrokuje financijske štete i onečišćenje okoliša.

Po količini potrebnih resursa proizvodnja vozila spada među najzahtjevnije industrije. Europski automobilske sektor odgovoran je za 19 % potražnje za industriju čelika u EU-u (više od 7 milijuna tona godišnje), 10 % ukupne potrošnje plastike (6 milijuna tona godišnje) i znatan udio potražnje za aluminijem (42 % za svu prijevoznu opremu, približno 2 milijuna tona godišnje), bakrom (6 % za automobilske dijelove), gumom (65 % proizvodnje gumene robe široke potrošnje) i staklom (1,5 milijuna tona ravnog stakla proizvedenog u EU-u). Elektrifikacija vozila dodatno će povećati potrebu za kritičnim sirovinama kao što su rijetki zemni metali.

Povećanje održivosti i kružnosti novih vozila ključno je za rješavanje ovisnosti EU-a o kritičnim sirovinama, za smanjenje utjecaja na okoliš povezanog s vađenjem i obradom primarnih materijala koji se upotrebljavaju u vozilima te za olakšavanje ponovne uporabe i recikliranja vozila na kraju njihova životnog vijeka.

Postojeća pravila EU-a dovela su do boljeg prikupljanja otpadnih vozila, uspješnog smanjenja opasnih tvari u vozilima i povećanja recikliranja otpadnih vozila na oko 85 % materijala koje sadržavaju. Međutim, većina tih materijala je metalni otpad koji se usitnjava te nije dovoljno sortiran i vrednovan. Reciklira se samo 19 % plastike iz otpadnih vozila. Elektronika i kompozitni materijali teško se recikliraju. To je važan neiskorišteni potencijal za okoliš i gospodarstvo. Nadalje, previše vozila trenutačno se ne prikuplja na odgovarajući način na

kraju njihova životnog vijeka, a mnoga stara i tehnički neispravna vozila izvoze se u treće zemlje.

Naposljetku, vozila koja su trenutno izvan područja primjene Direktive 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. rujna 2000. o otpadnim vozilima (npr. kamioni, autobusi i motocikli) potencijalni su izvor onečišćenja i predstavljaju znatan gubitak resursa s obzirom da ne podliježu usklađenom pristupu o otpadnim vozilima na razini EU-a, to jest obvezi odvojenog sakupljanja, oporabe i recikliranja. Zbog toga materijali od kojih su sastavljeni ne ulaze ponovno u kružno gospodarstvo već ih je potrebno zamijeniti primarnim materijalima koji imaju znatno veći ekološki otisak.

Nedavna evaluacija postojećeg zakonodavstva EU-a kojim se uređuje to područje, odnosno Direktive 2000/53/EZ o otpadnim vozilima i Direktive 2005/64/EZ o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i oporabe i o izmjeni Direktive Vijeća 70/156/EEZ pokazala je da su potrebna znatna poboljšanja kako bi se potaknuo prijelaz automobilske industrije na kružno gospodarstvo, čime bi se smanjio utjecaj na okoliš povezan s proizvodnjom i obradom vozila na kraju životnog vijeka te ojačala održivost automobilske industrije i industrije recikliranja u Europi.

Predložena uredba u skladu je s ciljem Europskog zelenog plana i Akcijskog plana za kružno gospodarstvo da se postigne održivija i otpornija automobilska industrija te je usko povezana s nekoliko važnih zakonodavnih inicijativa i podupire njihovu provedbu, uključujući Uredbu (EU) 2024/1252 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. travnja 2024. o uspostavi okvira za osiguravanje sigurne i održive opskrbe kritičnim sirovinama i o izmjeni uredbi (EU) br. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 i (EU) 2019/1020, Uredbu (EU) 2023/1542 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. srpnja 2023. o baterijama i otpadnim baterijama, izmjeni Direktive 2008/98/EZ i Uredbe (EU) 2019/1020 te stavljanju izvan snage Direktive 2006/66/EZ, Direktivu 2008/98/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o otpadu i stavljanju izvan snage određenih direktiva, Direktivu 2012/19/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2012. o otpadnoj električnoj i elektroničkoj opremi (OEEO) i Uredbu (EU) 2024/1781 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. o uspostavi okvira za utvrđivanje zahtjeva za ekološki dizajn održivih proizvoda, izmjeni Direktive (EU) 2020/1828 i Uredbe (EU) 2023/1542 te stavljanju izvan snage Direktive 2009/125/EZ.

Status dokumenta:

EK je objavila 13. srpnja 2023. godine Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za kružnost u konstrukciji vozila, o gospodarenju otpadnim vozilima, o izmjeni uredbi (EU) 2018/858 i 2019/1020 i o stavljanju izvan snage direktiva 2000/53/EZ i 2005/64/EZ.

Prvi sastanak Radne skupine Vijeća za okoliš (RSV) na kojem je EK predstavila Prijedlog uredbe održan je 3. listopada 2023. godine, a nakon toga je tijekom 2024. god. održano još dvanaest sastanaka RSV-a vezano uz Prijedlog uredbe, i to: 29. veljače, 15. ožujka, 8. travnja, 26. travnja, 23. svibnja, 7. lipnja, 8. srpnja, 17. rujna, 7. listopada, 28. listopada, 11. studenoga te 2. prosinca 2024. godine.

U međuvremenu je belgijsko predsjedništvo 28. lipnja 2024. godine objavilo djelomični kompromisni tekst (11733/24) Prijedloga uredbe.

Mađarsko predsjedništvo pripremiло je 25. studenoga 2024. godine prvi cjeloviti kompromisni tekst (14983/2024) Prijedloga uredbe, o kojem se raspravljalo na sastanku RSV-a 2. prosinca 2024. godine, te na sastanku Vijeća ministara za okoliš (ENVI) koji je održan 17. prosinca 2024. godine.

Tijekom 2025. godine održana su dva sastanka RSV-a vezano uz Prijedlog uredbe, i to 20. siječnja te 17. veljače 2025. godine, a u međuvremenu je poljsko predsjedništvo 11. veljače 2025. godine pripremiло cjeloviti revidirani kompromisni tekst (6117/25) Prijedloga uredbe.

Usvajanje općeg pristupa planirano je na sastanku Vijeća za okoliš (ENVI) u lipnju 2025.

Stajalište RH:

1. Područje Direktive 2000/53/EZ o otpadnim vozilima

Republika Hrvatska (RH) podržava donošenje ove uredbe, kao i inicijative koje su predložene ovom uredbom te se zalaže za rješavanje određenih otvorenih pitanja od interesa za nacionalni sustav gospodarenja otpadnim vozilima, kao što su uključivanje fizičkih osoba (građana) koje uvoze/unose vozila pod EPR (*Extended producer responsibility*) obvezu, uključivanje sastavnih (rezervnih) dijelova/komponenti vozila pod EPR obvezu te prekogranični mehanizam za EPR naknadu (više u Spornim/otvorenim pitanjima za RH).

Za RH je posebno bitno da uredba omogući dovoljno fleksibilnosti u provedbi te da na taj način uvaži i ne ugrozi postojeći sustav gospodarenja otpadnim vozilima u RH, koji od uspostave 2007. godine pa sve do danas ostvaruje dobre rezultate i ispunjava ciljeve oporabe i recikliranja propisane zakonodavstvom EU-a. U tom kontekstu za RH je bitno da ova uredba „prepozna“ i prihvati model proširene odgovornosti proizvođača za vozila koji se u RH odvija putem Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost (Fond), a koji već dugi niz godina funkcionira u kontinuitetu i osigurava mnogo radnih mjesta u području gospodarenja otpadnim vozilima. U tom smislu RH se zalaže da se izričaj uredbe u dijelu koji se odnosi na proširenu odgovornost proizvođača uskladi s onim u Uredbi (EU) 2023/1542 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. srpnja 2023. o baterijama i otpadnim baterijama, izmjeni Direktive 2008/98/EZ i Uredbe (EU) 2019/1020 te stavljanju izvan snage Direktive 2006/66/EZ i s onim u Uredbi (EU) 2025/40 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. prosinca 2024. o ambalaži i ambalažnom otpadu, izmjeni Uredbe (EU) 2019/1020 i Direktive (EU) 2019/904 te stavljanju izvan snage Direktive 94/62/EZ, a koji je u okviru proširene odgovornosti proizvođača prihvatio model organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača, kojom upravlja država, što je u hrvatskom slučaju sustav kojim upravlja Fond.

Nadalje je za RH od velike važnosti da ova uredba ne ugrozi ili uzrokuje štetu niti jednoj grani ili sektoru nacionalne industrije koja direktno ili indirektno posluje s vozilima odnosno gospodari otpadnim vozilima.

U smislu navedenog i sukladno dinamici rasprave o Prijedlogu uredbe, RH izražava veliko zadovoljstvo činjenicom što su u trenutni kompromisni tekst (6117/25) od 11. veljače 2025. godine ugrađene primjedbe i komentari RH vezano uz hrvatski model proširene odgovornosti

proizvođača za vozila i položaj Fonda, čime je u velikoj mjeri omogućena fleksibilnost koju je RH tražila, a sve u cilju očuvanja postojećeg nacionalnog sustava gospodarenja otpadnim vozilima.

2. Područje Uredbe (EU) 2019/1020 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o nadzoru tržišta i sukladnosti proizvoda i o izmjeni Direktive 2004/42/EZ i uredbi (EZ) br. 765/2008 i (EU) br. 305/2011

RH nema primjedbi na izmjene Uredbe (EU) 2019/1020, koje se predlažu u prijedlogu predmetne uredbe.

3. Područje Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ i područje Direktive 2005/64/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. listopada 2005. o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe i o izmjeni Direktive Vijeća 70/156/EEZ

RH nema primjedbi na izmjene Uredbe (EU) 2018/858, koje se predlažu u prijedlogu predmetne uredbe.

Sporna/otvorena pitanja za RH:

1. Područje Direktive 2000/53/EZ o otpadnim vozilima

- Uključivanje fizičkih osoba (građana) koja uvoze/unose vozila pod EPR obvezu

RH je stava da ova uredba treba osigurati fleksibilnost državama članicama da same odlučuju je li pod EPR obvezu treba uključiti i fizičke osobe (građane) koje na neprofesionalnoj osnovi uvoze/unose vozila na područje država članica, a uzimajući u obzir da od takvih vozila, jednako kao i od vozila koja stavljaju na tržište subjekti na profesionalnoj osnovi, također nastaju otpadna vozila koja uzrokuju troškove u gospodarenju otpadnim vozilima u postojećim sustavima.

Za RH je ovo pitanje od velike važnosti s obzirom na to da u postojećem sustavu gospodarenja otpadnim vozilima, kojim upravlja Fond, udio vozila koja uvoze/unose fizičke osobe (građani) iznosi čak 30-35% u odnosu na ukupan broj vozila koja se stavljaju na tržište u RH. Ovakav pristup RH u skladu je s nacionalnim Pravilnikom o gospodarenju posebnim kategorijama otpada u sustavu Fonda („Narodne novine“, broj 124/2023), prema kojem su i fizičke osobe (građani) koje uvoze/unose vozila obveznici plaćanja naknade gospodarenja u Fond. Ova obveza za fizičke osobe (građane) implementirana je u nacionalno zakonodavstvo još 2015. godine i još uvijek se provodi bez ikakvih teškoća.

S obzirom na to da bi izuzimanje fizičkih osoba (građana) iz spomenute EPR obveze u velikoj mjeri ugrozilo postojeći nacionalni sustav gospodarenja otpadnim vozilima, RH će se u daljnjem tijeku rasprave o prijedlogu uredbe čvrsto zalagati za svoju poziciju prema kojoj ova uredba treba osigurati fleksibilnost kojom se omogućuje da svaka država članica zasebno regulira ovo pitanje na svojem području.

- Uključivanje sastavnih (rezervnih) dijelova/komponenti vozila pod EPR obvezu

RH smatra da bi ova uredba trebala omogućiti fleksibilnost da države članice same odluče da pod EPR obvezu (financijska odgovornost proizvođača), uz vozila, uključe i sastavne dijelove tih vozila, s obzirom na to da i sastavni dijelovi vozila, kada postanu otpad, uzrokuju troškove u gospodarenju otpadnim vozilima u postojećim sustavima. U prilog ovom stavu ide činjenica da se ovom uredbom propisuje obveza sakupljanja i obrade, kako otpadnih vozila, tako i otpadnih dijelova nastalih iz popravka vozila. Ovakav pristup RH u skladu je s nacionalnim Pravilnikom o gospodarenju posebnim kategorijama otpada u sustavu Fonda, prema kojem se naknada gospodarenja plaća u Fond, osim za vozila, i za sastavne dijelove vozila koji se samostalno stavljaju na tržište u RH, a što će se početi primjenjivati u prvoj polovici 2025. godine nakon što Fond donese odluku o iznosima naknade gospodarenja za vozila i sastavne dijelove vozila, u skladu s Uredbom o naknadi gospodarenja otpadom i povratnoj naknadi („Narodne novine“, br. 137/2024), koja je stupila na snagu 7. prosinca 2024. godine.

S obzirom na to da bi izuzimanje sastavnih dijelova vozila iz spomenute EPR obveze, uz zadržavanje obveze sakupljanja istih, moglo financijski naštetiti i u određenoj mjeri ugroziti postojeći nacionalni sustav gospodarenja otpadnim vozilima, RH će se u daljnjem tijeku rasprave o prijedlogu uredbe zalagati za svoju poziciju prema kojoj ova uredba treba osigurati fleksibilnost kojom se omogućuje da svaka država članica zasebno regulira ovo pitanje na svojem području.

- Mehanizam raspodjele troškova za vozila koja postanu otpadna vozila u drugoj državi članici (prekogranični mehanizam za EPR naknadu)

Jedno od otvorenih pitanja je članak 22. uredbe, kojim se predlaže da država članica u kojoj je vozilo prvi put stavljeno na raspolaganje na tržištu, a u drugoj državi članici postalo otpadno, mora u potpunosti osigurati pokrivanje neto troškova gospodarenja tim otpadnim vozilom, bilo putem proizvođača bilo kroz organizaciju. Ovim prijedlogom namjerava se osigurati da EPR naknada koja je za vozilo plaćena u jednoj državi članici prati vozilo i bude iskorištena u državi članici u kojoj je to vozilo postalo otpad.

Ako se osigura da se u okviru tog mehanizma omogući uključivanje fizičkih osoba koji na neprofesionalnoj osnovi uvoze/unose vozila na područje država članica, RH može biti fleksibilna.

Stajališta DČ i EK:

Sve države članice podržavaju donošenje ove uredbe, međutim navode da u ovoj fazi rasprave prijedloga uredbe još uvijek imaju ispitnu rezervu na određene dijelove uredbe.

Od općenitijih pozicija, pitanja i komentara vezano uz trenutni tekst uredbe treba izdvojiti sljedeće.

Na sastanku RSV 2. prosinca 2024. države članice uglavnom su podržale kompromisni tekst mađarskog predsjedništva, poglavito vezano uz pojednostavljenje izričaja i proširenje područja primjene određenih zahtjeva iz uredbe, prvenstveno u vezi gospodarenja otpadom, na motocikle i teška vozila, iako dio država članica i dalje ima rezervu na ovo proširenje.

Glede razine ambicije cilja minimalnog recikliranog sadržaja (MRS) plastike u vozilima, dio država članica i EK žele zadržati predloženih 25 % iz izvornog prijedloga EK-a, dok druge države članice traže smanjenje tog cilja na 15 %, odnosno 20%.

Glede uključivanja okolišne pravne osnove u uredbu većina država članica, uključujući RH, je podržala ovo uključenje dok je jedna država članica poduprla vraćanje jedne, tržišne pravne osnove kako bi se ojačalo unutarnje tržište, posebno za rezervne dijelove vozila. EK i dalje želi zadržati samo tržišnu pravnu osnovu, ali napominje da u slučaju da u uredbi ostane i okolišna pravna osnova, isto ne bi smjelo ugroziti pitanja vezana uz izvoz rabljenih vozila, uključujući i carinski nadzor.

U vezi odredbi o proširenoj odgovornosti proizvođača (EPR), države članice su ukazale na određene primjedbe i prijedloge za poboljšanje teksta, uz uglavnom pozitivnu rezervu, a dio država članica je tražio veću fleksibilnost za zadržavanje postojećih sustava gospodarenja otpadom na nacionalnoj razini. RH je pozdravila uvođenje odredbi koje će omogućiti nastavak funkcioniranja nacionalnog sustava te je najavila da će, sukladno preporuci Pravne službe Vijeća, tražiti da uredba omogući fleksibilnost da države članice, ukoliko to žele, mogu uvesti EPR obvezu za rezervne/sastavne dijelove vozila.

U raspravi o prekograničnom mehanizmu za EPR naknadu za vozila, a koja je bila na podlozi neslužbenog dokumenta (non-paper) koji je izradila EK, većina država članica država članica je u svojim preliminarnim reakcijama imala uglavnom negativnu rezervu na predloženi dokument, dovodeći u sumnju funkcioniranje samog mehanizma. RH je ukazala na veliki unos rabljenih vozila iz drugih država članica od oko 35 % te da već dugo godina ima uspostavljen sustav naplate EPR naknade za takva vozila kao uvjeta za registraciju i da je ključno da bilo kakav prekogranični mehanizam za EPR naknadu prepozna i omogući zadržavanje postojećeg nacionalnog sustava. Sličnog stava kao RH je i još jedna država članica, koja napominje da su i naknade i troškovi gospodarenja otpadnim vozilima u državama članicama različiti, što dovodi u pitanje provedbu ovog mehanizma. Druga država članica je napomenula da smatra da je ovaj mehanizam skup i teško provediv. Jedna država članica je napomenula da je nejasno kako bi se ovaj mehanizam trebao provoditi u praksi dok je SK izrazila zabrinutost zbog velikog broja uvezenih rabljenih vozila.

Glede definicije „otpadnog vozila“ i kriterija za procjenu i određivanje je li je vozilo „otpadno vozilo“, kako su navedeni u Prilogu I. uredbi, većina država članica je na sastanku RSV-a održanom 20. siječnja 2025. godine napomenula da je u načelu zadovoljna s trenutnim

tekstom odredbi koje uređuju ovo pitanje, međutim je zauzet zajednički stav država članica, EK-a i predsjedništva da ima još otvorenih pitanja i mjesta za daljnju doradu teksta.

Glede napuštenih vozila, uključujući slučajeve u kojima su vozila ostavljena bez nadzora ili nezakonito na javnom zemljištu, ili vozila koja su parkirana na privatnom posjedu bez suglasnosti vlasnika nekretnine, ili vozila koja nisu vraćena nakon obavijesti nadležnih tijela vlasniku, ili vozila koja, prema nadležnim tijelima, predstavljaju opasnost za ostali cestovni promet, za RH je bitno da ova uredba predviđa mogućnost (uvodna izjava 49) da svaka država članica na svom području može propisati odgovarajuće mjere u cilju rješavanja ovog problema.

Glede pitanja je li predaja i preuzimanje otpadnog vozila može biti besplatna za posljednjeg posjednika, čak i u slučaju da otpadno vozilo koje se predaje ne sadrži bitne dijelove, države članice su imale podijeljena mišljenja. Nekoliko država članica, kao i RH, su podržale ovakvu mogućnost, dok su s druge strane druge bile protiv ovakvog pristupa. Nekoliko država članica su napomenule da mogu podržati ovakav pristup jer se radi o „may“ a ne o „shall“ odredbi, a što je također i mišljenje RH. Nekoliko država članica, uključujući RH, su na poziciji da uredba treba omogućiti da se uvjeti po ovom pitanju mogu propisati na nacionalnoj razini. Za RH je ovo pitanje bitno s obzirom da u nacionalnom sustavu gospodarenja otpadom predaja otpadnog vozila ne samo da je uvijek besplatna za posjednika, već posjednik koji predaje otpadno vozilo ima i pravo na propisanu nadoknadu koja se isplaćuje u punom iznosu za predaju otpadnog vozila koje sadrži sve bitne dijelove, odnosno u polovini tog iznosa ukoliko se predaje otpadno vozilo koje ne sadrži bitne dijelove.

Sporna/otvorena pitanja za DČ i EK:

1. Proširenje područja primjene uredbe (motocikli i teška vozila)

Prema izvornom prijedlogu EK-a, na teška vozila iz kategorija; M2, M3, N2, N3, O i motocikle iz kategorija L3e–L7e primjenjuju se sljedeći zahtjevi: informiranje o uklanjanju i zamjeni (sastavnih) dijelova, sakupljanje i obvezna dostava otpadnih teških vozila i motocikala ovlaštenim obrađivačima (ATF), uklanjanje onečišćenja i određene s tim povezane odredbe za proširenu odgovornost proizvođača (EPR), a koje bi obuhvatile troškove sakupljanja otpadnih vozila i uklanjanje onečišćenja na kraju njihova životnog vijeka.

EK ističe da je prema procjeni učinaka predložen postupni pristup za motocikle i teška vozila, kako se ne bi prebrzo propisalo previše mjera. U prvoj fazi određeni su samo neki zahtjevi za fazu gospodarenja otpadom, a tek nakon revizije (95 mjeseci od stupanja na snagu uredbe) i zahtjevi za dizajn i ostali zahtjevi za gospodarenje otpadom. Glavni razlozi za ovakav pristup su nedostatak podataka o načinu obrade te smanjenje opterećenja za taj sektor. EK upozorava da izmjena jedne odredbe ima implikacije na druge odredbe. EK po ovom pitanju ukazuje na važnost proporcionalnosti pristupa te navodi da u procjeni učinka nije bilo jasnih indikacija o nedostatku kružnosti u ovim kategorijama vozila te zato poziva na oprez. Zahtjevi za dizajn za ove kategorije su različiti, teška vozila su napravljena za veliki broj kilometara i vrlo lako se

servisiraju, dok je za autobuse drukčija situacija. EK dalje navodi da treba uzeti u obzir da su obrađivači otpadnih vozila vrlo specijalizirani, dok za motocikle ističe i da se često popravljaju od strane samih korisnika.

Predsjedništvo je posvetilo značajno vrijeme za raspravu o zahtjevu niza država članica da se poveća razina ambicija u pogledu teških teretnih vozila i vozila na dva ili tri kotača te četverocikla. To uključuje nove obveze, koje su u početku bile predviđene samo za osobne automobile i laka komercijalna dostavna vozila, poput dizajna koji omogućuje uklanjanje određenih dijelova, uspostave strategije cirkularnosti ili označavanja dijelova. Istodobno, režim proširene odgovornosti proizvođača (EPR) za teška teretna vozila i motocikle od nedavno bi pokrивao ne samo njihovo prikupljanje i uklanjanje onečišćenja, kako je predložila EK, već i troškove lanca obrade u cjelini, kao što je već slučaj za osobna vozila i laka komercijalna dostavna vozila.

Većina država članica, kao i RH, slaže se s predsjedništvom da se i na teška teretna vozila i na motocikle primjeni cijeli lanac obrade, a ne samo sakupljanje i uklanjanje onečišćenja. Nekoliko ih je protiv spomenutog širenja, a jedna samo za teška vozila jer je potrebno više vremena za reciklažere da budu spremni i sposobni za njihovu obradu te za motocikle proizvedene u maloj seriji.

2. Minimalni obvezni udio recikliranog sadržaja u vozilima - ambicija ciljeva

Pitanje minimalnog recikliranog sadržaja (MRS) još je jedan odraz ukupne ekološke ambicije prijedloga. Dok se čini da su brojne države članice spremne podržati cilj od 25% recikliranog sadržaja plastike u osobnim automobilima i lakim komercijalnim dostavnim vozilima, kako je predložila EK, druge upozoravaju da bi to moglo dovesti do poremećaja na tržištu u slučaju nestašice recikliranog materijala. S druge strane, ambiciozni ciljevi recikliranja u drugim instrumentima, kao što je nedavno finalizirana Uredba (EU) 2025/40 o ambalaži i ambalažnom otpadu, izmjeni Uredbe (EU) 2019/1020 i Direktive (EU) 2019/904 te stavljanju izvan snage Direktive 94/62/EZ, mogli bi osigurati dostupnost dovoljnih količina recikliranog materijala. Što se tiče povezanog podcilja od 25% u sustavu zatvorene petlje, neke države članice postavljaju pitanje može li se otpad prije potrošnje koristiti za ispunjenje dijela ovog cilja.

EK navodi da se minimalni reciklirani sadržaj (MRS) plastike i ostalih materijala odnosi na svaki tip vozila te da plastični reciklat mora biti od plastičnog otpada nakon potrošnje. Time se želi potaknuti razvoj tržišta i investicija u tehnologije za kvalitetnije recikliranje jer se trenutno samo 2,5 % reciklirane plastike iz otpada nakon potrošnje ugrađuje u vozila i samo se oko 20 % plastike iz otpadnih vozila reciklira. EK navodi da dio industrije smatra da još uvijek nema adekvatne tehnologije za postizanje predloženih ciljeva, a da reciklažeri uglavnom podržavaju uvođenje ciljeva za plastiku te smatraju važnim uključivanje kemijskog recikliranja, kao i ranije određivanje ciljeva za druge materijale (čelik, aluminij).

Vezano za stopu cilja za minimalni reciklirani sadržaj plastike u novim vozilima, većina država članica podržava postupni pristup od 20 % 72 mjeseca, a drugi cilj od 25 % 108 mjeseci od stupanja na snagu uredbe, kako je predloženo u novom kompromisnom tekstu od

11. veljače 2025. Međutim, oko stope prvog cilja (6 godina od stupanja na snagu uredbe) države članice su podijeljene, dio ih može prihvatiti predloženo sniženje s 25 na 20 %, a dio država članica traže da to bude 15 %. Kao glavni razlog spuštanja ambicije se navodi dostupnost recikliranog materijala i sigurnosni aspekti recikliranog materijala. Jedna država članica ukazuje na problem različitih vrsta plastike u vozilima, a druga država i RH ukazuju da će ispunjavanje cilja ovisiti o metodologiji izračuna. Jedna država članica nadalje navodi da treba uzeti u obzir da je dio te plastike onečišćen postojećim organskim onečišćujućim tvarima (POPs tvarima) te se ne može reciklirati, što treba uzeti u obzir pri određivanju minimalnog recikliranog sadržaja (MRS) cilja za plastiku.

Velika većina država članica želi zadržati zaštitni mehanizam koji omogućava EK-u da u slučaju nedostatka ili povećane cijene reciklirane plastike donese privremene derogacije od cilja za minimalni reciklirani sadržaj plastike.

U odnosu na moguće propisivanje minimalnog recikliranog sadržaja za čelik u novim vozilima; većina država članica navodi da je potrebna studija izvedivosti koja će provjeriti učinak takvog cilja na industriju. Dvije smatraju da određivanje takvog cilja nije potrebno jer postoji uspješno tržište za reciklirani čelik, a jedna dodaje da nema dovoljno otpadnog čelika za recikliranje unutar EU-a jer se većinom izvozi u treće zemlje. S druge strane, nekoliko država članica može podržati uvođenje cilja minimalnog recikliranog sadržaja (MRS) već sada, s time da dvije smatraju da je moguće uvesti predmetni cilj u stopi od 10 do 15 %, a nakon studije i više.

Tri države članice navode da je potrebna i procjena kakav bi to utjecaj imalo na procese dekarbonizacije, a dvije navode da je potrebna i metodologija izračuna za takav cilj, prije određivanja samog cilja (predloženo je 20 %).

3. Popis dijelova iz otpadnih vozila za koje je obvezno uklanjanje prije rezanja (šrediranja), a u cilju njihove ponovne uporabe, ponovne proizvodnje ili obnavljanja, recikliranja i posebne obrade.

Održane su temeljite rasprave o opsegu dijelova i komponenti, koji moraju biti projektirani na način koji ne ometa njihovu obaveznu demontažu iz otpadnog vozila. Većina država članica spremna je prihvatiti popis koji je predložila EK u dijelu C Priloga VII. Prijedlogu ili čak predložiti dodatne komponente koje treba obuhvatiti (npr. sustavi start-stop ili pumpe za pomoć pri upravljanju ili bilo koji dijelovi iznad 10 kg mase), dio država članica tvrdi da bi trebali biti obuhvaćeni samo dijelovi za koje postoji stvarni tržišni interes za ponovnu upotrebu te u smislu toga predlažu isključenja pojedinih dijelova i komponenti s popisa. Opet, ova rasprava odražava zajednički cilj uspostavljanja ravnoteže između ekoloških ciljeva i očuvanja konkurentnosti.

Pored toga, u dijelu C Priloga VII. jedna država članica želi brisati mjenjač i motor, a druga želi dodati hidraulične pumpe i start-stop sustav. Jedna država članica smatra da treba uvesti obvezu obrađivaču (ATF) da prije uklanjanja dijelova mora sam provjeriti postoji li tržište za te dijelove. Jedna država članica ima ispitnu rezervu i s aspekta sigurnosti ju zanima je li ATF prikladno mjesto za provjeru jesu li uklonjeni dijelovi s otpadnog vozila pogodni za ponovnu

uporabu ili bi to trebao procijeniti sam proizvođač vozila. Jedna država članica ističe i pitanje moguće odgovornosti za takve dijelove dok druga predlaže da se uz ATF u provjeru dijelova uključe i drugi ekonomski operateri, npr. dobavljači. Jedna država članica želi precizirati da garancija za predmetne dijelove mora biti obvezna.

EK ističe da je u ovoj uredbi predviđena ravnoteža između popisa sastavnih dijelova iz otpadnih vozila, koji podliježu obveznom uklanjanju prije rezanja (šrediranja), i izuzeća od ove obveze u vidu kriterija za dopuštanje rezanja i usitnjavanja otpadnih vozila i njihovih sastavnih dijelova i materijala zajedno s ostalim otpadom (miješanja), a sve u cilju poticanja i omogućavanja razvoja tehnologija nakon šrediranja, kao i u cilju povećanja kvalitete i količina obrađenog otpada.

Glede predloženih kriterija za dopuštanje rezanja i usitnjavanja otpadnih vozila i njihovih sastavnih dijelova i materijala zajedno s ostalim vrstama otpada (miješanje) i primjenu *post-shredding* tehnologija u dijelu G Priloga VII. Prijedloga, koji države članice uglavnom podržavaju, ključan element je prag za sadržaj ukupnog bakra u reciklatu. Predloženi kompromis od 0,2 % ukupne količine bakra podržavaju dvije države članice, dok jedna ima ispitnu rezervu, a jedna predlaže ambiciozniji prag za bakar od 0,1 % jer sadašnja (*post-shredding*) tehnologija to već omogućava, a jedna država članica želi prag od 0,25 %.

4. Besplatna predaja i preuzimanje otpadnih vozila koja nemaju bitne dijelove

Na zadnjem sastanku 17. veljače 2025. godine, uz RH su jedino četiri države članice tražile uključivanje predmetne „may“ odredbe u uredbu, prema kojoj bi države članice bile u mogućnosti same na svom području urediti ovo pitanje, a načelno i još jedna država članica koja želi više fleksibilnosti za postojeće EPR sustave.

Stav RH o spornim/otvorenim pitanjima DČ i EK:

1. Proširenje područja primjene uredbe (motocikli i teška vozila)

RH smatra da se područje primjene ove uredbe treba proširiti i na teška teretna vozila i na motocikle te da se na iste treba primijeniti cijeli lanac obrade, a ne samo sakupljanje i uklanjanje onečišćenja.

2. Minimalni obvezni udio recikliranog sadržaja u vozilima - ambicija ciljeva

RH je fleksibilna po pitanju ambicije ciljeva minimalnog obveznog udjela recikliranog sadržaja u vozilima te se u duhu kompromisa voljna prikloniti mišljenju većine država članica. Spomenuti stav odnosi se i na podcilj u sustavu zatvorene petlje, odnosno na pitanje uključivanja proizvodnog otpada u izračun istog.

3. Popis dijelova iz otpadnih vozila za koje je obvezno uklanjanje prije rezanja (šrediranja), a u cilju njihove ponovne uporabe, ponovne proizvodnje ili obnavljanja, recikliranja i posebne obrade

RH je fleksibilna po pitanju popisa dijelova iz otpadnih vozila za koje je obvezno uklanjanje prije rezanja (šrediranja), a u cilju njihove ponovne uporabe, ponovne proizvodnje ili obnavljanja, recikliranja i posebne obrade. RH je sklonija poziciji da postojanje tržišta, odnosno potražnje za rezervnim dijelovima, treba biti uvjet za primjenu obveze uklanjanja dijelova s otpadnog vozila. U duhu kompromisa RH je voljna prikloniti se mišljenju većine država članica.

4. Besplatna predaja i preuzimanje otpadnih vozila koja nemaju bitne dijelove

RH smatra da predaja otpadnog vozila mora biti besplatna po posljednjeg posjednika čak i u slučaju da otpadno vozilo, koje se predaje, ne sadrži bitne dijelove. RH smatra da uredba treba omogućiti fleksibilnost državama članicama da uvjete po ovom pitanju mogu same propisati na nacionalnoj razini.

Postojeće zakonodavstvo RII i potreba njegove izmjene slijedom usvajanja dokumenta:

Gospodarenje vozilima i otpadnim vozilima trenutno je obuhvaćeno:

- Zakonom o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 84/21, 142/23);
- Pravilnikom o gospodarenju otpadom („Narodne novine“, broj 106/22 i 138/24);
- Pravilnikom o gospodarenju posebnim kategorijama otpada u sustavu Fonda („Narodne novine“, broj 124/23).

Donošenje prijedloga uredbe zahtjeva:

- implementiranje uredbe u zakonodavni okvir RH putem odredbi Zakona o provedbi uredbe (nadležna tijela, prekršajne odredbe) i izmjene drugih provedbenih propisa RH.

Utjecaj provedbe dokumenta na proračun RH:

Trenutno još nije moguće procijeniti učinak provedbe uredbe na proračun RH.



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 13.7.2023.
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o zahtjevima za kružnost u konstrukciji vozila, o gospodarenju otpadnim vozilima, o
izmjeni uredbi (EU) 2018/858 i 2019/1020 i o stavljanju izvan snage direktiva
2000/53/EZ i 2005/64/EZ**

(Tekst značajan za EGP)

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

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Europski zeleni plan je europska strategija rasta kojom se nastoji osigurati klimatski neutralno, čisto i kružno gospodarstvo do 2050., u kojem je upravljanje resursima optimizirano, a onečišćenje svedeno na najmanju moguću mjeru. U akcijskom planu za kružno gospodarstvo¹ i novoj industrijskoj strategiji za Europu² izložen je plan za europsku industriju radi postizanja ciljeva zelenog plana. Akcijski plan sadržava i obvezu revizije zakonodavstva o otpadnim vozilima kako bi se „promicali kružniji poslovni modeli povezivanjem problema u dizajnu sa zbrinjavanjem vozila na kraju njihova životnog vijeka, pri čemu će se razmotriti propisi o obveznom udjelu recikliranog sadržaja u određenim materijalima te će se povećati učinkovitost recikliranja”. U akcijskom planu EU-a „Prema postizanju nulte stope onečišćenja zraka, vode i tla”³ istaknuto je i da Komisija treba predložiti nove mjere za smanjivanje vanjskog ekološkog otiska EU-a povezanog s izvozom otpadnih i rabljenih vozila.

I Europsko vijeće⁴ i Parlament⁵ prepoznali su važnost te inicijative. U komunikaciji uz prijedlog Europskog akta o kritičnim sirovinama⁶ također je istaknuta važnost automobilskeg sektora za održivu opskrbu kritičnim sirovinama i povećanje strateške autonomije EU-a.

Po količini potrebnih resursa proizvodnja vozila spada među najzahtjevnije industrije. Europski automobilskeg sektor odgovoran je za 19 % potražnje za industriju čelika u EU-u (više od 7 milijuna tona godišnje), 10 % ukupne potrošnje plastike (6 milijuna tona godišnje) i znatan udio potražnje za aluminijem (42 % za svu prijevozu opremu, približno 2 milijuna tona godišnje), bakrom (6 % za automobilske dijelove), gumom (65 % proizvodnje gumene robe široke potrošnje) i staklom (1,5 milijuna tona ravnog stakla proizvedenog u EU-u).

Kako automobilskeg sektor bude prelazio na mobilnost s nultim emisijama i kako se u vozila bude ugrađivalo sve više elektronike, tako će se povećavati potražnja za bakrom i kritičnim sirovinama. One uključuju elemente rijetkih zemalja koji se koriste u trajnim magnetima u motorima električnog pogona, a automobilskeg sektor je tu među najvećim potrošačima. U automobilskeg sektoru koriste se i složeniji i laki materijali kao što su kompozitna plastika, visokokvalitetni čelik i slitine aluminija.

Zbog toga proizvodnja vozila može imati velik ekološki otisak. To je ponajprije posljedica emisija stakleničkih plinova nastalih zbog energije potrebne za vađenje i obradu primarnih materijala kao što su ugljen i željezna ruda (za čelik), boksit (za aluminij), bakar i nafta (za plastiku). Sve veća upotreba složenih i kompozitnih materijala posebno je problematična za rastavljanje, ponovnu uporabu i recikliranje otpadnih vozila.

U tom je kontekstu cilj ovog prijedloga olakšati prelazak automobilskeg sektora na kružno gospodarstvo u svim fazama vozila – od konstrukcije do konačne obrade na kraju njegova životnog vijeka. Prijedlog se temelji na evaluaciji postojećeg zakonodavstva, koje se sastoji od dvije direktive, Direktive 2000/53/EZ o otpadnim vozilima (Direktive o otpadnim

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

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

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

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

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

⁶ COM(2023) 165 final.

vozilima”)⁷ i Direktive 2005/64/EZ o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe⁸.

Direktiva o otpadnim vozilima donesena je 2000. i bila prvi usklađeni okvir EU-a osmišljen da se vozila na kraju svojeg životnog vijeka koja se smatraju otpadom obrađuju na način prihvatljiv za okoliš. U toj su direktivi utvrđene odredbe o sakupljanju otpadnih vozila i uklanjanju onečišćenja iz takvih vozila, o ograničenjima na korištenje opasnih tvari u novim vozilima i s ciljevima ponovne uporabe i recikliranja (85 %) i ponovne uporabe i uporabe (95 %) na temelju prosječne mase otpadnih vozila po vozilu i godini. To se zakonodavstvo nije značajno mijenjalo od donošenja.

Tijekom revizije Okvirne direktive o otpadu 2018. su zakonodavci su se složili⁹ da će Komisija „preispitati Direktivu [o otpadnim vozilima] do 31. prosinca 2020. i u tu svrhu Europskom parlamentu i Vijeću dostaviti izvješće, prema potrebi popraćeno zakonodavnim prijedlogom”. Izvješće je pokazalo da bi fokus revizije Direktive o otpadnim vozilima trebala biti izvedivost postavljanja ciljeva za recikliranje za određene materijale i problem otpadnih vozila za koja se ne zna gdje se nalaze.

U Direktivi o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe donesenoj 2005. utvrđena je da su odredbe Direktive o otpadnim vozilima usko povezane s odredbama o konstrukciji s obzirom na mogućnost ponovne uporabe, recikliranja i uporabe u postupku homologacije tipa vozila. Konkretno, u Direktivi o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe navedeno utvrđeno je da bi vozila trebala biti izrađena tako da se 85 % njihove mase može reciklirati/ponovno uporabiti i 95 % njihove mase ponovno uporabiti/oporabiti, a u Direktivi o otpadnim vozilima utvrđeni su isti ciljevi za države članice kad je riječ o mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i uporabe vozila. Direktiva o homologaciji tipa vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe je dio okvira za homologaciju tipa¹⁰, prema kojem se novi tipovi vozila ispituju i homologiraju prije stavljanja na tržište EU-a, pri čemu moraju ispuniti niz tehničkih zahtjeva.

Predloženom uredbom stavljaju se izvan snage i Direktiva o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe i Direktiva o otpadnim vozilima te se zamjenjuju jedinstvenim pravnim instrumentom. Opći je cilj uredbe modernizirati postojeće zakonodavstvo EU-a i poboljšati funkcioniranje jedinstvenog tržišta EU-a uz smanjenje negativnih utjecaja na okoliš povezanih s konstrukcijom, proizvodnjom i životnim vijekom i obradom vozila na kraju životnog vijeka i pridonošenje održivosti automobilskeg sektora i sektora recikliranja.

Riječ je o inicijativi u okviru Programa za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT).

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Predložena uredba temelji se na sveukupnom zakonodavstvu EU-a o homologaciji motornih vozila, kojim se nastoji olakšati slobodno kretanje automobilskeg proizvoda na jedinstvenom tržištu uvođenjem zajedničkih zahtjeva za postizanje ciljeva u području okoliša, energetske učinkovitosti i sigurnosti. U Uredbi (EU) 2018/858¹¹ utvrđen je središnji proceduralni okvir

⁷ Direktiva 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. rujna 2000. o otpadnim vozilima.

⁸ Direktiva 2005/64/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. listopada 2005. o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe.

⁹ Vidjeti članak 10.a Direktive 2018/849/EU, SL 150, 30.5.2018., str. 93.

¹⁰ Uredba (EU) 2018/858 o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila.

¹¹ Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica

za zahtjeve za homologaciju i nadzor tržišta motornih vozila. Utvrđena su pravila za sukladnost tipova vozila sa zahtjevima iz nekoliko dijelova zakonodavstva, koji su navedeni u prilogima toj uredbi. U predloženoj uredbi utvrđuju se zahtjevi za kružni dizajn i proizvodnju motornih vozila. Ta će uredba biti uvrštena u navedene priloge kako bi se u okviru homologacije provjerilo te zahtjeve i pobrinulo da budu ispunjeni¹².

Predložena uredba dopunjava nedavne zakonodavne prijedloge Komisije s ciljem boljeg ekološkog dizajna proizvoda i održivog gospodarenja otpadom te je dosljedna s tim prijedlozima.

To se odnosi na prijedlog nove uredbe o baterijama¹³, koji obuhvaća automobilske baterije i sadržava sveobuhvatan novi pravni okvir za njihov cijeli životni ciklus, osmišljen za rješavanje pitanja njihova ekološkog otiska. U predloženoj uredbi o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i oporabe i o otpadnim vozilima nema odredbi kojima se reguliraju dizajn, proizvodnja i kraj životnog vijeka baterija. Ona obuhvaća vozila u cjelini, njihove dijelove i sastavne dijelove (osim baterija) kao dopuna prijedlogu uredbe o baterijama i doprinosi rješavanju ukupnog ekološkog otiska vozila. Sadržava i odredbe osmišljene za lakše uklanjanje baterija iz otpadnih vozila kako bi ih se moglo ponovno upotrijebiti ili reciklirati u skladu s uredbom o baterijama.

Uz prijedlog o baterijama Komisija je iznijela i prijedloge za rješavanje problema ekološkog otiska drugih resursno intenzivnih sektora (kao što su građevni proizvodi¹⁴ i tekstil¹⁵). Predložena uredba o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i oporabe i o otpadnim vozilima dopunjava tu inicijativu time što regulira automobilski sektor kako bi se na proizvođače primjenjivala zajednička pravila za izradu vozila koja se stavljaju na tržište Unije radi lakšeg prelaska tog sektora na kružno gospodarstvo i jačanja njegove održivosti.

Predložena uredba također je dosljedna s prijedlogom uredbe o ekološkom dizajnu održivih proizvoda¹⁶, kojim se nastoji omogućiti utvrđivanje zahtjeva za održivost i informacije za čitav niz fizičkih proizvoda. Za razliku od drugih proizvoda, kako je već navedeno, zahtjevi za kružni dizajn i proizvodnju motornih vozila trenutačno se temelje na posebnom pravnom okviru koji se primjenjuje na vozila i unutar kojeg su ti zahtjevi utvrđeni. Taj je okvir homologacijski postupak, koji služi da bi se zajamčilo da su zahtjevi ispunjeni. Taj pravni okvir stoga je drukčiji od onog koji je utvrđen u budućoj uredbi o ekološkom dizajnu održivih proizvoda. U uredbi o ekološkom dizajnu održivih proizvoda ne razmatra se ni faza na kraju životnog vijeka vozila, koja je predmet predložene uredbe o homologaciji motornih vozila s

namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).

¹² Proizvođač može dobiti certifikat za tip vozila u jednoj zemlji EU-a pa taj tip stavljati na tržište u cijelom EU-u bez dodatnih ispitivanja. Certifikat izdaje nacionalno homologacijsko tijelo, a ispitivanja provode imenovane tehničke službe: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_hr.

¹³ Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o baterijama i otpadnim baterijama, stavljanju izvan snage Direktive 2006/66/EZ i izmjeni Uredbe (EU) 2019/1020, 2020/0353(COD).

¹⁴ Prijedlog uredbe o utvrđivanju usklađenih uvjeta za stavljanje na tržište građevnih proizvoda (COM(2022) 144).

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

¹⁶ Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi okvira za utvrđivanje zahtjeva za ekološki dizajn održivih proizvoda i stavljanju izvan snage Direktive 2009/125/EZ, COM(2022) 142 final, 2022/0095 (COD).

obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe te o otpadnim vozilima.

Konačno, u predloženoj uredbi ne uzima se u obzir otprema otpadnih vozila, koja je uređena uredbom o pošiljkama otpada¹⁷. Otpadna vozila smatraju se opasnim otpadom te je, u skladu s Uredbom o pošiljkama otpada, njihov izvoz iz EU-a u treće zemlje koje nisu članice OECD-a zabranjen. Ostale odredbe Uredbe o pošiljkama otpada primjenjuju se i na druge otpreme otpadnih vozila, uključujući one među državama članicama EU-a.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Također postoje sinergije između ovog prijedloga uredbe i drugih politika EU-a, a posebno klimatske politike. Prelazak automobilskeg sektora na kružnost važan je kako bi EU postigao ciljeve klimatske neutralnosti do 2050. koji su utvrđeni u „Europskom zakonu o klimi”¹⁸. To je važan element **za nekoliko drugih inicijativa iz paketa „Spremni za 55 %”**¹⁹. Ova je inicijativa ujedno dopuna drugih nedavnih zakonodavna promjena osmišljenih za transformaciju automobilske industrije, kao što su nedavno revidirane standardne vrijednosti za CO₂ za automobile i kombije²⁰, predložena norma Euro 7 za emisije iz novih motornih vozila²¹ i tekuća revizija tri direktive iz „paketa o tehničkoj ispravnosti”²². Nadalje, ona je i dopuna Akta o kritičnim sirovinama²³ time što uvodi mjere posebno osmišljene za postizanje veće razine kružnosti kritičnih sirovina koje se koriste u vozilima, osobito uklanjanjem, ponovnom uporabom i recikliranjem dijelova, sastavnih dijelova i materijala koji sadržavaju takve kritične sirovine.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Zakonodavni prijedlog temelji se na članku 114. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU), čiji je cilj osigurati funkcioniranje jedinstvenog tržišta²⁴. To je važno jer se u ovom prijedlogu utvrđuju jasni i jedinstveni zahtjevi kojima se uređuje stavljanje vozila na tržište

¹⁷ Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o pošiljkama otpada i o izmjeni Uredbe (EU) br. 1257/2013 i Uredbe (EU) 2020/1056, COM(2021) 709 final, 2021/0367(COD).

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

¹⁹ Više informacija o tom paketu dostupno je na:

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hr/IP_21_3541.

²⁰ Uredba (EU) 2023/851 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. travnja 2023. o izmjeni Uredbe (EU) 2019/631 u pogledu postrožavanja standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila u skladu s povećanjem klimatskih ambicija Unije (SL L 110, 25.4.2023, str.).

²¹ Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7).

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

²³ Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi okvira za sigurnu i održivu opskrbu kritičnim sirovinama i o izmjeni uredbi (EU) br. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 i (EU) 2019/1020, COM(2023) 160 final, 2023/0079 (COD).

²⁴ Napominje se da je ovaj prijedlog jedan u nizu zakonodavnih prijedloga koje je Komisija nedavno iznijela, a kojima se nastoje obuhvatiti zahtjevi za održivost/kružnost koji se primjenjuju na cijeli životni ciklus proizvoda u okviru jedinstvenog zakonodavnog akta i čija je pravna osnova članak 114. Drugi prijedlozi su Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o baterijama i otpadnim baterijama, Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi okvira za utvrđivanje zahtjeva za ekološki dizajn održivih proizvoda i Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o ambalaži i ambalažnom otpadu.

EU-a i njihovo sakupljanje i obrada na kraju životnog vijeka, što je potrebno za lakši prelazak tog sektora na kružno gospodarstvo. Članak 114. UFEU-a je pravna osnova cijelog regulatornog okvira za homologaciju tipa motornih vozila, uključujući Direktivu o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i oporabe, a pravna osnova Direktive o otpadnim vozilima pripada domeni okoliša (članak 192. UFEU-a).

Prijedlog nudi rješenja za više važnih problema povezanih s jedinstvenim tržištem. Među njima su (i.) nejednaka provedba Direktive o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i oporabe i Direktive o otpadnim vozilima jer moguća različita tumačenja odredbi tih direktiva gospodarske subjekte dovodi u različite situacije ovisno o tome gdje stavljaju vozila na tržište i gdje obrađuju otpadna vozila, (ii.) nedovoljno razvijeno tržište EU-a za sekundarne materijale namijenjene automobilskom sektoru, (iii.) prepreke funkcioniranju tržišta recikliranja i poboljšanju ekonomija razmjera, (iv.) trajni problem vozila za koja se ne zna gdje se nalaze i nedovoljno jasno razlikovanje otpadnih vozila i rabljenih vozila u izvozu i (v.) potreba za stabilnim i potpuno usklađenim regulatornim okvirom kako bi se omogućili bolji rezultati, uključujući potrebna ulaganja, svih gospodarskih subjekata uključenih u proizvodnju vozila i obradu vozila na kraju životnog vijeka.

Glavni je cilj ovog prijedloga uspostaviti bolju povezanost zahtjeva za konstrukciju vozila i odredbi koje se odnose na gospodarenje otpadnim vozilima, čime se omogućuje neometano funkcioniranje jedinstvenog tržišta. Stoga su zahtjevi za konstrukciju vozila formulirani tako da zapravo budu preduvjet za ispravnu provedbu odredbi o gospodarenju otpadnim vozilima. Primjeri takvih dvostrukih zahtjeva uključuju stope mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe u odnosu na ciljeve za ponovnu uporabu, recikliranje i oporabu, zahtjeve za tvari prisutne u vozilima u odnosu na obvezu uklanjanja dijelova i sastavnih dijelova koji sadržavaju te tvari prije rezanja otpadnih vozila, zahtjeve za reciklirani sadržaj u odnosu na cilj recikliranja plastike i konstrukciju koja će olakšati uklanjanje dijelova u odnosu na obvezu uklanjanja dijelova prije rezanja otpadnih vozila.

Članak 114. UFEU-a stoga je odgovarajuća pravna osnova za ovaj prijedlog jer omogućuje da zahtjevi koji se odnose na okoliš budu osnovni uvjeti za homologaciju, a time i stavljanje vozila na tržište EU-a, te da se usklade zahtjevi za obradu vozila na kraju njihova životnog vijeka. Osnovna je logika ovog prijedloga ujednačavanje zahtjeva za stavljanje na tržište (točnije, zahtjeva za homologaciju vozila) i time osigurati da se vozila, kad dođu do kraja životnog vijeka, obrađuju na ekološki prihvatljiv način i da se iz njih mogu djelotvorno dobiti kvalitetne sekundarne sirovine. Stoga, kad je riječ o ovom prijedlogu, cilj zaštite okoliša nije neovisan, već je osnovni motiv usklađivanja zahtjeva za konstrukciju s obzirom na mogućnost ponovne uporabe, recikliranja i oporabe vozila.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Da bi jedinstveno tržište EU-a bilo usklađeno i dobro funkcioniralo i da bi automobilski sektor glatko prešao na kružno gospodarstvo, u skladu s ciljem iz europskog zelenog plana, važno je utvrditi zajednički skup pravila na razini EU-a s jasnim zahtjevima i obvezama za države članice i poduzeća. Ciljevi preispitivanja propisa EU-a o otpadnim vozilima ne mogu se u dostatnoj mjeri ostvariti pojedinačnim mjerama država članica; s obzirom na opseg i učinke mjera, najbolje ih je ostvariti mjerama na razini EU-a.

Usklađivanjem zahtjeva riješili bi se provedbeni problemi uzrokovani različitim tumačenjima postojećeg zakonodavstva. Bez uvođenja mjera na razini EU-a postoji rizik od fragmentiranja tržišta EU-a i od toga da će napredak prema kružnom gospodarstvu ovisiti o onome što poduzeća i pojedinačne države članice dobrovoljno poduzmu.

- **Proporcionalnost**

Načelo proporcionalnosti odražava se u oblikovanju svih mjera iz predložene uredbe. Na primjer, u njoj se područje primjene postojećeg zakonodavstva postupno proširuje na nova vozila, s prijelaznim razdobljima za sve nove zahtjeve kako bi se gospodarski subjekti imali vremena prilagoditi novim pravilima.

Detaljniji opis procjene proporcionalnosti za svaku opciju politike nalazi se u Prilogu 8. Izvješću o procjeni učinka.

- **Odabir instrumenta**

Odabran je oblik uredbe kako bi se stvorio usklađeni okvir primjenjiv na konstrukciju, proizvodnju i kraj životnog vijeka vozila. Time će se zajamčiti pravna sigurnost potrebna gospodarskim subjektima i tijelima država članica. Objedinjavanjem svih zahtjeva u jedinstveni akt pojednostavnit će se postojeće regulatorno stanje te pridonijeti snažnijoj integraciji jedinstvenog tržišta EU-a. Odabir uredbe umjesto direktive znači i smanjivanje administrativnih troškova zbog prenošenja prava u nacionalno zakonodavstvo i omogućuje ranija primjena novih zahtjeva EU-a. Odabir uredbe je dosljedan s regulatornim okvirom za homologaciju, unutar kojeg se mjerama donesenima na razini EU-a nakon afere „Dieselgate”, povezane s emisijama, direktive pretvaraju u uredbe.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- **Ex post evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Evaluacijama Direktive o otpadnim vozilima²⁵ i Direktive o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i oporabe²⁶ utvrđeno je da je općenitost njihovih odredbi jedan od glavnih nedostataka koji je prepreka prelasku cijelog automobilskeg lanca opskrbe na kružno gospodarstvo. Ti su nedostaci razmotreni u mišljenju platforme Fit for Future (F4F)²⁷. Utvrđeni su sljedeći problemi koji ometaju funkcioniranje jedinstvenog tržišta EU-a i dostizanje razine zaštite okoliša koju EU želi postići:

- u konstrukciji i proizvodnji novih vozila ne pridonosi se dovoljno ambicijama europskog zelenog plana za klimatski neutralno, čisto i kružno gospodarstvo,
- obrada vozila na kraju njihova životnog vijeka nije optimalna u odnosu na njihov potencijal da pridonese klimatski neutralnom, čistom i kružnom gospodarstvu,
- znatan udio vozila koja su u području primjene Direktive o otpadnim vozilima nije sakupljen radi obrade u uvjetima sigurnosti za okoliš u EU-u, što potencijalno pridonosi onečišćenju u trećim zemljama,
- za vozila na koja se trenutačno ne primjenjuje Direktiva o otpadnim vozilima ne postoji usklađeni pristup na razini EU-a za konstrukciju, proizvodnju i obradu na kraju životnog vijeka, a posljedica je neiskorišteni potencijal za ciljeve kružnog gospodarstva u okviru europskog zelenog plana.

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

²⁶ Vidjeti Prilog 11. Izvješću o procjeni učinka.

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

Predložena uredba pristupa rješavanju tih problema prvenstveno u tri aspekta, a to su: zahtjevi za kružnost za homologaciju tipa vozila, gospodarenje otpadnim vozilima i izvoz rabljenih vozila.

- **Savjetovanja s dionicima**

U okviru evaluacije i procjene učinka održano je nekoliko savjetovanja s dionicima. Ta su savjetovanja, a posebno otvorena javna savjetovanja, ciljana savjetovanja, radionice za dionike²⁸ i bilateralni sastanci, bila temelj za predloženu uredbu.

Dionici i države članice općenito su se složili s glavnim nalazima evaluacije Direktive o otpadnim vozilima i potrebom da se propisi EU-a o otpadnim vozilima revidiraju kako bi se ti nalazi uzeli u obzir.

Mnogi dionici iz sektora proizvodnje automobila istaknuli su kako su već počeli uključivati načela kružnosti u svoju poslovnu praksu i da su potrebne tek manje izmjene kako bi se poboljšala provedba postojećeg zakonodavstva, pa stoga nisu smatrali da postoji potreba za spajanjem te direktive i Direktive o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe. Drugi su proizvođači smatrali poželjnim da se novim zakonodavstvom uvedu mjere za prilagođavanje konstrukcije recikliranju kako bi se zajamčili jednaki uvjeti i poboljšala transparentnost. Sektori rastavljanja i recikliranja, koji se uglavnom sastoje od malih i srednjih poduzeća, htjeli su ambicioznije zakonodavstvo o konstrukciji prilagođenoj rastavljanju/recikliranju i o razmjeni informacija dobivenih od proizvođača. Nevladine organizacije za zaštitu okoliša, tijela za gospodarenje otpadom i javna tijela jednoglasno su podržali sveobuhvatan pristup koji se temelji na životnom ciklusu i konstrukciji za potrebe mjera kružnosti.

Premda su sektori recikliranja i rastavljanja i organizacije civilnog društva snažno poduprli propisivanje ciljeva za reciklirani sadržaj u novim vozilima, u automobilskom sektoru bilo je različitih mišljenja o propisivanju ciljeva za plastiku. Dionici iz tog sektora bili su zabrinuti zbog potencijalno nedostatne opskrbe pa su zagovarali kemijsko recikliranje (kao u industriji plastike). Industrija čelika nije podržala cilj za reciklirani sadržaj za čelik u novim vozilima.

Kad je riječ o obradi otpadnih vozila, dionici su zagovarali da se u mjerama za poboljšanje kvalitete materijala iz otpadnih vozila preferira ponovna uporaba rezervnih i sastavnih dijelova i visokokvalitetno recikliranje materijala iz otpadnih vozila. Međutim, sektor gospodarenja otpadom smatrao je da bi nove mjere kojima se uređuje obrada otpadnih vozila i njihova otpada mogle povećati troškove.

Općenito, dionici su snažno podržali donošenje ambicioznih mjera za rješavanje trajnog problema vozila za koja se ne zna gdje se nalaze. Podržani su i stroži zahtjevi za izvoz rabljenih vozila kako bi se spriječilo da se rabljena vozila koja nisu tehnički ispravna, koja onečišćuju zrak i koja ugrožavaju sigurnost na cestama izvoze iz EU-a u treće zemlje.

²⁸

Tijekom evaluacije Direktive održano je javno savjetovanje (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_hr). Početna procjena učinka objavljena je 15. listopada 2020. radi prikupljanja informacija od javnosti, a zatim je za vrijeme procjene učinka održano otvoreno javno savjetovanje u trajanju od 14 tjedana, od 20. srpnja do 26. listopada 2021. (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_hr).

Proizvođači vozila smatrali su da je sektor rastavljanja već samoodrživ i da nema potrebe za time da se troškovi obrade nadoknađuju uspostavom programa proširene odgovornosti proizvođača. Istaknuli su da je važno da proizvođači vozila imaju pravo ispunjavati svoje obveze pojedinačno ako se takvi programi uspostave. Sektori rastavljanja, rezanja i recikliranja tražili su veću financijsku odgovornost automobilske industrije radi pokrivanja dodatnih troškova povezanih s poboljšanjima kvalitete i mjere kojima će se štititi njihova neovisnost u tim programima.

Većina dionika, uključujući nevladine organizacije za zaštitu okoliša, javna tijela i subjekte za gospodarenje otpadom (uglavnom MSP-ove), zagovarala je proširenje regulatornog područja primjene Direktive o otpadnim vozilima na dodatne kategorije vozila. Proizvođači automobila i dobavljači automobilskih dijelova izrazili su različita mišljenja te istaknuli da kratkoročno ne bi bilo dobro potpuno proširiti područje primjene na nove kategorije vozila jer među njima ima razlika.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Za potrebe analize različitih regulatornih opcija Komisija je angažirala vanjske savjetnike kroz ugovor o potpori²⁹.

Dokazi su prikupljeni iz izvješća o evaluaciji Direktive o otpadnim vozilima³⁰ i ciljane evaluacije Direktive o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i oporabe, koja je provedena istovremeno s procjenom učinka i predstavljena u Prilogu 11. izvješću o procjeni učinka.

Zajednički istraživački centar (JRC), služba Europske komisije za znanost i znanje, izradio je tehničko izvješće o ciljevima za reciklirani plastični sadržaj u novim osobnim automobilima³¹ i izvješće o kritičnim sirovinama u automobilskom sektoru³². Rezultati tih izvješća uključeni su u procjenu učinka na kojoj se temelji ovaj prijedlog uredbe.

U prijedlogu se uzimaju u obzir i preporuke iz mišljenja platforme Fit for Future (F4F)³³.

Radi prikupljanja dodatnih dokaza provedene su dodatne, namjenske studije na temelju dostupnih podataka te su prikupljeni dodatni podaci. Ti su dokazi uključeni u rad na procjeni učinka.

- **Procjena učinka**

Ovaj prijedlog temelji se na procjeni učinka objavljenoj uz njega. U skladu s Komisijinim smjernicama za bolju regulativu Odbor za nadzor regulative izdao je dva mišljenja o radnim

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* (Studija za procjenu učinka radi preispitivanja Direktive 2000/53/EZ o otpadnim vozilima), Oeko-Institut, lipanj 2023.

³⁰ SWD(2021) 60 final

³¹ Maury, T., Tazi, N., Torres De Matos, C., Nessi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P. i Mathieux, F., *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars* (Prema ciljevima za reciklirani plastični sadržaj u novim osobnim automobilima), EUR 31047 EN, Ured za publikacije Europske unije, Luxembourg, 2022., ISBN 978-92-76-51784-9 (na internetu), doi:10.2838/834615 (na internetu), 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* (Početna analiza odabranih mjera za poboljšanje kružnosti kritičnih sirovina i drugih materijala u osobnim automobilima), EUR 31468 EN, Ured za publikacije Europske unije, Luxembourg, 2023., ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

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

verzijama izvješća o procjeni učinka čiji je fokus bio na opravdanosti mjera za izvoz rabljenih vozila, opisu učinaka najpoželjnije opcije, izborima nekih mjera o recikliranom sadržaju, programima proširene odgovornosti proizvođača i problemima povezanim s metodologijom na temelju koje je izvješće sastavljeno. Ta su mišljenja uzeta u obzir u završnom izvješću o procjeni učinka.

U procjeni učinka utvrđena su četiri problematična područja koja je potrebno rješavati na razini EU-a:

1. **kružnost nije dovoljno integrirana u konstrukciju i proizvodnju vozila**, a posljedica je velika ovisnost o primarnim sirovinama;
2. **kvaliteta obrade vozila na kraju njihova životnog vijeka nije optimalna** u odnosu na potencijal zadržavanja veće ekološke i ekonomske vrijednosti;
3. znatan udio **vozila za koja se ne zna gdje se nalaze** koja su u području primjene Direktive o otpadnim vozilima ne sakuplja se radi obrade u odgovarajućim ekološkim uvjetima, a svake se godine **iz EU-a izvozi puno tehnički neispravnih rabljenih vozila koja onečišćuju okoliš**;
4. **vozila koja su trenutačno izvan područja primjene Direktive o otpadnim vozilima** imaju neiskorišteni potencijal za kružnost, kojim se može doprinijeti ciljevima europskog zelenog plana.

Kako bi se pronašlo rješenje za svaki od tih problema, osmišljene su i analizirane konkretne opcije politika za svako od sljedećih područja:

1. **„kružni dizajn”**: konstrukcija i proizvodnja moraju postati kružne;
2. **„korištenje recikliranog sadržaja”**: udio recikliranih materijala u novim vozilima mora se povećati;
3. **„bolja obrada”**: obrada otpadnih vozila mora se poboljšati;
4. **„povećano sakupljanje”**: mora se povećati broj sakupljenih otpadnih vozila u EU-u i poboljšati kvaliteta rabljenih vozila koja se izvoze;
5. **„proširena odgovornost proizvođača (EPR)”**: moraju se donijeti odgovarajuće poticajne mjere za veće sakupljanje otpadnih vozila i poboljšati obrada otpada na temelju programa proširene odgovornosti proizvođača;
6. **„obuhvaćanje većeg broja vozila”**: područje primjene zakonodavstva mora se proširiti na dodatne kategorije vozila.

Mjere koje obuhvaća svaka od opcija prikazane su u tablici u nastavku. U posljednjem stupcu prikazane su mjere odabrane kao najpoželjnija opcija nakon procjene učinka.

Opcije politika	Br.	Mjere	Najpoželjnija opcija
NO1 – <i>Kružni dizajn</i>	1A	M1 – uvesti pravilnu provedbu zahtjeva za kružnost za nove tipove vozila u nova pravila za homologaciju tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe	☐ da
		M2 – dati ovlasti Komisiji da osmisli razrađenu metodologiju za utvrđivanje sukladnosti sa zahtjevima za ponovnu uporabu, recikliranje i uporabu	☐ da
		M3 – davanje osnovnih informacija o rastavljanju gospodarskim subjektima za obradu otpadnih vozila	☐ da
		M4a – izjava o zabrinjavajućim tvarima s obzirom na mogućnost njihove	ne
			ne

		ponovne uporabe, recikliranja i uporabe, koju provjeravaju homologacijska tijela M5a – uvođenje ograničenja za tvari na temelju revidirane Direktive o otpadnim vozilima	
	1B	<i>Uključuje mjere M1, M2 i M3 iz NO1A.</i> M4b – obvezna izjava o recikliranom sadržaju plastike, čelika i aluminija M5b – uvođenje ograničenja za tvari obuhvaćene u Uredbi REACH i drugom postojećem zakonodavstvu M6 – obveza proizvođača vozila da pripreme strategije za kružnost M7 – zahtjevi za konstrukciju za nova vozila radi lakšeg uklanjanja sastavnih dijelova	☐ da ne ☐ da ☐ da
	1C	<i>Uključuje mjere M1–M3, M6 i M7 iz NO1A i NO1B.</i> M4c – obvezna izjava o recikliranom sadržaju za materijale koji nisu plastika, uključujući kritične sirovine, čelik i aluminij M5c – hibridni pristup: zadržavanje trenutanih ograničenja iz Direktive o otpadnim vozilima i uvođenje novih ograničenja na temelju Uredbe REACH (<i>zasebno analizirano u Prilogu 9.</i>) M8 – uvođenje digitalne putovnice o kružnosti vozila	☐ da ☐ da ☐ da
Korištenje recikliranog sadržaja	2A	M9a – obvezni ciljevi za reciklirani udio za plastiku koja se koristi u vozilima – 6 % recikliranog plastičnog sadržaja do 2031. i 10 % do 2035., promatrano na razini voznog parka, pri čemu 25 % recikliranog materijala mora biti proizvedeno unutar zatvorene petlje, i pravila za izračun i provjeru M10a – davanje ovlasti Komisiji da postavi ciljeve obveznog recikliranog sadržaja za čelik, uključujući pravila za izračun i provjeru, na temelju namjenske studije izvedivosti	ne ☐ da
	2B	M9b – reciklirani plastični sadržaj: 25 % u 2031. samo za novohomologirana vozila, pri čemu 25 % mora biti proizvedeno unutar zatvorene petlje, i pravila za izračun i provjeru M10b – reciklirani sadržaj čelika: 20 % u novohomologiranim vozilima i pravila za izračun i provjeru	☐ da ne
	2C	M9c – reciklirani plastični sadržaj: 30 % u 2031. samo za novohomologirana vozila, pri čemu 25 % mora biti proizvedeno unutar zatvorene petlje, i pravila za izračun i provjeru M10c – reciklirani sadržaj čelika: 30 % u novohomologiranim vozilima, pri čemu 15 % mora biti proizvedeno unutar zatvorene petlje, i pravila za izračun i provjeru M11 – davanje ovlasti Komisiji da postavi ciljeve za obvezni reciklirani sadržaj za druge materijale (slitine aluminija, kritične sirovine), studija izvedivosti i pravila za izračun i provjeru ciljanih razina	ne ne ☐ da
NO3 – Bolja obrada	3A	M12 – usklađivanje definicije recikliranja i usklađivanje metodologije izračuna za stope recikliranja s ostalim zakonodavstvom o otpadu M13a – obvezno uklanjanje određenih dijelova/sastavnih dijelova prije rezanja radi poticanja njihova recikliranja ili njihove ponovne uporabe, „popis A” M14a – nova definicija „ponovne proizvodnje” i novi zahtjevi za praćenje ponovne uporabe/ponovne proizvodnje M16a – zabrana zbrinjavanja ostataka automobilskega otpada od postupka rezanja na odlagalištima	☐ da ☐ da ☐ da ☐ da
	3B	<i>Uključuje sve mjere iz NO3A (kumulativno).</i> M13b – obvezno uklanjanje duljeg popisa sastavnih dijelova, uključujući one s visokim udjelom vrijednih metala ili kritičnih sirovina, „popis B” M14b – tržišna potpora za uporabu rezervnih dijelova M15b – ciljevi za recikliranje plastike – 30 % M16b – zabrana da se otpadna vozila režu zajedno s otpadnom električnom i elektroničkom opremom i ambalažnim otpadom	☐ da ☐ da ☐ da ☐ da
	3C	<i>Uključuje sve mjere iz NO3A i NO3B (kumulativno).</i> M13c – obvezno uklanjanje dodatnih sastavnih dijelova, „popis C” M15c – staklo – 70 % recikliranja kao ambalažno staklo ili staklo istovrijedne kvalitete M16c – definiranje zahtjeva za tehnologije u fazi nakon rezanja radi poboljšanja kvantitete i kvalitete metalnih otpadaka oporabljenih iz otpadnih	ne ne ne

Paket najpoželjnijih politika je kombinacija sljedećih opcija.

Kružni dizajn. Najpoželjnija opcija obuhvaća kratkoročne obveze za proizvođače vozila da stave na raspolaganje detaljne, korisnicima prilagođene informacije o rastavljanju i recikliranju, među ostalim o uporabi i položaju kritičnih sirovina u vozilima i o udjelu recikliranog sadržaja u novim vozilima. Srednjoročne mjere uključuju reviziju metodologije za izračun mogućnosti recikliranja i ponovne uporabe novih vozila u fazi homologacije tipa i izradu putovnice o kružnosti vozila. Općenito, tim se mjerama u postupak homologacije uvode zahtjevi za kružnost za nove tipove vozila.

Reciklirani sadržaj. Najpoželjnija je opcija određivanje srednje razine ambicije s ciljem od 25 % recikliranog udjela plastike do 2030., od čega 25 % iz zatvorene petlje u okviru obrade otpadnih vozila. Kad je riječ o čeliku, Komisija se ovlašćuje za utvrđivanje cilja za udio recikliranog čelika u novohomologiranim vozilima u roku od tri godine od stupanja na snagu Uredbe, na temelju studije izvedivosti. U budućnosti će se procijeniti opcija da se utvrde ciljevi za reciklirani sadržaj za druge materijale, kao što su aluminij i kritične sirovine, na temelju promjena u konstrukciji automobila i dostupnosti kapaciteta za recikliranje.

Bolja obrada. Najpoželjnija opcija uključuje strožu definiciju recikliranja, zabranu da se na odlagališta odlažu frakcije ostataka od rezanja u automobilskom sektoru i srednje ambiciozne obveze u pogledu uklanjanja kako bi se poboljšala uporaba ključnih sastavnih dijelova iz otpadnih vozila bez nametanja neproporcionalnih troškova subjektima za obradu. Time će se povećati uporaba (kritičnih) sirovina i poboljšati kvaliteta frakcija plastike, čelika i aluminija.

Povećano sakupljanje. Najpoželjnija opcija je najambicioznija opcija politike. Mjerama kao što su jasnija raspodjela odgovornosti za potvrde o uništenju, obvezujući kriteriji za razlikovanje rabljenih vozila od otpadnih vozila i nove provedbene odredbe znatno će se povećati broj otpadnih vozila koja se zakonito obrađuju u EU-u. Zabranit će se i izvoz vozila koja više nisu tehnički ispravna, u skladu s načelom „nenanošenja značajne štete”.

Davanje poticaja za povećanje sakupljanja otpadnih vozila i poboljšanje obrade otpada. Najpoželjnija opcija uključuje financijske i organizacijske poticaje koji bi se uveli utvrđivanjem zahtjeva, u okviru proširene odgovornosti proizvođača, za povećanje sakupljanja otpadnih vozila i naknadu troškova za poboljšanu kvalitetu obrade koji se ne mogu nadoknaditi vrijednošću materijala i oporabljenih sastavnih dijelova.

Obuhvaćanje većeg broja vozila. Najpoželjnija opcija je postupno dodavanje vozila u područje primjene na temelju novih pravila EU-a koja će obvezati proizvođače da dostavljaju informacije o sastavu svojih vozila. Uvodi i niz minimalnih zahtjeva za obradu otpadnih vozila iz kategorija L_{3e}–L_{7e}, kamiona, autobusa i prikolica. Očekuje se da će najpoželjnija opcija pozitivno utjecati na okoliš jer će se smanjiti ekološki otisak povezan s proizvodnjom vozila i zahtjevima za otpadna vozila.

Procjenjuje se da bi ukupna korist za okoliš bilo godišnje smanjenje od 12,3 milijuna tona ekvivalenta CO₂ 2035. (smanjenje u rasponu od 10,8 milijuna tona 2030. do 14,0 milijuna tona 2040.), što je ključno za dekarbonizaciju automobilske industrije. Te uštede CO₂ iznose 2,8 milijardi EUR u monetiziranoj vrijednosti. To je povezano s boljom valorizacijom 5,4 milijuna tona materijala (plastika, čelik, aluminij, bakar, kritične sirovine) koji bi se kvalitetnije reciklirali ili ponovno uporabili i s činjenicom da bi se u EU-u sakupilo i obradilo do 3,8 milijuna dodatnih otpadnih vozila. U 2035. bi se, za ponovnu uporabu i recikliranje, odvojeno prikupilo 350 tona elemenata rijetkih zemalja iz materijala trajnih magneta (2040. 1 500 tona), što bi znatno pridonijelo cilju EU-a da ostvari stratešku autonomiju u pogledu kritičnih sirovina. Najpoželjnija opcija najviše pridonosi ciljevima održivog razvoja koji se

odnose na održive inovacije (cilj održivog razvoja br. 9), odgovornu potrošnju i proizvodnju (cilj održivog razvoja br. 12) i klimatsku politiku (cilj održivog razvoja br. 13).

Ukupni godišnji prihod za najpoželjniju opciju iznosi 5,2 milijarde EUR u 2035., uključujući 2,8 milijardi EUR novčano izražene uštede CO₂, u odnosu na trošak od 3,3 milijarde EUR, što znači 1,8 milijardi EUR neto prihoda.

Procjenjuje se da će trošak najpoželjnije opcije biti 66 EUR po vozilu koje se stavlja na tržište 2035. Procjenjuje se da će se stvoriti dodatnih 22 100 radnih mjesta, od čega 14 200 u MSP-ovima, većinom onima koji se bave rastavljanjem i recikliranjem.

Iako će automobilska industrija u EU-u imati određene kratkoročne troškove, najpoželjnija opcija omogućit će uštedu energije, smanjenje ovisnosti automobilske industrije u EU-u o materijalima iz trećih zemalja i prelazak na električna vozila na temelju održivih i kružnih poslovnih modela. Sve navedeno pridonosi dugoročnoj konkurentnosti tog sektora.

U sektoru gospodarenja otpadom najpoželjnija opcija znači povećanje i troškova (povezanih s ulaganjima u nove tehnologije) i prihoda (povezanih s većom vrijednosti rezervnih dijelova i recikliranih materijala). Iako situacija neće biti ista, ovisno o državi članici i pojedinačnom gospodarskom subjektu zbog razlika u korištenim tehnologijama i troškovima rada, planirane promjene dovest će do znatnog jačanja i modernizacije industrije rastavljanja, rezanja i recikliranja u EU-u.

Očekuje se da će tijela država članica snositi ograničene troškove koji će se odnositi na praćenje i poštovanje usklađenosti s novim zakonodavstvom. Troškovi će se prvenstveno odnositi na preglede, provjere izvoza otpadnih i rabljenih vozila i prilagođavanje sustava registracije. S druge strane, povećana digitalizacija (za dostavljanje podataka o potvrdi o uništenju, za razmjenu informacija iz nacionalnih registara za registraciju vozila o izvozu otpadnih i rabljenih vozila i za interoperabilnost sustava s jedinstvenim sučeljem) povećat će učinkovitost i smanjiti opterećenje i provedbenih tijela i poduzeća. Procijenjeni ukupni trošak javnih tijela koja nadziru programe proširene odgovornosti proizvođača, koja su nadležna za provedbu i koja prilagođavaju nacionalne sustave za registraciju vozila približno je 24 milijuna EUR, manje od 2 EUR po vozilu.

Iz perspektive potrošača cijena novih vozila mogla bi se povećati približno 39 EUR po vozilu, a cijena dobivena za rabljeno vozilo mogla bi se smanjiti (za 12 EUR po vozilu) zbog manjeg izvoza. Međutim, očekuje se da će rezultat mjera za potporu uporabe i prodaje rabljenih rezervnih dijelova biti niže nabavne cijene i jeftiniji popravci i održavanje za potrošače, što je prednost.

Osuvremenjeni zahtjevi za obradu otpadnih vozila mogli bi biti problem za MSP-ove zbog viših kratkoročnih i srednjoročnih troškova provedbe i prilagodbe novim tehnologijama obrade. S druge strane, veća ulaganja u sektor recikliranja automobila, potpora za tržište sekundarnih dijelova za ponovnu uporabu i lakši pristup informacijama o rastavljanju vozila potaknut će inovacije, stvoriti nove prilike za MSP-ove i pomoći sa stvaranjem novih radnih mjesta u tom sektoru. Kako bi se dodatno ublažili učinci na MSP-ove, stroži zahtjevi za proširenu odgovornost proizvođača omogućit će kompenzaciju troškova zahvaljujući višim stopama sakupljanja i većom kvalitetom obrade.

Procjenjuje se da će redoviti troškovi zbog načela „jedan za jedan” biti 81,8 milijuna EUR odnosno 5,45 EUR po novom vozilu za paket najpoželjnije opcije. Najpoželjnija opcija maksimalno iskorištava potencijal digitalizacije kako bi se osigurala učinkovita provedba novih zahtjeva u skladu s načelom da se digitalizacija podrazumijeva od samog početka. Procjenjuje se da bi bez digitalizacije učinci bili veći za 32,2 milijuna EUR, odnosno za 40 %.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Očekuje se da će predložena uredba povećati učinkovitost i usklađenost u njezinu području primjene. U prijedlogu se uzima u obzir i većina preporuka iz mišljenja platforme Fit for Future (F4F)³⁴. Specifikacije postupaka homologacije vozila koje se odnose na postavljanje jasnih zahtjeva za kružnost pojednostavnit će postupke koje proizvođači moraju primjenjivati za potrebe jedinstvenog tržišta. Dodatno pojednostavnjenje postići će se centraliziranjem ograničavanja kemijskih tvari na temelju Uredbe REACH, temeljnog propisa EU-a o kemikalijama. Kad je riječ o gospodarenju otpadnim vozilima, usklađivanjem definicija recikliranja s Okvirnom direktivom o otpadu uskladit će se i olakšati pravno tumačenje i povećati usporedivost podataka koji se moraju dostavljati. Uspostavom programa proširene odgovornosti proizvođača koji će biti posebno namijenjeni za otpadna vozila spriječit će se da države članice primjenjuju različite pristupe. Time će se povećati transparentnost i pravedna raspodjela financijskih odgovornosti među društvima koja posluju u obradi otpadnih vozila.

Digitalizacija će također pridonijeti sakupljanju otpadnih vozila i rješavanju problema vozila za koja se ne zna gdje se nalaze tako što će ovlaštena postrojenja za obradu digitalno dostavljati podatke i što će države članice digitalno razmjenjivati informacije o registraciji vozila. Povezivanje s okruženjem jedinstvenog sučelja EU-a za carinu carinskim tijelima omogućit će da primjenjuju nove uvjete za izvoz rabljenih vozila. Iskorištavanje potencijala digitalizacije bit će ključno za poticanje MSP-ova, a posebno manjih i često obiteljskih poduzeća, da dođu do novih tržišta jer će im omogućiti pristup internetskim platformama i udaljenim tržištima na lokalnoj i međunarodnoj razini. Uz to se očekuje se da će postavljanje obveznog cilja recikliranog plastičnog sadržaja znatno povećati konkurentnost postrojenja za rastavljanje jer će ona postati glavni izvor opskrbe visokokvalitetnim sekundarnim materijalima visoke potražnje. Posebna je pažnja posvećena ograničavanju obveza dostavljanja podataka na ono što je neophodno za procjenu i praćenje provedbe zakonodavstva, pri čemu se prednost daje digitalnim rješenjima i nacionalnim tijelima omogućuje da sama odluče kako bi im gospodarski subjekti trebali dostavljati podatke.

- **Temeljna prava**

Prijedlog ne utječe na zaštitu temeljnih prava.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Za provedbu prijedloga bit će potrebno osoblje i financijska sredstva za kupnju usluga. Očekuje se da će se neki od zahtjeva s obzirom na osoblje ispuniti u okviru postojećih dodjela za Komisiju, premda su u priloženom zakonodavnom financijskom izvještaju iznesene neke potrebe za dodatnim vanjskim osobljem. Očekuje se potreba za ograničenim dodatnim resursima u Europskoj agenciji za kemikalije, koji će biti osigurani u kasnijem zakonodavnom prijedlogu koji će obuhvaćati zakonodavstvo o kemikalijama.

Prijedlog uključuje nekoliko članaka u kojima se detaljnije objašnjavaju dodatna područja rada koja će biti potrebna kako bi se uredba dopunila. Taj rad podrazumijeva donošenje provedbenih/delegiranih akata tijekom sljedećih 1–8 godina.

Glavni tehnički poslovi uključuju:

- poboljšanje metodologije za izračun stopa mogućnosti recikliranja, ponovne uporabe i oporabe,

³⁴ Više informacija o odabranim preporukama iz mišljenja platforme F4F nalazi se u prilogima 1. i 5. Izvješću o procjeni učinka.

- poboljšanje procjene rizika za preostala izuzeća u pogledu opasnih tvari (potpora ECHA-e),
- izračun i provjeru pravila za reciklirani plastični sadržaj, studiju izvedivosti za postavljanje ciljeva recikliranog sadržaja za čelik koji se koristi u automobilima i širu studiju izvedivosti, koja uključuje gospodarsku procjenu za postavljanje ciljeva recikliranog sadržaja za ostale materijale te obrasce izjava (na temelju stručnog znanja i metodologije JRC-a, premda ih ne mora nužno provesti JRC),
- određivanje zahtjeva za mogućnost uklanjanja baterija za električna vozila i motora električnog pogona, opće informacije potrebne za uklanjanje drugih relevantnih sastavnih dijelova i usklađivanje zahtjeva iz Akta o kritičnim sirovinama s Uredbom o baterijama (kao i prethodno navedeno, na temelju stručnog znanja JRC-a),
- ažuriranje obrazaca za homologaciju tipa i opisne mape koji se dostavljaju homologacijskim tijelima,
- izradu kriterija za putovnicu o kružnosti vozila,
- uspostavu prekograničnih mehanizama proširene odgovornosti proizvođača,
- izmjenu pravila za izračun i provjeru kvalitete obrade vozila (kao i prethodno navedeno, na temelju stručnog znanja JRC-a),
- digitalizaciju: stvaranje interoperabilnih registara vozila i kontrola izvoza u stvarnom vremenu u okruženju jedinstvenog sučelja EU-a za carinu, prvenstveno na temelju važećih zahtjeva u pogledu tehničke ispravnosti, a zatim na temelju procjene koja se temelji na riziku (bliska suradnja među glavnim upravama ENV, MOVE i TAXUD),
- postupno proširenje područja primjene kategorija vozila i priprema za preispitivanje osam godina od stupanja na snagu.

Komisiji će biti potrebno dodatno osoblje za provođenje tih tehničkih poslova:

- 0,5 ugovornih agenata 2024., iskazano u ekvivalentu punog radnog vremena,
- 3,0 ugovorna agenta 2025., iskazano u ekvivalentu punog radnog vremena,
- 4,0 ugovorna agenta i 1,0 upućeni nacionalni stručnjak 2026. i 2027., iskazano u ekvivalentu punog radnog vremena.

Općenito se očekuje da će ukupni troškovi provedbe, uključujući troškove za osoblje Komisije, biti 4,346 milijuna EUR. Taj se iznos temelji na najnovijim ljestvicama plaća.

5. DRUGI ELEMENTI

• Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja

Provedba predložene uredbe pratit će se na temelju nekoliko pokazatelja. Ti pokazatelji pratiti će podatke kao što su količina recikliranih materijala korištenih u novim vozilima, stope recikliranja za određene materijale iz otpadnih vozila, materijali/sastavni dijelovi/dijelovi uklonjeni prije rezanja, tržišni udio rabljenih rezervnih dijelova, broj otpadnih vozila koja su sakupljena i obrađena u skladu sa zahtjevima za otpadna vozila i količina izvezenih rabljenih vozila. Više informacija o tim pokazateljima nalazi se u izvješću o procjeni učinka.

Opće preispitivanje uredbe planira se osam godina nakon njezina stupanja na snagu.

• Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga

U poglavlju I. utvrđuju se opće odredbe.

U *članku 1.* utvrđuje se predmet ove uredbe, a u *članku 2.* njezino područje primjene. Većina njezinih odredbi primjenjuje se na vozila kategorija M₁ i N₁ (automobili i kombiji). Određene odredbe o gospodarenju otpadnim vozilima i zahtjevima u pogledu izvoza primjenjuju se i na pojedina vozila kategorije L (vozila kategorija L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} i L_{7e}), kamione, autobuse i prikolice (vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃ i O).

U *članku 3.* utvrđuju se definicije za potrebe ove Uredbe. Nekoliko definicija preneseno je iz direktiva 2000/53/EZ i 2005/64/EZ, koje su stavljaju izvan snage, ili iz postojećeg zakonodavstva EU-a, kao što su direktive 1999/37/EZ, 2008/98/EZ i 2014/45/EU ili Uredba (EU) 2018/858.

U *Poglavlju II.* nalaze se zahtjevi za kružnost koji se odnose na konstrukciju vozila, a koje treba provjeriti u homologacijskom postupku.

U *članku 4.* utvrđeni su minimalni zahtjevi za mogućnost ponovne uporabe, recikliranja i oporabe tipova vozila uz navođenje stopa koje je potrebno ostvariti za svaki tip. U njemu se Komisiju ovlašćuje za donošenje provedbenih akata u kojima se utvrđuje metodologija za izračun i provjeru tih stopa.

U *članku 5.* ograničava se uporaba olova, kadmija, žive i šesterovalentnog kroma u vozilima, a u Prilogu III. navode se izuzeća od tih ograničenja. Komisija donosi delegirane akte za izmjenu tog priloga kako bi ga prilagodila tehničkom i znanstvenom napretku.

U *članku 6.* zahtijeva se da vozilo svakog tipa sadržava najmanje 25 % plastike reciklirane iz plastičnog otpada nakon potrošnje, a da 25 % takvog materijala dolazi iz recikliranih otpadnih vozila. Ujedno se ovlašćuje Komisiju za donošenje delegiranih akata kojima se utvrđuju ciljevi recikliranog sadržaja za druge materijale. Postavljanje takvih potencijalnih ciljeva mora se temeljiti na detaljnoj procjeni.

U *članku 7.* utvrđena je opća obveza da konstrukcija novih vozila ne smije otežavati uklanjanje dijelova i sastavnih dijelova koji imaju važan potencijal za ponovnu uporabu kad vozila postanu otpadna. Utvrđuje se i zahtjev da se vozila konstruiraju tako da bude moguće uklanjati i mijenjati baterije električnih vozila i motore električnog pogona u eksploatacijskoj i otpadnoj fazi.

U *Poglavlju III.* utvrđeni su zahtjevi za proizvođače u pogledu informiranja i označivanja.

U *članku 8.* utvrđuje se način na koji proizvođači moraju dokazati sukladnost svojih tipova vozila sa zahtjevima iz ove uredbe u okviru homologacijskog postupka.

U *članku 9.* utvrđuje se obveza izrade strategije za kružnost za svaki novi tip vozila, koja uključuje aspekte navedene u Prilogu IV. Proizvođači bi trebali ažurirati te strategije svakih pet godina i dati sažeti pregled rezultata mjera koje su poduzete za ispunjenje njihovih obveza.

U *članku 10.* proizvođače se obvezuje da u homologacijskoj dokumentaciji navedu udio recikliranog sadržaja navedenih materijala prisutnih u vozilima.

U *članku 11.* proizvođače se obvezuje da navedu informacije o sigurnom uklanjanju i zamjeni dijelova, sastavnih dijelova i materijala koji se nalaze u vozilima. Te informacije moraju biti besplatno dostupne subjektima nadležnima za gospodarenje otpadom te vršiteljima popravaka i održavanja.

U *članku 12.* utvrđuje se označivanje dijelova, sastavnih dijelova i materijala prisutnih u vozilima u skladu s normama za obilježavanje materijala. Detaljna pravila za označivanje motora električnog pogona koji sadržavaju trajne magnete utvrđena su u Prilogu VI.

U *članku 13.* uspostavlja se putovnica o kružnosti vozila, digitalni instrument za bolje davanje informacija o sigurnom uklanjanju i zamjeni dijelova i sastavnih dijelova vozila kompatibilan s drugim postojećim i budućim digitalnim informatičkim alatima i platformama u automobilskom sektoru.

U *Poglavlju IV.* utvrđena su pravila za gospodarenje otpadnim vozilima.

Odjeljak 1. sadržava odredbe kojima se od država članica zahtijeva da imenuju tijela odgovorna za provedbu i izvršavanje poglavlja IV. i V. (*članak 14.*) i za utvrđivanje općih uvjeta za izdavanje dozvola za ovlaštena postrojenja za obradu (*članak 15.*).

U *odjeljku 2.* utvrđeni su zahtjevi za proširenu odgovornost proizvođača.

U *članku 16.* utvrđuje se opća obveza odgovornosti proizvođača i definira njezin opseg. U *članku 17.* od država članica zahtijeva se da izrade registar kojim će se pratiti sukladnost proizvođača s tim zahtjevima. Proizvođači koji nisu registrirani ne smiju stavljati vozila na raspolaganje na tržištu države članice. *Članak 18.* odnosi se na organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača. U *članku 19.* utvrđeni su uvjeti za ovlašćivanje proizvođača (u slučaju pojedinačnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača) i organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača. U *članku 20.* navedeni su troškovi povezani s gospodarenjem otpadnim vozilima koji bi se trebali pokrivati financijskim doprinosima proizvođača. U *članku 21.* utvrđeni su usklađeni kriteriji za modulaciju tih naknada. *Člankom 22.* utvrđuju se pravila mehanizma raspodjele troškova za vozila koja postanu otpadna u drugoj državi članici. Njime se Komisiju ovlašćuje za donošenje delegiranih akata povezanih s detaljnim pravilima za primjenu kriterija za prilagođavanje naknada te za mehanizam raspodjele troškova za prekograničnu proširenu odgovornost proizvođača.

U *odjeljku 3.* govori se o sakupljanju otpadnih vozila.

U *članku 23.* utvrđuje se obveza proizvođača da uspostave sustave za sakupljanje otpadnih vozila i sudjeluju u njima te se utvrđuju zahtjevi za te sustave. Ujedno se države članice obvezuju da osiguraju ispravno funkcioniranje tih sustava.

U *članku 24.* utvrđuje se obveza predaje svih otpadnih vozila ovlaštenim postrojenjima za obradu.

U *članku 25.* određuje se obveza ovlaštenih postrojenja za obradu da izdaju potvrde o uništenju za svako obrađeno otpadno vozilo.

U *članku 26.* navode se obveze vlasnika vozila da predaju vozila ovlaštenom postrojenju za obradu kad ona dođu u fazu kraja životnog vijeka i da radi odjave vozila predoče dobivenu potvrdu o uništenju.

U *odjeljku 4.* govori se o obradi otpadnih vozila.

U *članku 27.* utvrđuju se obveze ovlaštenih postrojenja za obradu u pogledu posebnih mjera potrebnih za pravilnu obradu vozila.

U *članku 28.* utvrđuju se opći zahtjevi za rezanje otpadnih vozila. Ujedno se zabranjuje rezanje otpadnih vozila i njihovih dijelova, sastavnih dijelova i materijala zajedno s ambalažnim otpadom i otpadnom električnom i elektroničkom opremom.

U *članku 29.* utvrđuju se zahtjevi za uklanjanje onečišćenja iz otpadnih vozila te se navodi da je uklonjene tekućine potrebno odvojeno skladištiti, slično kao i dijelove, sastavne dijelove i materijale koji sadržavaju olovo, kadmij, živu i šesterovalentni krom. Ujedno se ističe da je

uklonjene baterije za električna vozila potrebno skladištiti i obrađivati u skladu s Uredbom (EU) 2023/[Baterije].

U *članku 30.* ovlaštena postrojenja za obradu obvezuje se na uklanjanje dijelova i sastavnih dijelova navedenih u Prilogu VII. dijelu C prije rezanja te se utvrđuju uvjeti u kojima se odobrava izuzeće od tog zahtjeva.

U *članku 31.* utvrđuju se obveze povezane s uklonjenim dijelovima i sastavnim dijelovima za procjenu njihove prikladnosti za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju, obnavljanje, recikliranje ili druge postupke obrade te načina njihova označivanja. Naveden je i popis dijelova koji se ne bi trebali ponovno upotrebljavati, ponovno proizvoditi ili obnavljati.

U *članku 32.* utvrđeni su zahtjevi kojima se uređuje trgovina rabljenim, ponovno proizvedenim i obnovljenim dijelovima i sastavnim dijelovima. Ti dijelovi i sastavni dijelovi moraju biti pravilno označeni i pokriveni jamstvom.

U *članku 33.* navodi se da države članice moraju donijeti poticajne mjere za promicanje ponovne uporabe, ponovne proizvodnje i obnavljanja dijelova i sastavnih dijelova.

U *članku 34.* utvrđena su tri cilja: za ponovnu uporabu i recikliranje otpadnih vozila, za njihovu ponovnu uporabu i oporabu i za recikliranje plastike.

U *članku 35.* uvodi se zabrana odlaganja neinertnog otpada koji nije tehnološki obrađen u fazi nakon rezanja.

U *članku 36.* utvrđuju se pravila za izračun ciljeva ponovne uporabe, recikliranja i oporabe u situacijama kad se otpadna vozila isporučuju u drugu zemlju radi obrade.

U *Poglavlju V.* propisuju se pravila za rabljena vozila i njihov izvoz.

Odjeljak 1. odnosi se na status rabljenih vozila. U *članku 37.* propisuje se da vlasnik vozila koji prenosi vlasništvo nad vozilom mora biti u mogućnosti dokazati da vozilo čije se vlasništvo prenosi nije otpadno vozilo.

Odjeljak 2. sadržava nekoliko odredbi kojima se regulira izvoz rabljenih vozila.

U *članku 38.* propisani su uvjeti za izvoz rabljenih vozila: ona ne smiju biti otpadna vozila prema kriterijima iz Priloga I. i moraju biti tehnički ispravna. U njemu se objašnjava i kako carinska tijela provjeravaju ispunjavaju li vozila te zahtjeve i na temelju kojih kriterija se to utvrđuje.

U *članku 39.* carinska tijela obvezuju se na automatsku i elektroničku provjeru sukladnosti vozila za izvoz s izvoznim zahtjevima.

U *članku 40.* utvrđuje se kad bi carinska tijela trebala vršiti provjere rabljenih vozila za izvoz.

U *članku 41.* navodi se kad bi carinska tijela trebala zaustaviti puštanje rabljenog vozila u izvoz, *članak 42.* odnosi se na slučajeve u kojima bi se rabljeno vozilo trebalo pustiti u izvoz, a u *članku 43.* navedeni su temelji za odbijanje puštanja vozila u izvoz.

Članak 44. odnosi se na suradnju među tijelima i na razmjenu informacija povezanih s carinom, a u *članku 45.* navodi se elektronički sustav koji će se upotrebljavati u tu svrhu.

Poglavlje VI. sadržava odredbe o primjeni pravila iz uredbe.

U *članku 46.* države članice obvezuju se na provođenje redovitih inspekcijskih pregleda ovlaštenih postrojenja za obradu, vršitelja popravaka i održavanja i drugih postrojenja i gospodarskih subjekata u kojima se mogu obrađivati otpadna vozila.

U *članku 47.* države članice obvezuju se na uspostavu djelotvornih mehanizama suradnje na nacionalnoj i međunarodnoj razini, čime se omogućuje razmjena podataka potrebna u skladu s ovom uredbom.

U *članku 48.* od država članica zahtijeva se uspostava djelotvornih, proporcionalnih i odvraćajućih sankcija za kršenje ove Uredbe.

U *članku 49.* utvrđuju se pravila za to kako države članice Komisiji dostavljaju podatke koji se odnose na sakupljanje i obradu otpadnih vozila i kako je izvješćuju o provedbi obveza proširene odgovornosti proizvođača.

Poglavlje VII. je standardno poglavlje s člancima o delegiranim aktima (*članak 50.*) i provedbenim aktima (*članak 51.*).

U *Poglavlju VIII.* utvrđuju se izmjene Uredbe (EU) 2019/1020 i Uredbe (EU) 2018/858.

Poglavlje IX. je standardno poglavlje sa završnim odredbama, tj. s člancima koji obuhvaćaju zahtjev za evaluaciju uredbe osam godina od njezina donošenja (*članak 55.*), stavljanje izvan snage i prijelazne odredbe (*članak 56.*) i stupanje na snagu (*članak 57.*).

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o zahtjevima za kružnost u konstrukciji vozila, o gospodarenju otpadnim vozilima, o izmjeni uredbi (EU) 2018/858 i 2019/1020 i o stavljanju izvan snage direktiva 2000/53/EZ i 2005/64/EZ**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 114.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Komunikacija Komisije od 11. prosinca 2019. o europskom zelenom planu³ („europski zeleni plan”) je europska strategija rasta kojom se nastoji preobraziti Uniju u pravedno i prosperitetno društvo s modernim, resursno učinkovitim i konkurentnim gospodarstvom u kojem 2050. neće biti neto emisija stakleničkih plinova i u kojem gospodarski rast nije povezan s korištenjem resursa. Kako bi politike Unije koje se odnose na proizvode doprinjele smanjenju emisija ugljika na globalnoj razini, potrebno je osigurati da se proizvodi koji se stavljaju na tržište i prodaju u Uniji nabavljaju, proizvode i obrađuju na kraju njihova životnog vijeka na održiv način.
- (2) Automobilske sektor znatno pridonosi Unijinom trošenju energetske i materijalne resursa, a time i stvaranju stakleničkih plinova. Proizvodnja vozila koja se stavljaju na tržište Unije u trećim zemljama pridonosi globalnim emisijama stakleničkih plinova, što pak ima negativan utjecaj na okoliš u Uniji. Prelazak s vozila na fosilna goriva na mobilnost s nultim emisijama predviđen u paketu „Spremni za 55 %” jedan je od preduvjeta za postizanje cilja klimatske neutralnosti do 2050. Time će se smanjiti emisije stakleničkih plinova iz automobilske sektora koje se odnose na eksploatacijsku fazu životnog vijeka vozila. Automobilska industrija jedan je od najvećih potrošača primarnog aluminija, čelika i plastike, što je povezano s proizvodnjom novih vozila koja se stavljaju na tržište Unije. Zbog energije potrebne za vađenje i obradu tih materijala ta potrošnja može znatno utjecati na okoliš. Ekološki otisak proizvodnje novih vozila mogao bi porasti zbog trenutačne elektrifikacije

¹ SL C , , str. .² SL C , , str. .³ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Europski zeleni plan” (COM(2019) 640 final).

voznog parka i zbog sve više elektronike u budućim modelima jer su za oboje potrebne znatne količine kritičnih i strateških sirovina i plemenitih metala, kao što su bakar i elementi rijetkih zemalja. Zbog tih bi promjena faza proizvodnje mogla imati veći ekološki otisak od eksploatacijske faze životnog vijeka vozila. Uz to, uporaba resursa iz otpadnih vozila na temelju trenutanih zahtjeva u pravu Unije za gospodarenje otpadom nije dovoljna, a postoji velik potencijal da se poveća količina i kvaliteta dijelova, sastavnih dijelova i materijala iz otpadnih vozila koji se ponovno upotrebljavaju, ponovno proizvode, obnavljaju ili recikliraju. Kako bi se ublažili ti utjecaji na okoliš i pridonijelo dekarbonizaciji tog sektora, potrebno je poboljšati funkcioniranje jedinstvenog tržišta i prelazak automobilske industrije na kružno gospodarstvo. To je u skladu s Komunikacijom Komisije od 11. ožujka 2020. „Novi akcijski plan za kružno gospodarstvo – Za čišću i konkurentniju Europu”⁴ u kojoj se poziva na reviziju postojećih propisa kako bi se „promicali kružniji poslovni modeli povezivanjem problema u dizajnu sa zbrinjavanjem vozila na kraju njihova životnog vijeka, pri čemu će se razmotriti propisi o obveznom udjelu recikliranog sadržaja u određenim materijalima te će se povećati učinkovitost recikliranja”. I Vijeće⁵ i Parlament⁶ istaknuli su potrebu za novim propisima Unije o tim pitanjima, koji bi zamijenili postojeće propise o homologaciji vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe te o otpadnim vozilima.

- (3) Direktivom 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁷ uspostavljeni su usklađeni zahtjevi za obradu otpadnih vozila i ciljevi za ponovnu uporabu i recikliranje te ponovnu uporabu i uporabu vozila. U njoj su utvrđene obveze sakupljanja otpadnih vozila i obveze gospodarskih subjekata, posebno u pogledu ograničavanja korištenja teških metala u vozilima. Ujedno su izrađena osnovna pravila za proširenu odgovornost proizvođača na temelju kojih su proizvođači dužni pokriti dio troškova sakupljanja otpadnih vozila.
- (4) Komisija je u evaluaciji Direktive 2000/53/EZ⁸ istaknula da je ta direktiva djelotvorno ispunila mnogo svojih početnih ciljeva, među kojima su uklanjanje kadmija, olova, žive i šesterovalentnog kroma iz vozila, povećanje broja mjesta za sakupljanje otpadnih vozila i postizanje ciljeva za uporabu, i recikliranje. Međutim, utvrđeno je da ta direktiva nije adekvatan odgovor na važna pitanja povezana sa sakupljanjem otpadnih vozila i da više nije primjerena da bi zajamčila visokokvalitetnu obradu tih vozila.
- (5) Direktivom 2005/64/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁹ uređena je homologacija tipa vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe kako bi ta vozila mogla ispuniti ciljeve utvrđene u Direktivi 2000/53/EZ u fazi na kraju životnog vijeka. Ta se direktiva nije pokazala djelotvornom u bitnom poboljšanju mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i uporabe novih vozila i nije prilagođena

⁴ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija od 11. ožujka 2020. „Novi akcijski plan za kružno gospodarstvo – Za čišću i konkurentniju Europu” (COM(2020) 98 final).

⁵ Zaključci Vijeća od 17. prosinca 2020. o postizanju kružnog i zelenog oporavka.

⁶ Rezolucija Europskog parlamenta od 10. veljače 2021. o novom akcijskom planu za kružno gospodarstvo.

⁷ Direktiva 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. rujna 2000. o otpadnim vozilima (SL L 269, 21.10.2000., str. 34.).

⁸ Evaluacija Direktive 2000/53/EZ od 18. rujna 2000. o otpadnim vozilima (SWD(2021) 61 final).

⁹ Direktiva 2005/64/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. listopada 2005. o homologaciji tipa motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe i o izmjeni Direktive Vijeća 70/156/EEZ (SL L 310, 25.11.2005., str. 10.).

karakteristikama novih vozila, koje su se znatno promijenile od njezina stupanja na snagu.

- (6) Uredbom (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁰ uveden je sveobuhvatan sustav homologacije i nadzora tržišta za motorna vozila i prikolice i za sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice namijenjene za takva vozila radi osiguravanja pravilnog funkcioniranja jedinstvenog tržišta i kako bi se pružila visoka razina okolišne učinkovitosti. Postoji potreba za zasebnim regulatornim aktom za potrebe postupka EU homologacije utvrđenog u Prilogu II. Uredbi (EU) 2018/858. Potrebno je propisati odredbe i zahtjeve za kružnost vozila u okviru postupka EU homologacije. Kako bi se osigurala sukladnost vozila s tim zahtjevima, potrebno je u okviru postupka EU homologacije provjeravati da su ti zahtjevi ispunjeni. Administrativne odredbe Uredbe (EU) 2018/858, uključujući odredbe o nadzoru tržišta, korektivnim mjerama i sankcijama, primjenjuju se na homologacije dodijeljene u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe. Administrativne odredbe Uredbe (EU) 2018/858, uključujući odredbe o nadzoru tržišta, korektivnim mjerama i sankcijama, primjenjuju se na homologacije dodijeljene u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe.
- (7) Kako bi se poboljšalo funkcioniranje jedinstvenog tržišta uz osiguravanje visoke razine zaštite okoliša, važno je uskladiti uvjete za homologaciju tipa vozila kad je riječ o mogućnosti njihove ponovne uporabe, recikliranja i oporabe te uvjete za gospodarenje otpadom u automobilskom sektoru. Faza proizvodnje vozila i faza obrade vozila na kraju njihova životnog vijeka usko su povezane jer obrada otpadnih vozila na ekološki prihvatljiv način u znatnoj mjeri ovisi o tome kako su vozila konstruirana i izrađena. Stoga je najučinkovitiji način da se olakša prelazak automobilskog sektora na kružno gospodarstvo uspostava jedinstvenog regulatornog okvira na razini Unije koji na integriran i dosljedan način obuhvaća konstrukciju i proizvodnju vozila, stavljanje vozila na tržište Unije i obradu vozila na kraju životnog vijeka. To je važno i za razvoj Unijina tržišta sekundarnih sirovina sadržanih u novim vozilima koja se stavljaju na tržište, za izbjegavanje trgovinskih prepreka i narušavanja tržišnog natjecanja, za osiguravanje pravne jasnoće i za poboljšanje okolišne učinkovitosti svih gospodarskih subjekata uključenih u konstrukciju i proizvodnju vozila i njihovu obradu na kraju životnog vijeka. Kako bi se postigli ti ciljevi i uspostavila ujednačena pravila za jedinstveno tržište potaknuta brigom za okoliš, te u skladu s cjelokupnim zakonodavstvom Unije o homologaciji motornih vozila, Direktivu 2000/53/EZ i Direktivu 2005/64/EZ trebalo bi zamijeniti uredbom, na temelju članka 114. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).
- (8) Direktive 2000/53/EZ i 2005/64/EZ primjenjuju se samo na osobna vozila (M₁) i laka gospodarska vozila (N₁), koja čine približno 85 % svih vozila registriranih u Uniji. Preostala vozila, uglavnom vozila na dva i tri kotača, kamioni, autobusi i prikolice, ne podliježu nikakvom zakonodavstvu Unije kad je riječ o njihovom ekološkom dizajnu i gospodarenju u fazi na kraju njihova životnog vijeka. Kako bi se osigurao kružni okvir za sva vozila registrirana u Uniji, uključujući njihovu obradu na ekološki prihvatljiv način, i kako bi se spriječila fragmentacija jedinstvenog tržišta, ova se Uredba stoga ne bi trebala primjenjivati samo na vozila kategorija M₁ i N₁, nego djelomično i na određena vozila kategorije L (L_{3e}–L_{7e}) i teška vozila i njihove prikolice (M₂, M₃, N₂, N₃, O). Trenutačno ne postoje sveobuhvatne informacije o obradi takvih vozila na

¹⁰ Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).

kraju njihova životnog vijeka u Uniji zbog čega se na njih u trenutku stupanja na snagu ove Uredbe neće moći primjenjivati isti režim koji se primjenjuje na vozila M₁ i N₁. Međutim, zahtjevi koji se odnose na sakupljanje otpadnih vozila, obveznu predaju takvih vozila u ovlaštena postrojenja za obradu radi obrade i uklanjanje onečišćenja iz otpadnih vozila trebali bi se primjenjivati na vozila kategorije L (L_{3e}–L_{7e}) i teška vozila i njihove prikolice (M₂, M₃, N₂, N₃, O). Kako bi se olakšala obrada tih otpadnih vozila, njihovi proizvođači trebali bi imati obvezu dostavljanja informacija potrebnih za uklanjanje i zamjenu dijelova, sastavnih dijelova i materijala iz takvih vozila. Na te kategorije vozila trebale bi se primjenjivati i odredbe o proširenoj odgovornosti proizvođača, što bi obuhvatilo troškove sakupljanja otpadnih vozila i uklanjanje onečišćenja na kraju njihova životnog vijeka.

- (9) Prema studijama¹¹ problemi s izvozom rabljenih vozila ne odnose se samo na osobna vozila (M₁) i laka gospodarska vozila (N₁) nego i na veća vozila. Stoga bi se te odredbe trebale primjenjivati i na teška vozila i njihove prikolice (M₂, M₃, N₂, N₃, O).
- (10) Vozila za posebne namjene konstruirana su za obavljanje specifičnih funkcija pa su im potrebne posebne nadogradnje koje nisu potpuno pod kontrolom proizvođača. Zato se njihove stope mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe ne mogu ispravno izračunati. Na ta bi se vozila trebale primjenjivati samo odredbe koje se odnose na sakupljanje, uklanjanje onečišćenja i obvezno uklanjanje dijelova i sastavnih dijelova. Troškove obavljanja tih aktivnosti trebali bi pokriti proizvođači u okviru programa proširene odgovornosti proizvođača. Odredbe koje se odnose na tvari u vozilima trebale bi se primjenjivati i na vozila posebne namjene, kao što je propisano u Direktivi 2000/53/EZ. Kad je riječ o vozilima s višestupanjskom homologacijom, proizvođač drugog stupnja ne može izračunati stope mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe za dovršena vozila. Stoga je primjereno propisati da samo osnovno vozilo mora ispunjavati zahtjeve ove Uredbe.
- (11) Jedan od najvećih praktičnih problema povezanih s primjenom Direktive 2000/53/EZ odnosi se na utvrđivanje je li vozilo postalo otpadno vozilo, posebno kad je riječ o prekograničnim otpremama vozila. Iako su na tu temu donesene smjernica¹², ta je procjena i dalje problem. Stoga treba utvrditi precizne, pravno obvezujuće kriterije za utvrđivanje je li vozilo otpadno vozilo. Te bi kriterije trebali primjenjivati svi gospodarski subjekti i vlasnici vozila koji imaju veze s otpadnim vozilima.
- (12) U evaluaciji Direktive 2000/53/EZ zaključeno je da njezine odredbe o konstrukciji vozila, namijenjene da se olakša rastavljanje i da se više koriste reciklirani materijali, imaju vrlo ograničen učinak na konstrukciju i proizvodnju novih vozila jer nisu dovoljno detaljne, konkretne i mjerljive.
- (13) Za rješavanje pitanja konstrukcije svih vozila koja se stavljaju na tržište Unije i pitanja faze na kraju njihova životnog vijeka potrebno je utvrditi usklađene zahtjeve za kružnost koji se provjeravaju u trenutku homologacije. Konstrukcija i proizvodnja vozila tako da njihovi dijelovi i sastavni dijelovi budu ponovno uporabljivi i da se sadržani materijali mogu reciklirati važne su kako bi se izbjegla nemogućnost ispravnog vrednovanja tih dijelova, sastavnih dijelova i materijala na kraju životnog vijeka vozila. Stoga bi proizvođači vozila i njihovi dobavljači trebali već u ranoj fazi razvoja novih vozila sustavno primjenjivati konstrukcijske strategije kojima se

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

¹² Smjernice korespondenata br. 9 o otpremama otpadnih vozila.

https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

poboljšava mogućnost ponovne uporabe i recikliranja. U skladu s tim, novi tipovi vozila trebali bi se i dalje konstruirati tako da je najmanje 85 % njihove mase moguće ponovno uporabiti ili reciklirati, a najmanje 95 % njihove mase ponovno uporabiti ili oporabiti, kako je već propisano u Direktivi 2005/64/EZ. Kako bi se osiguralo da se stope mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporave izračunavaju na jedinstven način i da se mogu pratiti, trebalo bi uvesti novu metodologiju za izračun i provjeru stopa mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe vozila. U toj bi se metodologiji trebalo preciznije uzeti u obzir stvarni potencijal novih vozila za recikliranje, ponovnu uporabu i oporabu na kraju životnog vijeka, imajući u vidu stalan tehnološki napredak. Kako bi se zajamčili jedinstveni uvjeti za provedbu ove Uredbe, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za uvođenje takve metodologije. Dok se ne uvede takva metodologija, stope mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe trebale bi se nastaviti izračunavati u skladu s normom ISO 22628:2002, kako je propisano u Direktivi 2005/64/EZ.

- (14) Vozila bi trebala biti konstruirana i proizvedena tako da se ograniči prisutnost zabrinjavajućih tvari. U svojoj Komunikaciji od 14. listopada 2020. „Strategija održivosti u području kemikalija – Prelazak na netoksični okoliš” („Strategija za kemikalije”)¹³ Komisija je navela da zabrinjavajuće tvari treba koristiti što je manje moguće i da što je više moguće treba koristiti zamjenske tvari te da treba postupno prestati koristiti najopasnije tvari za društvene namjene koje nisu ključne, posebno u proizvodima široke potrošnje. U skladu s tim, korištenje zabrinjavajućih tvari u materijalima u vozilima odnosno dijelovima i sastavnim dijelovima vozila trebalo bi što više smanjiti kako vozila i materijali reciklirani iz vozila ne bi ni u jednom dijelu životnog ciklusa vozila štetno utjecali na zdravlje ljudi i na okoliš.
- (15) U Direktivi 2000/53/EZ već je ograničeno korištenje olova, žive, kadmija i šesterovalentnog kroma u vozilima uz izuzeća na temelju kojih se te tvari smiju koristiti za određene namjene. U ovu bi se Uredbu trebalo preuzeti ta postojeća pravila. Međutim, radi dosljednosti zakonodavstva o kemikalijama pitanje ograničenja povezanih sa stavljanjem na tržište i korištenjem drugih tvari u vozilima trebalo bi rješavati u okviru Uredbe (EZ) br. 1907/2006 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁴. Isto tako, za tvari čije je korištenje regulirano Uredbom (EU) 2019/1021 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵ ograničenja bi trebalo uvoditi na temelju odredbi iz te uredbe. Stoga se ovom Uredbom ne bi trebalo moći ograničiti tvari u vozilima koje nisu olovo, živa, kadmij i šesterovalentni krom.
- (16) U Direktivi 2000/53/EZ navedena su izuzeća od ograničenja na korištenje olova i kadmija u baterijama u vozilima, koja se preuzimaju u ovoj Uredbi. Međutim, korištenje tvari u baterijama detaljno je regulirano Uredbom (EU) 2023/[Baterije]

¹³ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija od 14. studenog 2020. „Strategija održivosti u području kemikalija – Prelazak na netoksični okoliš” (COM(2020) 667 final).

¹⁴ Uredba (EZ) br. 1907/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. prosinca 2006. o registraciji, evaluaciji, autorizaciji i ograničavanju kemikalija (REACH) i osnivanju Europske agencije za kemikalije te o izmjeni Direktive 1999/45/EZ i stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 793/93 i Uredbe Komisije (EZ) br. 1488/94 kao i Direktive Vijeća 76/769/EEZ i direktiva Komisije 91/155/EEZ, 93/67/EEZ, 93/105/EZ i 2000/21/EZ (SL L 396, 30.12.2006., str. 1.).

¹⁵ Uredba (EU) 2019/1021 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o postojećim organskim onečišćujućim tvarima (SL L 169, 25.6.2019., str. 45.).

Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶. Stoga bi se pitanja takvih stvari trebala rješavati u okviru te uredbe te bi se ograničenja i izuzeća koja se odnose na te stvari trebala prije ili poslije, prema potrebi, prenijeti u tu uredbu, pa pitanja tih stvari stoga ne bi trebalo regulirati u ovoj Uredbi. Prije uvođenja takvih ograničenja na temelju Uredbe (EU) 2023/[Baterije] trebalo bi provesti sveobuhvatnu procjenu na temelju te uredbe kako bi se za ocijenilo je li pojedino izuzeće i dalje potrebno, kao i u kojem opsegu ako jest.

- (17) Kako bi se uzeo u obzir znanstveni i tehnički napredak, Komisiji bi i dalje trebalo delegirati ovlast za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u pogledu promjena izuzeća od ograničenja na korištenje olova, žive, kadmija i šesterovalentnog kroma u vozilima na temelju ove Uredbe. Prije mijenjanja ili brisanja takvih izuzeća trebalo bi napraviti procjenu socioekonomskih posljedica takvih izmjena, koja se ne spominje u Direktivi 2000/53/EZ, uključujući razmatranje dostupnosti alternativnih stvari i utjecaja na zdravlje ljudi i okoliš tijekom cijelog životnog ciklusa vozila. Europska agencija za kemikalije trebala bi u toj procjeni pomagati Komisiji radi djelotvornog donošenja odluka, koordinacije i upravljanja tehničkim, znanstvenim i administrativnim aspektima mijenjanja ove Uredbe u pogledu ograničenja na korištenje stvari u vozilima.
- (18) Kako bi se povećala kružnost u automobilskom sektoru, vozila bi se postupno trebala konstruirati i proizvoditi na način koji, umjesto primarnih sirovina, uključuje reciklirane materijale. Korištenje recikliranih materijala omogućuje resursno učinkovitije iskorištavanje materijala, dekarbonizira proizvodnju i smanjuje negativne posljedice koje korištenje primarnih sirovina ima na okoliš. Povećana kružnost vozila proizvedenih u trećim zemljama koja se stavljaju na tržište Unije isto će tako pridonijeti smanjenju emisija stakleničkih plinova na globalnoj razini, među ostalim u Uniji. Time se i smanjuju ovisnosti o sirovinama i energiji povezane s opskrbom primarnim sirovinama i jačaju tržišta sekundarnih sirovina. Premda ne postoje zahtjevi za korištenje recikliranog sadržaja na globalnoj razini, mnogi proizvođači u svoja vozila već ugrađuju reciklirane materijale. Utvrđivanjem ciljeva i jedinstvenih odredbi o izračunavanju recikliranog sadržaja osigurat će se pravna sigurnost i pridonijeti stvaranju poštenog tržišnog natjecanja među proizvođačima. Zahtjevi će se primjenjivati na sve proizvođače koji namjeravaju stavljati vozila na tržište Unije, neovisno o tome gdje se nalaze. Imajući u vidu važnost globalnih lanaca vrijednosti u automobilskom sektoru, na temelju ove Uredbe trebalo bi biti moguće dobavljati sekundarne sirovine iz zemalja izvan Unije.
- (19) S obzirom na nisku stopu recikliranja plastike, a posebno iz otpadnih vozila, i na općenito negativne utjecaje drugih oblika obrade plastičnog otpada, primjereno je povećati korištenje reciklirane plastike u vozilima. U tu bi svrhu trebao postojati obavezan cilj za udio plastike reciklirane iz otpada nakon potrošnje koji se treba koristiti u novim vozilima. U skladu s tim, svaki tip vozila trebao bi sadržavati 25 % plastike dobivene recikliranjem iz plastičnog otpada nakon potrošnje. Dvadeset pet posto tog cilja za reciklirani plastični sadržaj trebalo bi se postići korištenjem plastike reciklirane iz otpadnih vozila tog tipa. Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu te obveze, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za utvrđivanje metodologije za izračun i provjeru udjela plastike oporabljene iz otpada nakon potrošnje, odnosno iz otpadnih vozila, koji treba biti prisutan i ugrađen u tipu vozila.

¹⁶ Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od [datum] 2023. o baterijama i otpadnim baterijama, izmjeni Direktive 2008/98/EZ i Uredbe (EU) 2019/1020 te stavljanju izvan snage Direktive 2006/66/EZ (SL L [...]).

- (20) Automobilske sektor jedan je od najvećih potrošača čelika, a trenutačno se u novim vozilima i dalje koristi malo recikliranog čelika. Kako bi se pridonijelo smanjenju ugljičnog otiska proizvodnje novih vozila i podržalo preusmjerenje automobilske industrije prema klimatskoj neutralnosti, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi mogla propisati minimalni udio čelika recikliranog iz otpada od čelika nakon potrošnje koji treba biti prisutan i ugrađen u tipovima vozila. Utvrđivanju budućeg cilja trebala bi prethoditi namjenska studija Komisije koja će obuhvatiti sve relevantne tehničke, okolišne i gospodarske faktore koji se odnose na izvedivost tog cilja. Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu te obveze, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za utvrđivanje metodologije za izračun i provjeru udjela čelika oporabljenog iz otpada od čelika nakon potrošnje koji treba biti prisutan i ugrađen u tipu vozila.
- (21) Postoji potencijal da se poveća korištenje recikliranog sadržaja u vozilima i za druge materijale koji se obično koriste u automobilske industriji, a čija su tržišta sekundarnim sirovinama slabije razvijena, čiji je otisak povezan s proizvodnjom primarnih sirovina velik ili čije su stope recikliranja ograničene, dok tehnologije za razvrstavanje i recikliranje napreduju. Stoga je primjereno da Komisija ocijeni poželjnost, izvedivost i učinke postavljanja ciljeva za reciklirani sadržaj neodimija, disprozija, praseodimija, terbija, samarija i bora koji se koriste u trajnim magnetima, aluminija i njegovih slitina odnosno magnezija i njegovih slitina. Kako bi se utvrdila izvedivost potencijalnog utvrđivanja ciljeva za određene vrste slitina aluminija i magnezija, u studiji bi se trebalo općenito razmotriti odnos potražnje i sekundarne opskrbe, a specifično pozitivne i negativne strane krajnosti potpunog iskorištavanja ekonomija razmjera na temelju određivanja najmanjeg broja skupina slitina i maksimalnog zadržavanja vrijednosti razvrstavanjem većeg raspona više određenih vrsta slitina.
- (22) Kako bi se ojačala slabije razvijena tržišta sekundarnim sirovinama, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi mogla utvrditi minimalne udjele aluminija i njegovih slitina, magnezija i njegovih slitina i neodimija, disprozija, praseodimija, terbija, samarija ili bora recikliranih iz otpada nakon potrošnje koji trebaju biti prisutni i ugrađeni u tipovima vozila. Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu te obveze, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za utvrđivanje metodologije za izračun i provjeru udjela materijala recikliranih iz otpada nakon potrošnje u tipovima vozila. Metodologija je potrebna za pojašnjenje definicija otpadaka nakon potrošnje i otpadaka prije potrošnje. To je bitno za poticanje bolje kvalitete i zadržavanja vrijednosti, osobito za frakcije nakon potrošnje. Kako bi se promicala dekarbonizacija na temelju većeg korištenja recikliranog sadržaja, potrebne su jasne definicije za poticanje recikliranja otpadaka nakon potrošnje uz smanjenje uporabe otpadaka prije potrošnje, koji obično imaju isti ugljični otisak kao i primarne sirovine.
- (23) U skladu sa zahtjevima Uredbe (EU) [Akt o kritičnim sirovinama] Europskog parlamenta i Vijeća¹⁷ i uzimajući u obzir da je ovom Uredbom potrebno uspostaviti odredbe o recikliranom sadržaju u vozilima i o kritičnim sirovinama koje se koriste u dijelovima i sastavnim dijelovima vozila, te bi se odredbe trebale provoditi kao provedba odredbi Uredbe (EU) [Akt o kritičnim sirovinama] specifična za sektor.

¹⁷ Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi okvira za sigurnu i održivu opskrbu kritičnim sirovinama i o izmjeni uredbi (EU) br. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 i (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

Time će se pojednostavniti i integrirati različite obveze informiranja, označivanja i uklanjanja na temelju postupaka iz ove Uredbe s takvim obvezama za druge dijelove, sastavne dijelove i materijale.

- (24) Kako bi se osiguralo da se baterije recikliraju u skladu sa zahtjevima iz Uredbe (EU) 2023/[Baterije] i da se i motori električnog pogona, koji sadržavaju znatne količine elemenata rijetkih zemalja, mogu zamijeniti i reciklirati, potrebno je uvesti konstrukcijske zahtjeve za nove tipove vozila na temelju kojih će ovlaštena postrojenja za obradu ili vršitelji popravaka i održavanja moći lako ukloniti te baterije i motore električnog pogona u bilo kojoj fazi životnog vijeka vozila. Kako bi se uzeo u obzir znanstveni i tehnički napredak, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi mogla mijenjati ovu Uredbu revidiranjem popisa dijelova i sastavnih dijelova koji moraju biti konstruirani tako da ih se može uklanjati iz vozila ili zamjenjivati u njemu. Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu tog zahtjeva za konstrukciju, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji.
- (25) U skladu sa sustavom homologacije tipa utvrđenim u Uredbi (EU) 2018/858 proizvođači su dužni konstruirati svoja vozila, sustave, sastavne dijelove i zasebne tehničke jedinice tako da budu sukladni s homologiranim tipom vozila. Kako bi se osiguralo da proizvođači ispunjavaju zahtjeve za kružnost koji se na njih primjenjuju u fazi homologacije i koji su utvrđeni ovom Uredbom i da homologacijska tijela mogu provjeriti tu sukladnost, proizvođači moraju u opisnu mapu uvrstiti informacije potrebne za homologacijski postupak. Kako bi se povećala transparentnost i osiguralo da su potrebne homologacijske informacije prikazane na način sukladan sa zahtjevima iz drugog zakonodavstva kojim se uređuju zahtjevi za homologaciju vozila, Komisija bi trebala izmijeniti pravila utvrđena u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2020/683¹⁸, kojom se standardiziraju dokumenti i informacije koje treba uključiti u opisnu mapu i time određuju administrativni zahtjevi za homologaciju tipa.
- (26) Kako bi se osiguralo da proizvođači osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila poduzimaju mjere za ispunjavanje zahtjeva za kružnost iz ove Uredbe i kako bi ih se potaknulo da poboljšaju kružnost tipova vozila koje stavljaju na tržište, proizvođači bi trebali izraditi sveobuhvatnu strategiju za kružnost za svaki novi tip i dostaviti je homologacijskom tijelu. Ta se strategija mora zasnivati na dokazanim tehnologijama koje su raspoložive ili koje se razvijaju u trenutku podnošenja zahtjeva za homologaciju vozila te bi ju se moralo periodično ažurirati. Komisija bi trebala redovito izvješćivati o kružnosti automobilskeg sektora na temelju strategija za kružnost koje dostavljaju proizvođači. Kako bi se uzelo u obzir tehnički i znanstveni napredak u proizvodnji vozila i gospodarenju otpadnim vozilima, tržišna kretanja u automobilskeg sektoru i regulatorne promjene, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi mogla mijenjati prilog sa zahtjevima za sadržaj strategije za kružnost i za njezine promjene.
- (27) Kako bi se povećala transparentnost korištenja recikliranih materijala u automobilskeg sektoru i potaknulo veće korištenje recikliranog sadržaja, od proizvođača vozila trebalo bi se zahtijevati da dostave tehničku dokumentaciju u kojoj

¹⁸ Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 od 15. travnja 2020. o provedbi Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na administrativne zahtjeve za homologaciju i nadzor tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 163, 26.5.2020., str. 1.).

je prikazan postotak recikliranih materijala koji se nalaze u novim tipovima vozila za koje se traži homologacija. Taj bi se zahtjev trebao primjenjivati na one materijale čije bi povećanje udjela recikliranog sadržaja u vozilima bilo iznimno korisno za zaštitu okoliša. Među dokumentima u zahtjevu za homologaciju podnesenom homologacijskom tijelu trebala bi se nalaziti obvezna deklaracija o tome.

- (28) Pristup ažurnim informacijama i pravovremena komunikacija između proizvođača vozila i subjekata za gospodarenje otpadom u cijelom automobilskom lancu vrijednosti važni su za maksimalno povećanje ponovne uporabe, ponovne proizvodnje i obnavljanja dijelova i sastavnih dijelova vozila i za osiguravanje kvalitetnijeg recikliranja otpadnih vozila. Proizvođači bi stoga subjektima za gospodarenje otpadom i vršiteljima popravaka i održavanja trebali omogućiti neograničen, standardiziran i nediskriminirajući pristup informacijama za sigurno uklanjanje i zamjenu pojedinačnih dijelova, sastavnih dijelova i materijala koji se nalaze u vozilu. Subjektima za gospodarenje otpadom i vršiteljima popravaka i održavanja te bi informacije trebale dati pregled koraka postupka i biti jasne upute za alate ili tehnologije potrebne za pristup baterijama električnih vozila i njihovo uklanjanje, uključujući alate ili tehnologije koji omogućuju njihovo sigurno pražnjenje, i za pristup motorima električnog pogona i njihovo uklanjanje. Te bi informacije ujedno trebale pomoći u identificiranju, lociranju i uklanjanju dijelova, sastavnih dijelova i materijala s kojih treba ukloniti onečišćenja i koje treba ukloniti iz vozila prije rezanja te dijelova i sastavnih dijelova s trajnim magnetima koji sadržavaju kritične sirovine iz Uredbe (EU) [Akt o kritičnim sirovinama]. To bi se trebalo učiniti preko komunikacijskih platformi koje su uspostavili proizvođači, a informacije bi se trebale davati besplatno, uz iznimku administrativnih troškova. Homologacijska tijela trebala bi provjeriti jesu li proizvođači dostavili tražene informacije. Radi redovitog ažuriranja opsega informacija koje proizvođači trebaju davati subjektima za gospodarenje otpadom i vršiteljima popravaka i održavanja Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi mogla mijenjati Prilog V.
- (29) Premda se digitalno kodiranje sve više koristi za provjeru različitih dijelova i sastavnih dijelova vozila, u evaluaciji Direktive 2000/53/EZ utvrđeno je da bi takvo kodiranje moglo biti prepreka za potencijal ponovne uporabe, ponovne proizvodnje ili obnove nekih dijelova odnosno sastavnih dijelova. Stoga je važno da se od proizvođača vozila traži da dostave informacije koje specijaliziranim subjektima za gospodarenje otpadom omogućuju da riješe probleme koje stvaraju ti digitalno kodirani dijelovi i sastavni dijelovi vozila ako takvo kodiranje onemogućuje njihov popravak, održavanje odnosno korištenje kao zamjenskog dijela u drugom vozilu.
- (30) Proizvođači i njihovi dobavljači trebali bi se služiti standardima označivanja sastavnih dijelova i materijala koji su izvorno uvedeni Odlukom Komisije 2003/138/EZ¹⁹ za označivanje i prepoznavanje plastičnih i elastomernih dijelova, sastavnih dijelova i materijala vozila. Trebali bi osigurati da su svi dijelovi i sastavni dijelovi vozila označeni u skladu s drugim primjenjivim zakonodavstvom Unije, posebno kad je riječ o označivanju baterija i trajnih magneta u vozilima koja se stavljaju na tržište. Kako bi se uzeo u obzir znanstveni i tehnički napredak, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije

¹⁹ Odluka Komisije 2003/138/EZ od 27. veljače 2003. o utvrđivanju norme za obilježavanje dijelova i materijala u vozilu na temelju Direktive 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o otpadnim vozilima (SL L 53, 28.2.2003., str. 58.).

kako bi mogla mijenjati Prilog VI. u kojem se određuje način označivanja dijelova i sastavnih dijelova vozila.

- (31) Radi lakše obrade vozila na kraju njihova životnog vijeka proizvođači vozila trebali bi digitalno dostavljati točne, potpune i ažurne informacije potrebne za sigurno uklanjanje i zamjenu dijelova i sastavnih dijelova vozila. Stoga bi trebalo osmisliti putovnicu o kružnosti vozila i staviti je na raspolaganje kao nosač podataka za takve informacije, dosljedan s drugim postojećim i budućim digitalnim informatičkim alatima i platformama za okolišnu učinkovitost vozila u automobilskom sektoru koji su u skladu s odgovarajućim odredbama Uredbe (EU) 2023 [Baterije], Uredbi [Uredba o ekološkom dizajnu za održive proizvode] Europskog parlamenta i Vijeća²⁰ i Uredbi [Euro 7] Europskog parlamenta i Vijeća²¹. Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Uredbe, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za utvrđivanje tehničkih zahtjeva za osmišljavanje i funkcioniranje putovnice i pravila za položaj nosača podataka ili drugog identifikatora na temelju kojeg se može pristupiti putovnici vozila.
- (32) Kako bi se osiguralo da proizvođači i drugi gospodarski subjekti podliježu istim pravilima u svim državama članicama, potrebno je utvrditi usklađena pravila za gospodarenje otpadom od otpadnih vozila. To bi trebalo dovesti do visoke razine zaštite zdravlja ljudi i okoliša u cijeloj Uniji. To bi dovelo i do boljeg usklađivanja kvalitete usluga gospodarenja otpadom koje pružaju gospodarski subjekti i olakšalo funkcioniranje tržišta sekundarnih sirovina.
- (33) Kako bi se zajamčila sigurna i ekološki prihvatljiva obrada otpadnih vozila, svaka ustanova i svako poduzeće koji namjeravaju obavljati obradu otpada za ta vozila trebali bi dobiti odobrenje od nadležnog tijela. Odobrenje bi trebalo izdati samo ako ustanova odnosno poduzeće ima tehnički, financijski i organizacijski kapacitet potreban za obavljanje obrade vozila na kraju njihova životnog vijeka u skladu s primjenjivim pravom EU-a i nacionalnim pravom, uključujući specifične zahtjeve za obradu utvrđene ovom Uredbom. Ovlaštena postrojenja za obradu trebala bi uz to biti nadležna za izdavanje potvrda o uništenju u skladu s ovom Uredbom.
- (34) Direktivom 2000/53/EZ utvrđena je temeljna obveza za proizvođače vozila da pokriju dio troškova sakupljanja otpadnih vozila. Na temelju te obveze, u skladu s načelom „onečišćivač plaća” i u skladu s općim minimalnim zahtjevima za programe proširene odgovornosti proizvođača utvrđenima u Direktivi 2008/98/EZ Europskog parlamenta i Vijeća²², primjereno je utvrditi zahtjeve na razini Unije za odgovornosti proizvođača vozila povezane s gospodarenjem otpadnim vozilima. Proizvođači bi trebali snositi proširenu odgovornosti proizvođača za vozila koja su stavili na tržište jednom kad ta vozila dođu do kraja životnog vijeka. Proširena odgovornost proizvođača trebala bi obuhvaćati obveze da se vozila koja su proizvođači stavili na raspolaganje na tržištu države članice sakupljaju i obrađuju u skladu s ovom Uredbom i da subjekti za gospodarenje otpadom koji obrađuju ta vozila ispunjavaju ciljeve za recikliranje utvrđene ovom Uredbom.

²⁰ Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi okvira za utvrđivanje zahtjeva za ekološki dizajn održivih proizvoda i stavljanju izvan snage Direktive 2009/125/EZ.

²¹ Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji motornih vozila i motora te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila s obzirom na njihove emisije i trajnost baterija (Euro 7) i o stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009.

²² Direktiva 2008/98/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o otpadu i stavljanju izvan snage određenih direktiva (SL L 312, 22.11.2008., str. 3.).

- (35) Kako bi se olakšalo praćenje kako proizvođači poštuju obveze proširene odgovornosti proizvođača, države članice trebale bi uspostaviti registar proizvođača. Kako bi se registracija olakšala, posebno ako proizvođači stavljaju vozila na raspolaganje u više država članica, zahtjeve za registraciju trebalo bi uskladiti u cijeloj Uniji. Registar bi se trebao koristiti i za potrebe izvješćivanja nadležnih tijela o izvršavanju obveza proširene odgovornosti proizvođača. Karakteristike i proceduralni aspekti tog registra trebali bi biti i dosljedni s registrom proizvođača uspostavljenim Uredbom (EU) 2023/[Baterije] kako bi proizvođači vozila i proizvođači baterija mogli koristiti jedan jedinstveni registar.
- (36) Kad prvi put stavlja vozila na raspolaganje na tržištu pojedine države članice u kojoj nema poslovni nastan, proizvođač bi trebao imenovati imenovanog zastupnika za proširenu odgovornost proizvođača.
- (37) Proizvođači bi trebali moći izabrati hoće li svoje obveze proširene odgovornosti proizvođača izvršavati pojedinačno ili skupno, u okviru organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača koje u njihovo ime na sebe preuzimaju odgovornost. Organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača trebale bi osiguravati povjerljivost podataka koje im proizvođači dostavljaju. Kako bi se osiguralo da su interesi svih gospodarskih subjekata primjereno uzeti u obzir i izbjeglo stavljanje subjekata za gospodarenje otpadom u nepovoljan položaj u odlukama koje se donose u programima proširene odgovornosti proizvođača, proizvođači i subjekti za gospodarenje otpadom trebali bi biti pravedno zastupljeni u upravljačkim tijelima takvih organizacija.
- (38) Proizvođači bi trebali financirati dio troškova sakupljanja i obrade otpadnih vozila potrebnih za ispunjavanje zahtjeva utvrđenih ovom Uredbom, a posebno obveza čiji je cilj postići bolju kvalitetu sekundarnih sirovina dobivenih iz vozila. Točnu razinu troškova takvih postupaka koje bi proizvođači trebali nadoknaditi trebalo bi odrediti uzimajući u obzir prihode ovlaštenih postrojenja za obradu i drugih subjekata za gospodarenje otpadom ostvarene prodajom rabljenih rezervnih dijelova ili sastavnih dijelova i sekundarnih sirovina dobivenih iz otpadnih vozila. U tu bi svrhu nadležna tijela trebala u suradnji s proizvođačima i subjektima za gospodarenje otpadom pratiti prosječne troškove sakupljanja, recikliranja i obrade te razinu financijskih doprinosa koje plaćaju proizvođači kako bi se osigurala pravedna raspodjela troškova među svim zainteresiranim subjektima.
- (39) Iz financijskih doprinosa proizvođača trebali bi se nadoknaditi i troškovi edukativnih kampanja usmjerenih na povećanje sakupljanja otpadnih vozila, troškovi uspostave sustava za obavješćivanje o izdavanju i prenošenju potvrda o uništenju te troškovi prikupljanja podataka i njihova dostavljanja nadležnim tijelima. Sve su te mjere neophodne radi pravilnog gospodarenja otpadnim vozilima, a posebno radi praćenja vozila za koje su proizvođači odgovorni u skladu s ovom Uredbom.
- (40) Proizvođači koji odluče pojedinačno ispuniti svoje obveze proširene odgovornosti proizvođača trebali bi i položiti osiguranje za nadoknadu troškova gospodarenja otpadnim vozilima. Takva osiguranja mogu se koristiti posebno ako ti proizvođači postanu insolventni ili trajno prestanu poslovati.
- (41) Ako proizvođač izvršava svoje obveze proširene odgovornosti proizvođača skupno u okviru organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača, financijski doprinosi koje plaća proizvođač trebali bi se modulariti na temelju usklađenih kriterija. Takvi kriteriji trebali bi poslužiti za stvaranje gospodarskih poticaja za proizvođače za povećanje kružnosti u konstrukciji i proizvodnji novih vozila, uzimajući u obzir količinu primarnih i recikliranih materijala u vozilu, mjeru u kojoj vozilo sadržava dijelove,

sastavne dijelove i materijale koje je teško ukloniti, rastaviti, ponovno upotrijebiti ili reciklirati te količinu opasnih tvari koje sadržava. Kako bi se izbjeglo narušavanje jedinstvenog tržišta Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s dopunjavanjem ove Uredbe kako bi se utvrdila detaljna pravila o tome kako bi se trebali primjenjivati kriteriji za modulaciju financijskih doprinosa koji se plaćaju organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača.

- (42) S obzirom na to da vozila često postaju otpadna u državi članici koja nije ona u kojoj su prvi put registrirana, potrebno je uvesti pravila za prekograničnu proširenu odgovornost proizvođača. Tim bi se pravilima trebalo osigurati da se na temelju proširene odgovornosti proizvođača na odgovarajući način nadoknađuju troškovi sakupljanja i obrade koje snose subjekti za gospodarenje otpadom u državi članici u kojoj vozilo postane otpadno vozilo. U tu bi svrhu proizvođači trebali imenovati predstavnika za proširenu odgovornost proizvođača u svakoj državi članici i uspostaviti mehanizme za prekograničnu suradnju s odgovarajućim subjektima za gospodarenje otpadom. Uvođenje takvog mehanizma pridonosi stvaranju jednakih uvjeta za ovlaštena postrojenja za obradu u cijeloj Uniji i olakšava razvoj pristupa na razini Unije za pojedinačnu odgovornost proizvođača.
- (43) Kako bi se osiguralo poštovanje tih obveza i izbjeglo narušavanje jedinstvenog tržišta, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s uspostavljanjem dodatnih detaljnih pravila za obveze proizvođača, država članica i subjekata za gospodarenje otpadom i svojstvima prekograničnih mehanizama.
- (44) Ključan preduvjet za pravilno postupanje s otpadnim vozilima je skupljanje svih otpadnih vozila. Stoga bi se ovom Uredbom trebale odrediti određene obveze povezane sa sakupljanjem, prvenstveno za proizvođače, a potom i za države članice. Proizvođači bi trebali uspostaviti sustave za sakupljanje, ili sudjelovati u njihovom uspostavljanju, a države članice trebale bi donijeti sve potrebne mjere kako bi se pobrinule da su sustavi uspostavljeni i da ti sustavi doprinose postizanju ciljeva iz ove Uredbe. Sustavi sakupljanja trebali bi vlasnicima i drugim korisnicima vozila omogućiti da vozilo predaju ovlaštenom postrojenju bez nepotrebnog opterećenja i troškova. To u praksi znači da bi takvi sustavi trebali na prikladan način pokrivati čitavo državno područje svake države članice. Trebali bi omogućiti i sakupljanje svih marki otpadnih vozila i otpadnih dijelova nakon popravaka vozila.
- (45) Otpadna vozila trebala bi se obrađivati samo u ovlaštenim postrojenjima za obradu, stoga ta postrojenja imaju ključnu ulogu u sakupljanju otpadnih vozila. Kako bi se olakšalo sakupljanje i osigurala odgovarajuća dostupnost postrojenja za sakupljanje otpadnih vozila, u ovoj je Uredbi predviđena mogućnost da se organiziraju mjesta za sakupljanje. Uloga takvih mjesta bila bi ograničena na sakupljanje otpadnih vozila, njihovo skladištenje u odgovarajućim uvjetima i njihov prijevoz do ovlaštenog postrojenja za obradu. Za vođenje takvog mjesta potrebna je posebna dozvola. Mjesta za sakupljanje trebala bi biti obvezna predavati sva sakupljena otpadna vozila ovlaštenim postrojenjima za obradu.
- (46) Kako bi se sva otpadna vozila djelotvorno sakupljala, potrebno je informirati javnost o postojanju sustava za sakupljanje. Vlasnici vozila trebali bi biti svjesni toga da u načelu mogu besplatno predati otpadno vozilo, neovisno o tome je li baterija u njemu, na mjestu za sakupljanje ili ovlaštenom postrojenju za obradu. U edukativnoj kampanji proizvođača ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača trebale bi se

objašnjavati i posljedice nepravilnog sakupljanja i obrade otpadnih vozila za okoliš i zdravlje ljudi.

- (47) Ovlašteno postrojenje za obradu trebalo bi izdati potvrdu o uništenju radi evidentiranja obrade otpadnog vozila. To je potrebno kako bi se osigurao pravilan nadzor gospodarenja otpadnim vozilima. Minimalni zahtjevi za tu potvrdu trenutačno su utvrđeni u Odluci Komisije 2002/151/EZ²³, a sadržaj te odluke trebao bi biti uključen u ovu Uredbu, uz potrebne izmjene. Tu bi potvrdu trebalo izdavati u elektroničkom obliku i dostaviti posljednjem vlasniku otpadnog vozila nakon čega bi je ovlašteno postrojenje za obradu i posljednji vlasnik trebali proslijediti nadležnim tijelima države članice jer njezina predaja omogućuje poništenje registracije vozila. Trebalo bi biti moguće elektroničkim sustavom prosljeđivati i dokumente kojima se potvrđuje sakupljanje otpadnog vozila i potvrde o uništenju.
- (48) Iako je u Direktivi 2000/53/EZ utvrđena obveza da se sva otpadna vozila predaju na obradu u ovlašteno postrojenje za obradu, postoji znatan udio vozila za koji nije poznato gdje se nalaze, a za koje je moguće da su nezakonito obrađena ili izvezena kao otpadna vozila ili da njihov status nije pravilno prijavljen tijelima za registraciju država članica. Takva se vozila nazivaju „vozila za koja se ne zna gdje se nalaze”. Države članice trebale bi ojačati suradnju kako bi se smanjio broj otpadnih vozila za koja se ne zna gdje se nalaze. Priznavanje potvrda o uništenju izdanih u drugoj državi članici i obveza informiranja tijela država članica u kojima je vozilo registrirano o izdavanju potvrde o uništenju trebali bi omogućiti bolje praćenje mjesta na kojima se otpadna vozila nalaze.
- (49) Kako bi se osiguralo djelotvorno sakupljanje otpadnih vozila, vlasnicima vozila trebalo bi nametnuti izričite obveze. Oni bi trebali predavati vozila na kraju životnog vijeka na mjestima za sakupljanje ili ovlaštenim postrojenjima za obradu pa tijelima za registraciju pokazati potvrdu o uništenju kako bi poništili registraciju svojeg vozila.
- (50) Kako bi se osigurala ujednačena i ekološki prihvatljiva obrada otpadnih vozila u Uniji, bitno je osigurati da ovlaštena postrojenja za obradu prihvaćaju i obrađuju sva otpadna vozila, dijelove, sastavne dijelove i materijale, uključujući otpadne dijelove nakon popravaka vozila, u skladu s uvjetima utvrđenima u njihovim dozvolama i u skladu sa zahtjevima iz ove Uredbe, najboljim raspoloživim tehnikama i Direktivom 2010/75/EU Europskog parlamenta i Vijeća²⁴.
- (51) S obzirom na ključnu ulogu ovlaštenih postrojenja za obradu u gospodarenju otpadnim vozilima na način koji neće imati nepovoljne utjecaje na okoliš ni zdravlje ljudi i koji pridonosi postizanju ciljeva Unije koji se odnose na kružno gospodarstvo, potrebno je utvrditi obveze koje se primjenjuju na takva postrojenja i koje obuhvaćaju sve njihove aktivnosti, od prihvata i skladištenja otpadnog vozila do njegove konačne obrade.
- (52) Kako bi se osigurala sljedivost njihovih aktivnosti, ovlaštena postrojenja za obradu trebala bi evidentirati izvršene postupke obrade i elektronički čuvati evidenciju najmanje tri godine te tu evidenciju moći na zahtjev pokazati odgovarajućim nacionalnim tijelima.

²³ Odluka Komisije 2002/151/EZ od 19. veljače 2002. o minimalnim zahtjevima za potvrdu o uništenju otpadnog vozila koja se izdaje u skladu s člankom 5. stavkom 3. Direktive 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o otpadnim vozilima (SL L 50, 21.2.2002., str. 94.).

²⁴ Direktiva 2010/75/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o industrijskim emisijama (SL L 334, 17.12.2010., str. 17.).

- (53) Uklanjanje onečišćenja iz otpadnog vozila je prvi korak u sprečavanju štete za okoliš, štete za zdravlje ljudi i rizika za sigurnost na radu. Stoga je bitno da se iz otpadnog vozila nužno ukloni onečišćenje što prije nakon njegove predaje ovlaštenom postrojenju za obradu, a svakako prije daljnje obrade tog vozila. U toj fazi trebalo bi izvaditi i uskladištiti otpadna ulja odvojeno od ostalih tekućina pa ih dalje obrađivati u skladu s Direktivom 2008/98/EZ. Uz to bi trebalo dijelove, sastavne dijelove i materijale koji sadržavaju olovo, kadmij, živu i šesterovalentni krom ukloniti iz otpadnog vozila kako bi se spriječile štetne posljedice za ljude ili okoliš.
- (54) Kako bi se osigurala pravilna provedba Uredbe (EU) 2023/ [Ured za publikacije: Uredba o baterijama], sve baterije ugrađene u vozila potrebno je zasebno ukloniti iz otpadnog vozila i pohraniti na predviđeno područje radi daljnje obrade.
- (55) Kako bi se povećao potencijal za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju i obnavljanje dijelova i sastavnih dijelova i očuvala visoka vrijednost sekundarnih materijala iz otpadnih vozila, određeni dijelovi i sastavni dijelovi trebali bi se obvezno ukloniti iz otpadnog vozila prije rezanja. Ti dijelovi i sastavni dijelovi trebali bi se ukloniti ručnim ili poluautomatskim rastavljanjem. Kako bi se potaknuo napredak tehnologija za rastavljanje, razvrstavanje, rezanje i obradu nakon rezanja, trebalo bi se omogućiti odstupanje od zahtjeva za obvezno uklanjanje dijelova i sastavnih dijelova u određenim iznimnim slučajevima. Trebalo bi dokazati da se primjenom tih tehnologija ti dijelovi i sastavni dijelovi mogu ukloniti jednako djelotvorno kao ručno ili poluautomatski i da se pri tome neće smanjiti kvaliteta frakcija koje proizlaze iz obrade. Kako bi se uzeo u obzir znanstveni i tehnički napredak, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi mogla mijenjati Prilog VII.
- (56) Nakon što ovlaštena postrojenja za obradu uklone dijelove i sastavne dijelove iz otpadnog vozila, trebala bi pažljivo procijeniti i utvrditi jesu li ti dijelovi i sastavni dijelovi prikladni za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje na temelju objektivnih kriterija koji se odnose na tehničke karakteristike dijelova i sastavnih dijelova i na zahtjeve za sigurnost vozila.
- (57) U Uredbi (EU) 2023/[Baterije] utvrđena su pravila za održivost, učinkovitost, sigurnost, sakupljanje, recikliranje i prenamjenu baterija i informacije koje su gospodarskim subjektima potrebne za uklanjanje baterija. U ovoj bi se Uredbi trebao uzeti u obzir Potencijal za prenamjenu baterija tako što će se baterije električnog vozila isključiti s popisa osnovnih dijelova i osnovnih sastavnih dijelova kako bi se omogućilo da se na obradu besplatno dostave električna vozila bez baterije.
- (58) S obzirom na prepoznati potencijal ponovne proizvodnje i obnavljanja u automobilskom sektoru i doprinos tih aktivnosti kružnom gospodarstvu gospodarskim subjektima u tom sektoru potrebna je pravna jasnoća. Stoga bi trebalo pojasniti da se dijelovi i sastavni dijelovi uklonjeni iz otpadnog vozila pogodni za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje ne bi trebali smatrati otpadom. To je neophodno kako bi se olakšalo slanje, otprema ili bilo koji drugi prijenos takvih dijelova i sastavnih dijelova. Odgovarajuća nacionalna tijela trebala bi moći od ovlaštenog postrojenja za obradu koje je uklonilo neki dio ili sastavni dio zatražiti dokumentaciju u kojoj je na temelju namjenske procjene potvrđena tehnička prikladnost odgovarajućih dijelova ili sastavnih dijelova za ponovnu proizvodnju, obnavljanje ili ponovnu uporabu.
- (59) U svojoj evaluaciji Direktive 2000/53/EZ Komisija je utvrdila da rabljene rezervne dijelove i sastavne dijelove javnosti nude nepoznati prodavači i da oni često potječu iz

nezakonitih aktivnosti. Stoga bi trebalo uvesti nove zahtjeve za trgovanje rabljenim, ponovno proizvedenim ili obnovljenim dijelovima i sastavnim dijelovima. Najvažnije je da takvi dijelovi i sastavni dijelovi budu označeni oznakom na kojoj se nalaze identifikacijski broj vozila s kojeg je sastavni dio ili dio uklonjen i podaci subjekta koji ga je uklonio te da za njih postoji jamstvo.

- (60) U interesu sigurnosti na cestama i zaštite okoliša neki sastavni dijelovi i dijelovi uklonjeni iz otpadnih vozila ne bi se trebali ponovno upotrebljavati, ponovno proizvoditi ili obnavljati. Takvi dijelovi i sastavni dijelovi ne bi se trebali koristiti ni za izradu novih vozila ni u vozilima koja su već stavljena na tržište.
- (61) Kako bi se potaknuo razvoj i pravilno funkcioniranje tržišta Unije za ponovno uporabljive, obnovljene i ponovno proizvedene dijelove i sastavne dijelove, države članice trebalo bi se potaknuti na davanje potrebnih poticaja na nacionalnoj razini za promicanje ponovne uporabe, obnavljanja i ponovne proizvodnje dijelova i sastavnih dijelova, neovisno o tome jesu li uklonjeni tijekom eksploatacijske ili otpadne faze životnog vijeka vozila. Komisija bi trebala olakšati razmjenu informacija među državama članicama tako što će aktivno isticati one nacionalne poticaje koji su se u praksi pokazali najboljima s ciljem praćenja njihove djelotvornosti.
- (62) U svojoj evaluaciji Direktive 2000/53/EZ Komisija je utvrdila da je definicija recikliranja iz te direktive preširoka i da nije u skladu s Direktivom 2008/98/EZ jer se „nasipavanje” u njoj smatra recikliranjem. Stoga bi definiciju recikliranja u ovoj Uredbi trebalo uskladiti s Direktivom 2008/98/EZ tako da ta definicija ne obuhvaća nasipavanje.
- (63) Recikliranje sve plastike iz otpadnih vozila trebalo bi neprestano poboljšavati, a važno je zajamčiti dostatnu opskrbu reciklatima kako bi se zadovoljila potražnja za recikliranom plastikom u vozilima. Stoga je potrebno definirati specifičan cilj recikliranja 30 % plastike iz otpadnih vozila. Taj bi cilj bio komplementaran s ciljevima za ponovnu uporabu i recikliranje (85 %) otpadnih vozila i za ponovnu uporabu i oporabu (95 %) otpadnih vozila prema prosječnoj težini vozila po vozilu i godini. Kako bi subjekti za gospodarenje otpadom lakše ispunili te zahtjeve, potrebno je prijelazno razdoblje od tri godine. U međuvremenu se nastavljaju primjenjivati trenutačni ciljevi za ponovnu uporabu i recikliranje (85 %) i za ponovnu uporabu i oporabu (95 %) otpadnih vozila, utvrđeni Direktivom 2000/53/EZ i na temelju definicije recikliranja iz te direktive.
- (64) Trebalo bi povećati oporabu visokokvalitetnih sekundarnih materijala poboljšavanjem procesa rezanja otpadnih vozila. Stoga se otpadna vozila, njihovi dijelovi, sastavni dijelovi i materijali ne bi se trebali rezati zajedno s ambalažnim otpadom i otpadnom električnom i elektroničkom opremom, posebno zato da se poboljša razdvajanje frakcija bakra od frakcija čelika.
- (65) Kako bi se dodatno poboljšala kvaliteta obrade otpadnih vozila, ne bi trebalo biti moguće na odlagališta odlagati frakcije otpada koje nastaju rezanjem otpadnih vozila, a koje sadržavaju neinertni otpad i koje nisu tehnološki obrađene u fazi nakon rezanja.
- (66) Otpadna vozila razvrstana su kao opasni otpad i ne smiju se izvoziti u zemlje koje nisu članice OECD-a. Otpadna vozila iz kojih je uklonjeno onečišćenje i dalje se mogu obrađivati izvan Unije pod uvjetom da se ta očišćena otpadna vozila prevoze u skladu s Uredbom (EU) 1013/2006.
- (67) Ako se otpadno vozilo otprema iz Unije u treću zemlju, izvoznik bi trebao dostaviti pisani dokaz koji je odobrilo nadležno tijelo odredišne zemlje kojim se potvrđuje da

uvjeti obrade približno odgovaraju zahtjevima iz ove Uredbe i zahtjevima za zaštitu zdravlja ljudi i okoliša utvrđenima u drugom zakonodavstvu Unije, u skladu s Uredbom (EU) [nova Uredba o pošiljkama otpada].

- (68) Kako bi se osiguralo da se otpadna vozila obrađuju na okolišno održiv način, važno je da je status vozila jasan tijekom njegova cijelog životnog vijeka, a posebno u situacijama u kojima je potrebno razlikovati rabljena vozila od otpadnih vozila. Od vlasnika vozila koji namjerava prenijeti vlasništvo nad rabljenim vozilom trebao bi se izričito zahtijevati dokaz da vozilo nije otpadno vozilo. Kako bi procijenili status rabljenog vozila vlasnik vozila, drugi gospodarski subjekti i nadležna tijela trebali bi provjeriti jesu li ispunjeni određeni kriteriji kojima se određuje je li to vozilo otpadno. Kako bi se uzeo u obzir znanstveni i tehnički napredak, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije kako bi mogla mijenjati Prilog I. u kojem se određuju kriteriji je li vozilo otpadno vozilo.
- (69) U akcijskom planu EU-a: „Prema postizanju nulte stope onečišćenja zraka, vode i tla”²⁵ istaknuta je i potreba da Komisija predloži nove mjere za smanjivanje vanjskog ekološkog otiska Unije povezanog s izvozom otpadnih i rabljenih vozila. Uzimajući u obzir da izvoz rabljenih vozila stvara znatne probleme za okoliš i javno zdravlje, kako je dokumentirano u Programu UN-a za okoliš²⁶, i da je Unija najveći izvoznik rabljenih vozila u svijetu, potrebno je utvrditi posebne zahtjeve na razini Unije za regulaciju izvoza rabljenih vozila (iz Unije). Zahtjevi bi se trebali temeljiti na objektivnim kriterijima na temelju kojih se utvrđuje da rabljeno vozilo nije otpadno i da je tehnički ispravno u skladu s Direktivom 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća²⁷. Time bi se zajamčilo da se samo rabljena vozila koja su prikladna za vožnju na cestama Unije mogu izvoziti u treće zemlje, čime se smanjuje rizik od toga da izvoz rabljenih vozila iz Unije pridonese onečišćenju zraka ili prometnim nesrećama u trećim zemljama. Kako bi se carinskim tijelima omogućilo da provjere jesu li ti zahtjevi ispunjeni u trenutku izvoza, svatko tko izvozi rabljeno vozilo trebao bi biti obavezan tim tijelima dostaviti identifikacijski broj vozila i izjavu kojom se potvrđuje da rabljeno vozilo nije otpadno i da se smatra tehnički ispravnim.
- (70) Važno je uspostaviti mehanizam kojim se može djelotvorno provjeriti sukladnost rabljenih vozila s izvoznim zahtjevima bez uvođenja prepreka u trgovinu između Unije i trećih zemalja. Komisija bi stoga trebala uspostaviti elektronički sustav koji bi tijelima u državama članicama omogućio da u stvarnom vremenu razmjenjuju informacije o identifikacijskom broju vozila i tehničkoj ispravnosti rabljenih vozila za izvoz. Uzimajući u obzir postojeće mogućnosti i funkcionalnosti za razmjenu informacija o vozilima registriranim u Uniji među tijelima za registraciju vozila, Komisija je razvila MOVE-HUB, platformu za razmjenu poruka radi međusobnog povezivanja nacionalnih elektroničkih registara država članica. Na toj su platformi trenutačno međusobno povezani registri poduzeća za cestovni prijevoz (ERRU), registri vozačkih dozvola (RESPER), registri za osposobljavanje profesionalnih vozača (ProDriveNet), obavijesti o neuspješnim pregledima vozila na cesti (RSI) i registri tahografskih kartica vozača (TACHOnet). Funkcionalnost platforme MOVE-HUB trebala bi se stoga dodatno proširiti kako bi se omogućila razmjena informacija o

²⁵ COM(2021) 400.

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

²⁷ Direktiva 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ (SL L 127, 29.4.2014., str. 51.).

identifikacijskom broju vozila i tehničkoj ispravnosti rabljenih vozila za izvoz. Kako bi carinska tijela mogla elektronički i automatski provjeravati ispunjava li rabljeno vozilo za izvoz izvozne zahtjeve, elektronički sustav platforme MOVE-HUB trebao bi se povezati s okruženjem jedinstvenog sučelja EU-a za carinu, u skladu s Uredbom (EU) 2022/2399 Europskog parlamenta i Vijeća²⁸. Tom je uredbom predviđen sveobuhvatan okvir za automatizirane kontrole koji se primjenjuje na konkretne necarinske formalnosti Unije. Stoga bi u ovoj Uredbi trebali biti utvrđeni glavni elementi koje treba provjeravati, a tehnički aspekti uvođenja te provjere bili bi utvrđeni u Uredbi (EU) 2022/2399.

- (71) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu izvoznih zahtjeva Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti za razvoj potrebnih elektroničkih sustava i njihove kompatibilnosti s nacionalnim sustavima.
- (72) Države članice trebale bi surađivati radi osiguravanja djelotvorne provedbe zahtjeva za izvoz rabljenih vozila i pružanja uzajamne pomoći. Ta bi pomoć trebala uključivati razmjenu informacija radi provjere statusa vozila prije izvoza, uključujući potvrdu informacija o registraciji u državi članici u kojoj je vozilo prethodno registrirano. Nadalje, kako bi se postigla sveobuhvatna suradnja, države članice trebale bi surađivati s tijelima iz trećih zemalja.
- (73) Važno je da carinska tijela mogu provoditi kontrole rabljenih vozila za izvoz u skladu s Uredbom (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća²⁹. Znatno udio rabljenih vozila koja napuštaju područje Unije namijenjen je zemljama u kojima su utvrđeni ili bi se mogli utvrditi uvozni zahtjevi, npr. zahtjevi u pogledu starosti ili emisija vozila. Važno je da carinska tijela mogu, kad treće zemlje službeno obavijeste Komisiju o tim zahtjevima, u okruženju jedinstvenog sučelja EU-a za carinu elektronički i automatski provjeriti ispunjava li rabljeno vozilo koje se izvozi te zahtjeve. Kako bi se zaštitilo okoliš i sigurnost na cestama u trećim zemljama, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije radi definiranja tih zahtjeva.
- (74) Kako bi se spriječio rizik od toga da se vozila izvezu bez potrebnih dokumenata u kojima su navedeni identifikacijski broj vozila i tehnička ispravnost vozila i da se nepoštovanje izvoznih zahtjeva otkrije tek nakon što je vozilo već napustilo Uniju, ne smije se dopustiti primjena pojednostavnjenih carinskih postupaka iz Uredbe (EU) br. 952/2013. Ti bi postupci spriječili carinska tijela u provođenju kontrola u stvarnom vremenu u okruženju jedinstvenog sučelja EU-a za carinu, čime bi se povećao rizik od kršenja pravila Unije o izvozu rabljenih vozila.
- (75) U svojoj evaluaciji Direktive 2000/53/EZ Komisija je smatrala da je nepostojanje zahtjeva za obvezne inspekcije nedostatak te direktive. Stoga se u ovoj Uredbi trebaju utvrditi minimalni zahtjevi za učestalost inspekcija, njihov opseg i karakteristike postrojenja koja podliježu tim inspekcijama. Time bi se očuvala konkurentnost ovlaštenih postrojenja za obradu u odnosu na nezakonite subjekte te osiguralo kontinuirano ispunjavanje uvjeta iz dozvola i zahtjeva za sakupljanje i obradu otpadnih vozila.

²⁸ Uredba (EU) 2022/2399 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. studenoga 2022. o uspostavi okruženja jedinstvenog sučelja Europske unije za carinu i izmjeni Uredbe (EU) br. 952/2013 (SL L 317, 9.12.2022., str. 1.).

²⁹ Uredba (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. listopada 2013. o Carinskom zakoniku Unije (SL L 269, 10.10.2013., str. 1.).

- (76) Inspekcije bi trebale provjeravati poštovanje odredbi o izvozu rabljenih vozila i obradi otpadnih vozila. Svake bi se godine trebali provesti inspekcijski pregledi barem 10 % ovlaštenih postrojenja za obradu i gospodarskih subjekata. Inspekcijski pregledi trebali bi se provoditi i u pogonima vršitelja popravaka i održavanja. Potrebno je istaknuti da bi inspekcije koje se provode u skladu s ovom Uredbom trebale biti dopuna inspekcijama otpreme otpadnih vozila, koje su detaljno regulirane Uredbom [Ured za publikacije: nova Uredba o pošiljkama otpada].
- (77) Države članice trebale bi uspostaviti mehanizme suradnje na nacionalnoj i međunarodnoj razini kako bi se inspekcije provodile na učinkovit način. Takvi bi mehanizmi trebali omogućiti razmjenu podataka o registraciji vozila, potrebnih za praćenje vozila i provjeru jesu li ona pravilno obrađena na kraju životnog vijeka.
- (78) Države članice trebale bi poduzeti sve potrebne mjere izvršavanja za suzbijanje nezakonite obrade otpadnih vozila kako bi se spriječilo da te aktivnosti naštetu okolišu ili zdravlju ljudi. Sve ustanove i poduzeća koji obrađuju otpadna vozila bez valjane dozvole ili krše uvjete ili zahtjeve iz dozvole stoga bi trebali biti podložni sankcijama. Kako bi osigurale stvarno poštovanje ove Uredbe, države članice trebale bi razmotriti i druge mjere, kao što su povlačenje dozvole ili suspenzija aktivnosti gospodarskog subjekta.
- (79) Države članice trebale bi utvrditi pravila za sankcije koje će se primjenjivati u slučaju povreda ove Uredbe i osigurati provedbu tih propisa. Sankcije bi se ponajprije trebale uvesti za kršenje odredbi o izvozu rabljenih vozila, o predaji otpadnih vozila ovlaštenim postrojenjima za obradu ili mjestima za sakupljanje i o trgovini rabljenim, ponovno proizvedenim ili obnovljenim dijelovima i sastavnim dijelovima. Predviđene sankcije trebale bi biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.
- (80) Kako bi se osiguralo pravilnu provedbu, praćenje i evaluaciju zakonodavstva Unije i kako bi se tržištima davale ažurne informacije o transparentnosti, potrebno je uspostaviti obveze dostavljanja podataka. Točni i valjani podaci su neophodni da Komisija procijeni funkcioniraju li mjere predložene Uredbom ispravno i da, prema potrebi, predloži daljnje prilagodbe radi ekološki prihvatljive obrade otpadnih vozila ili pojednostavnjenja provedbe ove Uredbe. Kako bi se ograničilo opterećenje zbog dostavljanja podataka, trebali bi se dostavljati samo podaci koji su neophodni za provedbu ove Uredbe, a samo dostavljanje trebalo bi biti digitalno. Na temelju tih elemenata trebalo bi odrediti koje podatke gospodarski subjekti trebaju dostavljati nadležnim tijelima, a države članice Komisiji. Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu zahtjeva za izvješćivanje, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. U provedbenim aktima bi trebali zamijeniti Odluku Komisije 2005/293/EZ³⁰ potrebno je utvrditi i metodologiju za izračun i provjeru jesu li postignuti ciljevi ponovne uporabe, recikliranja i oporabe.
- (81) Nadležna tijela država članica imaju važnu ulogu u provjeri poštovanja obveza utvrđenih u ovoj Uredbi koje se odnose na sakupljanje otpadnih vozila i gospodarenje njima, što među ostalim znači da ta tijela poboljšaju praćenje mjesta na kojima se vozila nalaze i da suzbijaju nezakonito obrađivanje otpadnih vozila. Države članice stoga bi trebale zahtijevati da subjekti za gospodarenje otpadom i drugi relevantni gospodarski subjekti nadležnim tijelima dostavljaju podatke koji im omogućuju bolje praćenje provođenja odredbi o sakupljanju otpadnih vozila i gospodarenju njima.

³⁰ Odluka Komisije 2005/293/EZ od 1. travnja 2005. o utvrđivanju detaljnih pravila za praćenje ciljeva u pogledu ponovne uporabe/oporabe i ponovne uporabe/recikliranja koji su utvrđeni u Direktivi 2000/53/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o otpadnim vozilima (SL L 94, 13.4.2005., str. 30.).

- (82) Provedbene ovlasti dodijeljene Komisiji na temelju ove Uredbe trebale bi se izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća³¹.
- (83) Prilikom donošenja delegiranih akata na temelju ove Uredbe posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016³². S ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (84) Trebalo bi izmijeniti Prilog II. Uredbi (EU) 2019/1020, u kojem je navedeno zakonodavstvo Unije o usklađivanju bez odredbi o sankcijama, kako bi se s tog popisa izbrisale direktive 2000/53/EZ i 2005/64/EZ jer ova Uredba sadržava odredbe o sankcijama.
- (85) Trebalo bi osigurati da se odredbe i zahtjevi iz ove Uredbe koji se odnose na homologaciju provjeravaju u okviru postupka EU homologacije tipa. Uredbu (EU) 2018/858 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (86) Vozila za koja se ne zna gdje se nalaze prepoznata su kao jedan od glavnih problema u provedbi Direktive 2000/53/EZ. Nepostojanje učinkovitog sustava za razmjenu informacija među državama članicama u stvarnom vremenu o statusu registracije vozila otežava sljedivost i prepoznato je kao uzrok velikog broja vozila za koja se ne zna gdje se nalaze u Uniji. Kako bi se pronašlo rješenje za to pitanje, Komisija bi trebala predložiti reviziju Direktive Vijeća 1999/37/EZ o dokumentima za registraciju vozila³³. Na temelju te bi se revizije od država članica trebalo zahtijevati da za vozila registrirana na njihovu državnom području elektronički evidentiraju podatke kako bi se valjano zabilježili razlozi za poništenje registracije vozila, posebno ako je vozilo obrađeno kao otpadno vozilo u ovlaštenom postrojenju za obradu, ponovno registrirano u drugoj državi članici, izvezeno u treću zemlju izvan područja Unije ili ukradeno. Nadalje, kako bi se spriječilo nezakonito rastavljanje ili izvoz vozila koja su privremeno odjavljena, vlasnici vozila trebali bi biti obvezni bez odgode prijaviti sve promjene u vlasništvu nacionalnom tijelu za registraciju vozila. Tim se promjenama dopunjavaju i proširuju postojeći zahtjevi za države članice u pogledu elektroničkog bilježenja podataka o svim vozilima registriranim na njihovu državnom području.
- (87) Budući da je potrebno zajamčiti visoku razinu zaštite okoliša i uzeti u obzir znanstveni napredak, Komisija bi Europskom parlamentu i Vijeću trebala podnijeti izvješće o primjeni ove Uredbe i njezinu učinku na funkcioniranje jedinstvenog tržišta i utjecaju na okoliš. Komisija bi u svoje izvješće trebala uključiti evaluaciju odredbi o konstrukciji novih vozila, uključujući ciljeve za mogućnost ponovne uporabe, recikliranja i oporabe, o gospodarenju otpadnim vozilima, uključujući ciljeve za recikliranje i o sankcijama te procjenu potrebe i izvedivosti daljnjeg proširenja područja primjene ove Uredbe na određena vozila kategorije L, teška vozila i njihove prikolice. Ta bi se procjena trebala primarno baviti s aspektima povezanim s obradom

³¹ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

³² SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

³³ Direktiva Vijeća 1999/37/EZ od 29. travnja 1999. o dokumentima za registraciju vozila (SL L 138, 1.6.1999., str. 57.).

otpadnih vozila i s važnosti i dodanom vrijednosti utvrđivanja konstrukcijskih zahtjeva.

- (88) Izvješće Komisije trebalo bi sadržavati i procjenu mjera povezanih s davanjem informacija o zabrinjavajućim tvarima koje se nalaze u vozilima i eventualnoj potrebi za poboljšanjem sljedivosti takvih tvari. Trebalo bi i procijeniti postoji li potreba za uvođenjem mjera koje se odnose na tvari koje mogu utjecati na obradu vozila kad se vozilo nađe na kraju svojeg životnog vijeka radi boljeg usklađivanja s Uredbom (EU) [Ekološki dizajn održivih proizvoda].
- (89) Gospodarskim subjektima potrebno je dati dovoljno vremena da ispune svoje obveze iz ove Uredbe, a državama članicama da uspostave administrativnu infrastrukturu potrebnu za njezinu primjenu. Stoga bi primjenu ove Uredbe trebalo odgoditi.
- (90) Kako bi države članice mogle poduzeti potrebne administrativne mjere za uspostavu sustava za sakupljanje, a da pri tome postoji kontinuitet za gospodarske subjekte i subjekte za gospodarenje otpadom, trebalo bi odgoditi stavljanje izvan snage Direktive 2000/53/EZ.
- (91) Ovom Uredbom ne mijenjaju se pravila za ograničavanje korištenja olova, žive, kadmija i šesterovalentnog kroma u vozilima utvrđena Direktivom 2000/53/EZ ni izuzeća od tih ograničenja. Međutim, u ovoj su Uredbi utvrđena jasnija pravila o tome kako se u okviru homologacijskog postupka provjerava sukladnost s tim ograničenjima i drugim zahtjevima za kružnost. Kako bi se osiguralo da proizvođači imaju dovoljno vremena za usklađivanje s tim pravilima, njihovu bi primjenu trebalo odgoditi. Stoga bi odredbe Direktive 2000/53/EZ o ograničenjima na korištenje olova, žive, kadmija i šesterovalentnog kroma trebale ostati na snazi dok se ta pravila ne počnu primjenjivati kako bi se osigurao kontinuitet i zajamčilo da vozila koja se stavljaju na tržište Unije ne sadržavaju takve tvari, osim u slučajevima propisanim u toj direktivi.
- (92) U ovoj se Uredbi nalaze i odredbe o proširenoj odgovornosti proizvođača koje su jasnije nego u Direktivi 2000/53/EZ. Budući da je za uspostavu takvih programa i donošenje potrebnih nacionalnih odredbi o ovlaštenju proizvođača i organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača potrebno određeno vrijeme, trebalo bi odgoditi primjenu tih odredbi. Dok se te odredbe ne počnu primjenjivati, odgovarajuće odredbe Direktive 2000/53/EZ trebale bi ostati na snazi kako bi se osigurao kontinuitet u pogledu financiranja troškova sakupljanja otpadnih vozila od strane proizvođača.
- (93) Ova Uredba sadržava i nove zahtjeve za obradu otpadnih vozila, posebno za uklanjanje dijelova i sastavnih dijelova radi promicanja njihove ponovne uporabe, ponovne proizvodnje odnosno obnavljanja i povećanja kvalitete procesa recikliranja. Subjekti za gospodarenje otpadom trebaju vremena da se prilagode tim novim zahtjevima zbog čega bi se njihova primjena trebala odgoditi. Dok se ti zahtjevi ne počnu primjenjivati, odgovarajuće odredbe Direktive 2000/53/EZ trebale bi ostati na snazi kako bi se osigurao kontinuitet obrade otpadnih vozila.
- (94) Obveze o dostavljanju podataka iz Direktive 2000/53/EZ i povezane obveze za prenošenje podataka Komisiji trebale bi određeno vrijeme ostati na snazi kako bi se osigurao kontinuitet dok Komisija ne donese nova pravila za izračun i obrasce za izvješćivanje u skladu s ovom Uredbom.
- (95) Trebalo bi odgoditi primjenu svih odredbi koje se odnose na vozila kategorija L_{3e}–L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ i O kako bi se gospodarskim subjektima dalo dovoljno vremena za usklađivanje s novim zahtjevima. To je posebno važno u pogledu dozvola za

ovlaštena postrojenja za obradu u kojima je moguće provoditi uklanjanje onečišćenja iz takvih vozila i njihovu daljnju obradu.

- (96) Radi jasnoće, racionalizacije i pojednostavnjenja te uzimajući u obzir to da su propisi o homologaciji motornih vozila s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i oporabe sadržani u ovoj Uredbi, trebalo bi odgoditi stavljanje izvan snage Direktive 2005/65/EZ. Time se proizvođačima daje dovoljno vremena da se pobrinu da su tipovi vozila koje konstruiraju i izrađuju sukladni sa zahtjevima za kružnost i homologacijskim tijelima da uvedu nova pravila.
- (97) S obzirom na to da ciljeve ove Uredbe – doprinos funkcioniranju jedinstvenog tržišta, sprečavanje i smanjivanje štetnih posljedica gospodarenja otpadnim vozilima i osiguravanje visoke razine zaštite zdravlja ljudi i okoliša – ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog potrebe za usklađenošću oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donositi mjere u skladu s načelom supsidijarnosti, kako je predviđeno u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet

Ovom se Uredbom utvrđuju zahtjevi za kružnost u konstrukciji i proizvodnji vozila povezani s mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe i s korištenjem recikliranog sadržaja, koji se provjeravaju prilikom homologacije tipa vozila, te zahtjevi za informiranje i označivanje dijelova, sastavnih dijelova i materijala u vozilima. Utvrđuju se i zahtjevi za proširenu odgovornost proizvođača, sakupljanje i obradu otpadnih vozila i izvoz rabljenih vozila iz Unije u treće zemlje.

Članak 2.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje:
 - (a) na vozila i otpadna vozila kategorija M₁ i N₁, kako su definirana u članku 4. stavku 1. točki (a) podtočki i. i točki (b) podtočki i. Uredbe (EU) 2018/858;
 - (b) od [OP: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 60 mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe] na vozila i otpadna vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃ i O kako je navedeno u članku 4. stavku 1. Uredbe (EU) 2018/858;
 - (c) od [OP: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 60 mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe] na vozila i otpadna vozila kategorija L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} i L_{7e} kako je navedeno u članku 4. stavku 2. točkama od (c) do (g) Uredbe (EU) 168/2013.
2. Ova se Uredba ne primjenjuje na:
 - (a) vozila za posebne namjene, kako su definirana u članku 3. točki 31. Uredbe (EU) 2018/858;
 - (b) druge dijelove vozila kategorija N₁, N₂, N₃, M₂ ili M₃, koji nisu osnovno vozilo ili njegov dio, kad je riječ vozilima homologiranim u višestupanjskoj homologaciji;
 - (c) vozila proizvedena u malim serijama, kako su definirana u članku 3. točki 30. Uredbe 2018/858;
 - (d) vozila od povijesnog interesa, kako su definirana u članku 3. točki 7. Direktive 2014/45/EU.
3. Ne dovodeći u pitanje stavak 1. točku (b), sljedeće se odredbe ne primjenjuju na vozila i otpadna vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃ i O:
 - (a) članak 4. o mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe vozila;
 - (b) članak 5. o zahtjevima za tvari u vozilima;
 - (c) članak 6. o minimalnom obveznom udjelu recikliranog sadržaja u vozilima;
 - (d) članak 7. o konstruiranju zahvaljujući kojem je uklanjanje i zamjena određenih dijelova i sastavnih dijelova vozila moguće;
 - (e) članak 8. o općim obvezama;

- (f) članak 9. o strategiji za kružnost;
 - (g) članak 10. o izjavi o recikliranom sadržaju u vozilima;
 - (h) članak 12. o označivanju dijelova, sastavnih dijelova i materijala u vozilima;
 - (i) članak 13. o putovnici o kružnosti vozila;
 - (j) članak 21. o prilagođavanju naknada;
 - (k) članak 22. o mehanizmu raspodjele troškova za vozila koja postaju otpadna u drugoj državi članici;
 - (l) članak 28. o općim zahtjevima za rezanje;
 - (m) članak 30. o obveznom uklanjanju dijelova i sastavnih dijelova prije rezanja radi ponovne uporabe ili recikliranja;
 - (n) članak 31. o zahtjevima koji se odnose na uklonjene dijelove i sastavne dijelove;
 - (o) članak 32. o trgovini rabljenim, ponovno proizvedenim ili obnovljenim dijelovima i sastavnim dijelovima;
 - (p) članak 33. o ponovnoj uporabi, ponovnoj proizvodnji i obnavljanju dijelova i sastavnih dijelova;
 - (q) članak 34. o ciljevima ponovne uporabe, recikliranja i oporabe;
 - (r) članak 35. o zabrani odlaganja neinertnog otpada;
 - (s) članak 36. o otpremi otpadnih vozila.
4. Ne dovodeći u pitanje stavak 1. točku (c), sljedeće se odredbe ne primjenjuju na vozila i otpadna vozila kategorija L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} i L_{7e}:
- (a) članci navedeni u stavku 3.;
 - (b) članak 38. o provjerama i zahtjevima za izvoz rabljenih vozila;
 - (c) članak 39. o automatskoj provjeri identifikacijskog broja vozila i informacija o statusu vozila;
 - (d) članak 40. o upravljanju rizikom i carinskim provjerama;
 - (e) članak 41. o suspenziji;
 - (f) članak 42. o puštanju u izvoz;
 - (g) članak 43. o odbijanju puštanja u izvoz;
 - (h) članak 44. o suradnji među tijelima i razmjeni informacija;
 - (i) članak 45. o elektroničkim sustavima.
5. Ne dovodeći u pitanje stavak 2. točku (a), sljedeće se odredbe primjenjuju na vozila za posebne namjene:
- (a) članak 5. o zahtjevima za tvari u vozilima;
 - (b) članak 16. o proširenoj odgovornosti proizvođača;
 - (c) članak 20. o financijskoj odgovornosti proizvođača;
 - (d) članak 23. o sakupljanju otpadnih vozila;
 - (e) članak 24. o otpremi otpadnih vozila u ovlaštena postrojenja za obradu;

- (f) članak 25. o potvrdi o uništenju;
 - (g) članak 26. o obvezama vlasnika vozila;
 - (h) članak 29. o uklanjanju onečišćenja;
 - (i) članak 30. o obveznom uklanjanju dijelova i sastavnih dijelova prije rezanja radi ponovne uporabe ili recikliranja.
6. Ne dovodeći u pitanje stavak 1. točke (b) i (c), članci 16., 19., 20., 27. i od 46. do 49. primjenjuju se na vozila i otpadna vozila kategorija L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃ i O uz sljedeće izmjene:
- (a) proširena odgovornost proizvođača iz članka 16. uključuje obvezu proizvođača takvih vozila da se vozila koja su prvi put stavili na raspolaganje na tržištu države članice i koja postaju otpadna vozila:
 - i. sakupljaju u skladu s člankom 23.;
 - ii. očiste od onečišćenja u skladu s člankom 29.;
 - (b) odobrenje iz članka 19. izdaje se nakon što podnositelj zahtjeva dokaže da su ispunjeni kriteriji iz članka 19. stavka 2. u pogledu sakupljanja otpadnih vozila i uklanjanja onečišćenja iz otpadnih vozila;
 - (c) financijski doprinosi koje plaćaju proizvođači u skladu s člankom 20. stavkom 1. točkom (a) obuhvaćaju troškove sakupljanja otpadnih vozila i uklanjanja onečišćenja iz otpadnih vozila tih kategorija koji se ne nadoknađuju prihodima subjekata za gospodarenje otpadom povezanim s prodajom rabljenih rezervnih dijelova i sastavnih dijelova, otpadnih vozila iz kojih je uklonjeno onečišćenje i sekundarnih sirovina recikliranih iz otpadnih vozila;
 - (d) primjenjuje se članak 27. osim stavka 3. točaka (c) i (d);
 - (e) članci od 46. do 49. primjenjuju se samo u pogledu izvršavanja obveza primjenjivih na te kategorije vozila.

Članak 3. Definicije

1. Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:
- (1) „vozilo” znači svako vozilo u skladu s definicijom iz članka 3. točke 15. Uredbe (EU) 2018/858 ili s popisa u članku 4. stavku 2. točkama od (c) do (g) Uredbe (EU) br. 168/2013;
 - (2) „otpadno vozilo” znači vozilo koje je otpad u skladu s definicijom iz članka 3. točke 1. Direktive 2008/98/EZ ili vozila koja su nepopravljiva u skladu s kriterijima iz točaka 1. i 2. dijela A Priloga I.;
 - (3) „tip vozila” znači svaki tip vozila u skladu s definicijom iz članka 3. točke 32. Uredbe (EU) 2018/858 ili tip vozila u skladu s definicijom iz članka 3. točke 73. Uredbe (EU) br. 168/2013;
 - (4) „mogućnost ponovne uporabe” znači mogućnost ponovnog iskorištavanja sastavnih dijelova uklonjenih s otpadnog vozila;
 - (5) „ponovna uporaba” znači svaka radnja kojom se postiže da se sastavni dijelovi otpadnog vozila iskoriste za istu svrhu za koju su bili prvobitno razvijeni;

- (6) „mogućnost recikliranja” znači mogućnost recikliranja dijelova, sastavnih dijelova ili materijala uklonjenih s otpadnog vozila;
- (7) „mogućnost uporabe” znači mogućnost uporabe dijelova, sastavnih dijelova ili materijala uklonjenih s otpadnog vozila;
- (8) „dobavljač” znači svaka fizička ili pravna osoba koja dobavlja dijelova, sastavne dijelove ili materijale proizvođaču koji ih koristi za proizvodnju vozila;
- (9) „plastika” znači polimer u značenju iz članka 3. točke 5. Uredbe (EZ) br. 1907/2006, kojoj su se mogli dodati aditivi ili druge tvari;
- (10) „kritične sirovine” znači kritične sirovine u skladu s definicijom iz članka 2. točke 2. Uredbe (EU) [Akt o kritičnim sirovinama];
- (11) „otpad nakon potrošnje” znači otpad nastao od proizvoda nakon što su stavljeni na tržište;
- (12) „uklanjanje” znači ručno, mehaničko, kemijsko, termičko ili metalurško obrađivanje čiji je rezultat to da su ciljani dijelova, sastavni dijelovi ili materijali iz otpadnih vozila pojedinačno prepoznatljivi u zasebnom izlaznom toku ili kao dio izlaznog toka;
- (13) „motor električnog pogona” znači elektromotor koji pretvara električnu ulaznu snagu u mehaničku izlaznu snagu radi pogona vozila;
- (14) „baterija električnog vozila” znači baterija električnog vozila u skladu s definicijom iz članka 3. točke 14. Uredbe (EU) 2023/[Baterije i otpadne baterije];
- (15) „ovlašteno postrojenje za obradu” znači svaka ustanova ili poduzeće kojoj su na temelju Direktive 2008/98/EZ i ove Uredbe dozvoljeni prikupljanje i obrada otpadnih vozila;
- (16) „obrada” znači svaka aktivnost koja se poduzme nakon što se otpadno vozilo preda u postrojenje radi uklanjanja onečišćenja, rastavljanja, sabijanja, trganja, rezanja, oporablivanja ili pripremanja za zbrinjavanje narezanog otpada te svaka druga radnja radi uporabe ili zbrinjavanja otpadnog vozila i njegovih dijelova, sastavnih dijelova i materijala;
- (17) „rezanje” znači svaka radnja kojom se otpadna vozila trgaju i komadaju u dijelove;
- (18) „vršitelj popravaka i održavanja” znači svaka fizička ili pravna koja unutar svoje struke, djelatnosti, zanata odnosno profesije pruža usluge popravljanja ili održavanja, neovisno o tome čini li to neovisno od proizvođača ili na temelju proizvođačeva ovlaštenja;
- (19) „stavljanje na tržište” znači prvo stavljanje na raspolaganje vozila u Uniji;
- (20) „stavljanje na raspolaganje na tržištu” znači svaka isporuka vozila za distribuciju ili uporabu na tržištu u okviru komercijalne djelatnosti, neovisno o tome čini li se to s plaćanjem ili besplatno;
- (21) „subjekt za gospodarenje otpadom” znači svaka fizička ili pravna osoba koja profesionalno prikuplja ili obrađuje otpadna vozila;
- (22) „proizvođač” znači svaki proizvođač, uvoznik ili distributer koji, neovisno o metodi prodaje, među ostalim u obliku ugovora na daljinu kako su definirani u članku 2. točki 7. Direktive 2011/83/EU, prvi put stavlja vozilo u distribuciju ili uporabu na državnom području države članice na profesionalnoj osnovi;

- (23) „organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača” znači pravni subjekt koji financijski ili financijski i operativno organizira ispunjavanje obveza proširene odgovornosti proizvođača u ime više proizvođača;
- (24) „imenovani zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača” znači fizička ili pravna osoba s poslovnim nastanom u državi članici u kojoj proizvođač prvi put stavlja vozilo na raspolaganje na tržištu koja nije država članica u kojoj proizvođač ima poslovni nastan i koju je proizvođač u skladu s člankom 8.a stavkom 5. trećim podstavkom Direktive 2008/98/EZ imenovao radi ispunjavanja svojih obveza na temelju poglavlja IV. ove Uredbe;
- (25) „sekundarne sirovine” znači materijali koji su dobiveni recikliranjem koji mogu zamijeniti primarne sirovine;
- (26) „vlasnik vozila” znači svaka fizička ili pravna osoba s pravom vlasništva nad vozilom i, ako nije drukčije utvrđeno, svaki imatelj potvrde o registraciji;
- (27) „tehnologija u fazi nakon rezanja” znači tehnike i tehnologije za obradu materijala iz izrezanih otpadnih vozila radi daljnje uporabe;
- (28) „ponovna proizvodnja” znači radnja kojom se iz dijelova i sastavnih dijelova uklonjenih iz vozila ili otpadnih vozila proizvede novi dio odnosno sastavni dio, pri čemu je na tom novom dijelu odnosno sastavnom dijelu napravljena barem jedna promjena koja utječe na sigurnost, radni učinak, namjenu ili tip;
- (29) „obnavljanje” znači aktivnosti poduzete radi pripremanja, čišćenja, ispitivanja i, prema potrebi, popravljivanja sastavnog dijela uklonjenog iz vozila ili otpadnih vozila kako bi se obnovila funkcionalnost ili radni učinak tog sastavnog dijela za predviđenu namjenu i unutar raspona radnog učinka izvorno specificiranih u fazi konstrukcije primjenjivih u trenutku njegova stavljanja na tržište;
- (30) „ambalažni otpad” znači ambalažni otpad u skladu s člankom 3. točkom 2. Direktive Europskog parlamenta i Vijeća 94/62/EZ³⁴ [članak 3. točka 20. Uredbe (EU) [ambalaža i ambalažni otpad]];
- (31) „otpadna električna i elektronička oprema” znači otpadna električna i elektronička oprema u skladu s definicijom iz članka 3. stavka 1. točke (e) Direktive 2012/19/EU Europskog parlamenta i Vijeća³⁵;
- (32) „neinertni otpad” znači otpad koji ne ispunjava kriterije definicije „inertnog otpada” iz članka 2. točke (e) Direktive Vijeća 1999/31/EZ³⁶;
- (33) „rabljeno vozilo” znači vozilo registrirano u državi članici ili nekoj drugoj zemlji koje nije otpadno vozilo;
- (34) „rabljeno vozilo za izvoz” znači rabljeno vozilo koje se namjerava staviti u postupak izvoza utvrđen u članku 269. Uredbe (EU) br. 952/2013;
- (35) „gospodarski subjekti” znači proizvođači, skupljači, osiguravajuća društva koja nude osiguranje vozila, dobavljači, vršitelji popravaka i održavanja, subjekti za gospodarenje otpadom i svi drugi subjekti koji sudjeluju u konstrukciji vozila, trgovini rabljenim vozilima ili gospodarenju otpadnim vozilima.

³⁴ Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća 94/62/EZ od 20. prosinca 1994. o ambalaži i ambalažnom otpadu (SL L 365, 31.12.1994., str. 10.).

³⁵ Direktiva 2012/19/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2012. o otpadnoj električnoj i elektroničkoj opremi (OEEO) (SL L 197, 24.7.2012., str. 38.).

³⁶ Direktiva Vijeća 1999/31/EZ od 26. travnja 1999. o odlagalištima otpada (SL L 182, 16.7.1999., str. 1.).

2. Uz definicije iz stavka 1. primjenjuju se sljedeće definicije:
- (a) „otpad”, „otpadna ulja”, „posjednik otpada”, „gospodarenje otpadom”, „skupljanje”, „sprečavanje”, „oporaba”, „recikliranje”, „nasipavanje”, „zbrinjavanje” i „program proširene odgovornosti proizvođača” iz članka 3. točaka 1., 3., 6., 9., 10., 12., 15., 17., 17.a, 19. odnosno 21. Direktive 2008/98/EZ;
 - (b) „homologacija tipa”, „višestupanjska homologacija tipa”, „sastavni dio”, „dijelovi”, „rezervni dijelovi”, „osnovno vozilo”, „vozilo na kraju serije”, „vozilo proizvedeno u maloj seriji”, „vozilo za posebne namjene”, „tijelo za nadzor tržišta”, „homologacijsko tijelo”. „proizvođač”, „uvoznik” i „distributer” iz članka 3. točaka 1., 8., 19., 21., 23., 24., 28., 30., 31., 35., 36., 40., 42. odnosno 43. Uredbe (EU) 2018/858;
 - (c) „registracija”, „potvrda o registraciji”, „imatelj potvrde o registraciji”, „suspenzija” i „poništenje registracije” iz članka 2. točaka (b), (c), (d), (e) i (f) Direktive 1999/37/EZ;
 - (d) „vozilo od povijesnog interesa”, „tehnički pregled” i „zapisnik o tehničkom pregledu vozila” iz članka 3. točaka 7., 9. i 12. Direktive 2014/45/EU;
 - (e) „zabrinjavajuća tvar” i „nosač podataka” iz članka 2. točaka 28. i 30. Uredbe [ekološki dizajn održivih proizvoda].

POGLAVLJE II. ZAHTJEVI ZA KRUŽNOST

Članak 4.

Mogućnost ponovne uporabe, recikliranja i uporabe vozila

1. Svako vozilo koje pripada tipu vozila homologiranom od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 72 mjeseca od dana stupanja na snagu ove Uredbe*] na temelju Uredbe (EU) 2018/858 mora biti konstruirano tako da se:
 - (a) najmanje 85 % mase vozila može ponovno iskoristiti ili reciklirati;
 - (b) najmanje 95 % mase vozila može ponovno iskoristiti ili oporabiti.
2. Za svaki tip vozila iz stavka 1. proizvođači poduzimaju sljedeće mjere:
 - (a) prikupljaju potrebne podatke u svim dijelovima lanca opskrbe, koji moraju obuhvaćati prirodu i masu svih materijala korištenih u izradi vozila, kako bi se osiguralo da su zahtjevi kontinuirano ispunjeni;
 - (b) čuvaju sve druge primjerene podatke o vozilima potrebne za postupak izračuna iz točke (e);
 - (c) provjeravaju točnost i potpunost informacija dobivenih od dobavljača;
 - (d) vode i dokumentiraju raščlanjeni pregled materijala;
 - (e) izračunavaju stope mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i uporabe za potrebe stavka 1. u skladu s metodologijom koju je utvrdila Komisija prema stavku 3. ili, prije donošenja takve metodologije, u skladu s normom ISO 22628:2002 u kombinaciji s elementima iz dijela A Priloga II.;

- (f) označavaju dijelove i sastavne dijelove vozila napravljene od polimera i elastomera u skladu s člankom 12. stavkom 1.;
 - (g) vode računa da se dijelovi i sastavni dijelovi navedeni u dijelu E Priloga VII. ne koriste ponovno u izradi novih vozila.
3. Komisija je do [OP: *unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 35 mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe*] dužna donijeti provedbeni akt kojim se uspostavlja nova metodologija za izračun i provjeru stopa mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe vozila, uzimajući u obzir elemente iz Priloga II.
- Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 2.

Članak 5.

Zahtjevi za tvari u vozilima

1. Prisutnost zabrinjavajućih tvari u vozilima i njihovim dijelovima i sastavnim dijelovima mora biti što manja.
2. Uz ograničenja iz Priloga XVII. Uredbi (EZ) br. 1907/2006 i, ako su primjenjiva, ograničenja iz priloga I. i II. Uredbi (EU) 2019/1021 i Uredbe (EU) 2023/[OP: baterije], nijedan tip vozila koji je homologiran od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 72 mjeseca od dana stupanja na snagu ove Uredbe*] prema Uredbi (EU) 2018/858 ne smije sadržavati olovo, živu, kadmij ili šesterovalentni krom.
3. Odstupajući od stavka 2., tipovi vozila smiju sadržavati olovo, živu, kadmij ili šesterovalentni krom prema uvjetima i do najviših dopuštenih vrijednosti koncentracije iz Priloga III.
4. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. kako bi izmijenila Prilog III. radi njegove prilagodbe znanstvenom i tehničkom napretku:
 - (a) utvrđivanjem najviših dopuštenih vrijednosti koncentracije do kojih je dopuštena prisutnost olova, žive, kadmija ili šesterovalentnog kroma u specifičnim dijelovima, sastavnim dijelovima i homogenim materijalima vozila;
 - (b) izuzimanjem određenih dijelova, sastavnih dijelova i homogenih materijala iz vozila od zabrane prisutnosti olova, žive, kadmija ili šesterovalentnog kroma utvrđene u stavku 2. ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - i. uporaba tih tvari je neizbježna;
 - ii. socioekonomske koristi nadilaze rizik za zdravlje ljudi ili okoliš koji proizlazi iz korištenja tih tvari;
 - iii. ne postoje prikladne alternativne tvari odnosno tehnologije.
 - (c) brisanjem dijelova, sastavnih dijelova i homogenih materijala iz vozila iz Priloga III., ako se korištenje olova, žive, kadmija ili šesterovalentnog kroma može izbjeći;
 - (d) određivanjem dijelova, sastavnih dijelova i homogenih materijala iz vozila koji se uklanjaju s vozila prije daljnje obrade i zahtijevanjem da ih se označi ili identificira na drugi primjeren način.

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. kako bi izmijenila Prilog III., prije svega uklanjanjem određenih izuzeća za homogene

materijale i sastavne dijelove s popisa ako je to konkretno izuzeće navedeno u drugom zakonodavstvu Unije.

5. Na zahtjev Komisije i u roku od 12 mjeseci od zahtjeva Europska agencija za kemikalije („Agencija”) je dužna pripremiti izvješće o tehničkoj i gospodarskoj izvedivosti alternativa koje se odnose na postojeća izuzeća navedena u Prilogu III. i, na temelju te procjene, obrazloženi prijedlog za određenu izmjenu izuzeća.
6. Odmah po primitku zahtjeva Komisije Agencija je dužna na svojim internetskim stranicama objaviti obavijest o pripremi izvješća o mogućoj izmjeni izuzeća iz Priloga III. i pozvati sve zainteresirane strane da dostave primjedbe u roku od osam tjedana od datuma objavljivanja obavijesti. Agencija na svojim internetskim stranicama objavljuje sve primjedbe zainteresiranih strana.
7. Najkasnije devet mjeseci nakon što se Komisiji dostavi izvješće iz stavka 4., Odbor za socioekonomsku analizu Agencije, uspostavljen u skladu s člankom 76. stavkom 1. točkom (d) Uredbe (EZ) br. 1907/2006, donosi mišljenje o izvješću i specifičnih predloženim izmjenama. Agencija to mišljenje bez odgode dostavlja Komisiji.
8. Komisija donosi delegirane akte iz stavka 4. i uzima u obzir socioekonomski učinak uvođenja, izmjene ili brisanja izuzeća od ograničenja na korištenje olova, žive, kadmija ili šesterovalentnog kroma u tipovima vozila, uključujući dostupnost alternativa i učinke na zdravlje ljudi i okoliš tijekom cijelog životnog ciklusa vozila.

Članak 6.

Minimalni obvezni udio recikliranog sadržaja u vozilima

1. Plastika koja se nalazi u svakom tipu vozila koji je homologiran od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 72 mjeseca od dana stupanja Uredbe na snagu*] u skladu s Uredbom (EU) 2018/858 mora sadržavati najmanje 25 % masenog udjela plastike reciklirane iz plastičnog otpada nakon potrošnje.

Najmanje 25 % cilja utvrđenog u prvom podstavku mora se ostvariti korištenjem plastike reciklirane iz otpadnih vozila tog tipa.

2. Do [OP: *molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 23 mjeseca od dana stupanja na snagu ove Uredbe*] Komisija je dužna donijeti provedbeni akt u skladu s člankom 51. stavkom 2. radi dopune ove Uredbe definiranjem metodologije za izračun i provjeru, za potrebe stavka 1. ovog članka, udjela plastike oporabljene iz otpada nakon potrošnje, odnosno iz otpadnih vozila, prisutne i ugrađene u tipu vozila.

3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi dopunjavanja ove Uredbe utvrđivanjem minimalnog udjela čelika recikliranog iz otpada od čelika nakon potrošnje koji treba biti prisutan i ugrađen u tipove vozila koji se homologiraju u skladu s ovom Uredbom i Uredbom (EU) 2018/858.

Minimalni udio recikliranog čelika iz prvog podstavka temelji se na studiji izvedivosti koju provodi Komisija. Studija mora biti dovršena do [OP: *molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 23 mjeseca od dana stupanja na snagu ove Uredbe*] pri čemu se posebno moraju razmotriti sljedeći aspekti:

- (a) postojeća i predviđena dostupnost čelika recikliranog iz izvora otpada od čelika nakon potrošnje;

- (b) postojeći udio otpada nakon potrošnje u različitim poluproizvodima i međuproizvodima od čelika korištenima u vozilima;
- (c) potencijalno povećanje korištenja recikliranog čelika iz otpada nakon potrošnje od strane proizvođača u vozilima koja će se homologirati u budućnosti;
- (d) relativna potražnja u automobilskom sektoru u odnosu na potražnju za otpadom od čelika nakon potrošnje u ostalim sektorima;
- (e) ekonomska održivost, tehnički i znanstveni napredak, uključujući promjene u dostupnosti tehnologija recikliranja u vezi sa stopama recikliranja čelika;
- (f) doprinos koji minimalni udio recikliranog sadržaja čelika u vozilima daje otvorenoj strateškoj autonomiji Unije i njezinim klimatskim i okolišnim ciljevima;
- (g) potreba za sprečavanjem nerazmjernih negativnih posljedica na cjenovnu pristupačnost vozila; i
- (h) utjecaj na ukupne troškove i konkurentnost automobilskog sektora.

Komisija može donijeti provedbeni akt kojim se uspostavlja metodologija za izračun i provjeru udjela čelika recikliranog iz otpada od čelika nakon potrošnje koji treba biti prisutan i ugrađen u tipovima vozila.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 2.

4. Do [*OP: molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 35 mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe*] Komisija je dužna procijeniti izvedivost utvrđivanja zahtjeva za minimalni udio:

- (a) aluminija i njegovih slitina te magnezija i njegovih slitina recikliranih iz otpada nakon potrošnje i ugrađenih u tipove vozila; i
- (b) neodimija, disprozija, praseodimija, terbija, samarija i bora recikliranih iz otpada nakon potrošnje i ugrađenih u trajne magnete u motorima električnog pogona.

Po završetku procjene iz prvog podstavka Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi dopunjavanja ove Uredbe utvrđivanjem minimalnih udjela aluminija i njegovih slitina, magnezija i njegovih slitina i neodimija, disprozija, praseodimija, terbija, samarija i bora recikliranih iz otpada nakon potrošnje koji trebaju biti prisutni i ugrađeni u tipove vozila koji se homologiraju u skladu s ovom Uredbom i Uredbom (EU) 2018/858.

Minimalni udio recikliranog sadržaja materijala navedenih u drugom podstavku temelji se na studiji izvedivosti iz prvog podstavka, uzimajući u obzir sve sljedeće kriterije:

- (a) postojeća i predviđena dostupnost materijala navedenih u drugom podstavku recikliranih iz otpada nakon potrošnje;
- (b) postojeći udjeli sadržaja recikliranog iz otpada nakon potrošnje u materijalima navedenima u drugom podstavku u vozilima koja se stavljaju na tržište;
- (c) ekonomska održivost, tehnički i znanstveni napredak, uključujući promjene u dostupnosti tehnologija recikliranja u vezi s vrstama materijala koji se recikliraju i njihovim stopama recikliranja;

- (d) doprinos koji minimalni udio recikliranog sadržaja materijala iz drugog podstavka u vozilima daje strateškoj autonomiji Unije i njezinim klimatskim i okolišnim ciljevima;
- (e) moguće posljedice ugradnje recikliranog sadržaja materijala navedenih u drugom podstavku u dijelove i sastavne dijelove vozila na rad vozila;
- (f) potreba za sprečavanjem nerazmjernih negativnih posljedica na cjenovnu pristupačnost vozila koja sadržavaju materijale navedene u drugom podstavku;
- (g) utjecaj na ukupne troškove i konkurentnost automobilskeg sektora.

Komisija može donijeti provedbeni akt kojim se uspostavlja metodologija za izračun i provjeru udjela materijala recikliranih iz otpada nakon potrošnje u tipovima vozila.

Taj se provedbeni akt donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 2.

Članak 7.

Konstruiranje zahvaljujući kojem je uklanjanje i zamjena određenih dijelova i sastavnih dijelova vozila moguće

1. Konstrukcija svakog vozila koje pripada tipu vozila koji je homologiran od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan u mjesecu nakon 72 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] mora biti takva da ne onemogućuje uklanjanje dijelova i sastavnih dijelova navedenih u dijelu C Priloga VII. iz tog vozila u otpadnoj fazi njegova životnog vijeka.
2. Svako vozilo koje pripada tipu vozila homologiranom od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan u mjesecu nakon 72 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] na temelju Uredbe (EU) 2018/858 mora s obzirom na elemente za spajanje, pričvršćivanje i brtvljenje biti proizvedeno tako da ovlaštena postrojenja za obradu i vršitelji popravaka i održavanja mogu na lak i nerazoran način ukloniti i zamijeniti baterije električnog vozila i motore električnog pogona u vozilu u eksploatacijskoj i otpadnoj fazi životnog vijeka tog vozila.
3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi izmjene stavka 2. na temelju revizije popisa dijelova i sastavnih dijelova koji moraju biti konstruirani tako da ih se može uklanjati ili zamjenjivati u vozilu kako bi se u taj stavak uključili dodatni dijelovi i sastavni dijelovi navedeni u dijelu C Priloga VII., uzimajući u obzir tehnički i znanstveni napredak.
4. Ako je to potrebno kako bi se osigurala usklađena provedba obveze iz stavka 2., Komisija može donijeti provedbene akte kojima se utvrđuju uvjeti za konstrukciju s obzirom na uklanjanje i zamjenu dijelova i sastavnih dijelova iz stavka 2.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 2.

POGLAVLJE III. OBVEZE PROIZVOĐAČA

Članak 8.

Opće obveze

1. Proizvođači su dužni dokazati da su nova vozila koja su proizveli i koja su stavljena na tržište homologirana na temelju zahtjeva iz Uredbe (EU) 2018/858 i ove Uredbe.

2. Za potrebe homologacije vozila na koja se odnose zahtjevi iz članka 4., 5., 6. ili 7. proizvođač su dužni pripremiti dokumentaciju kojom dokazuje da su ti zahtjevi ispunjeni i koju:
 - (a) prilaže u opisnu mapu iz članka 24. Uredbe (EU) 2018/858; i
 - (b) dostavlja homologacijskom tijelu u skladu s člankom 23. Uredbe (EU) 2018/858.
3. Za potrebe homologacije vozila na koja se primjenjuje zahtjev iz članka 9. proizvođač je dužan homologacijskom tijelu uz zahtjev za homologaciju iz članka 23. Uredbe (EU) 2018/858. priložiti strategiju za kružnost.
4. Za potrebe homologacije vozila na koja se primjenjuju zahtjevi iz članka 10. proizvođač je dužan pripremiti informacije iz članka 10. stavka 1. pa ih priložiti u skladu s člankom 24. stavkom 1. točkom (a) Uredbe (EU) 2018/858 uz zahtjev za homologaciju tipa iz članka 23. te uredbe dostavljenom homologacijskom tijelu.
5. Za potrebe homologacije vozila na koja se primjenjuju zahtjevi iz članka 11. proizvođač je dužan uz zahtjev za homologaciju iz članka 23. Uredbe (EU) 2018/858 homologacijskom tijelu u skladu s člankom 24. stavkom 1. točkom (a) te uredbe dostaviti i izjavu kojom se potvrđuje sukladnost sa zahtjevom iz članka 11. stavka 1.

Članak 9. Strategija za kružnost

1. Za svako vozilo homologirano od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od dana stupanja na snagu ove Uredbe*] na temelju Uredbe (EU) 2018/858 proizvođač je dužan sastaviti strategiju za kružnost.
2. U strategiji za kružnost opisuju se mjere koje proizvođač poduzima kako bi ispunio svoje obveze ispunjavanja zahtjeva za kružnost iz poglavlja II. koji su primjenjivi na određeni tip vozila, pri čemu se sukladnost s tim zahtjevima provjerava u okviru postupka homologacije tog tipa vozila.
3. Strategija za kružnost mora sadržavati elemente utvrđene u dijelu A Priloga IV.
4. Proizvođač je dužan dostaviti Komisiji kopiju strategije za kružnost u roku od 30 dana od dodjele homologacije tipa vozila.
5. Proizvođač je obavezan primjenjivati mjere navedene u strategiji za kružnost i poduzeti potrebne naknadne radnje te je svakih pet godina obavezan ažurirati strategiju u skladu s dijelom B Priloga IV. Ažurirana strategija za kružnost dostavlja se homologacijskom tijelu koje je homologiralo taj tip vozila i Komisiji.
6. Komisija stavlja na raspolaganje javnosti strategije za kružnost i sve ažurirane verzije tih strategija, pri čemu izostavlja povjerljive informacije.
7. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi izmjene dijela B Priloga IV. prilagođavanjem zahtjeva za sadržaj strategije za kružnost i ažuriranja te strategije u skladu s tehničkim i znanstvenim napretkom u proizvodnji vozila i gospodarenju otpadnim vozilima, tržišnim kretanjima u automobilskom sektoru i regulatornim promjenama.
8. Komisija je dužna do [OP: *molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 83 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] izraditi i objaviti izvješće o kružnosti u automobilskom sektoru, nakon čega je dužna to raditi svakih šest godina.

Izješće se prvenstveno temelji na strategijama za kružnost i ažuriranim verzijama tih strategija.

Članak 10.

Izjava o recikliranom sadržaju u vozilima

1. Proizvođači za svaki tip vozila koji je homologiran od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] na temelju Uredbe (EU) 2018/858 dostavljaju izjavu o odgovarajućem recikliranom sadržaju:
 - (a) neodimija, disprozija, praseodimija, terbija, samarija, bora u trajnim magnetima u motorima električnog pogona;
 - (b) aluminijska i njegovih slitina;
 - (c) magnezij i njegovih slitina;
 - (d) čelika.Izjava se odnosi na reciklirani sadržaj tih materijala prisutan u tipu vozila i navodi, po udjelu materijala, je li materijal recikliran iz otpada prije potrošnje ili iz otpada nakon potrošnje.
2. Homologacijska tijela provjeravaju jesu li proizvođači dostavili potrebnu dokumentaciju i sadržava li ta dokumentacija informacije iz stavka 1.
3. Odstupajući od stavka 1., ne primjenjuje se zahtjev za dostavljanje izjave o recikliranom sadržaju određenog materijala ako je za taj materijal utvrđen cilj prema članku 6. stavcima 3. ili 4.

Članak 11.

Informacije potrebne za uklanjanje i zamjenu dijelova, sastavnih dijelova i materijala u vozilima

1. Od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] proizvođači su dužni subjektima za gospodarenje otpadom i vršiteljima popravaka i održavanja dati neograničen, standardiziran i nediskriminirajući pristup informacijama navedenima u Prilogu V., koje im omogućuju pristupanje sljedećim dijelovima, sastavnim dijelovima i materijalima u vozilima te njihovo uklanjanje i zamjenu:
 - (a) baterijama za električna vozila ugrađenima u vozilo;
 - (b) motorima električnog pogona ugrađenima u vozilo;
 - (c) dijelovima, sastavnim dijelovima i materijalima u vozilima koji sadržavaju fluide i tekućine navedene u dijelu B Priloga VII.;
 - (d) dijelovima i sastavnim dijelovima navedenima u dijelu C Priloga VII. u vozilima;
 - (e) dijelovima i sastavnim dijelovima koji su u trenutku homologacije vozila sadržavali kritične sirovine kako su navedene u članku 27. stavku 1. točki (b) Uredbe (EU) [Akt o kritičnim sirovinama];

- (f) digitalno kodiranim sastavnim dijelovima i dijelovima u vozilu, ako takvo kodiranje sprečava njihov popravak, održavanje ili korištenje kao zamjenskog dijela u drugom vozilu.
2. Proizvođači su se dužni pobrinuti za suradnju s ovlaštenim postrojenjima za obradu i vršiteljima popravaka i održavanja uspostavljanjem potrebnih komunikacijskih platformi za pružanje i ažuriranje informacija iz stavka 1. i informacija navedenih u Prilogu V.
- Proizvođači daju informacije iz prvog podstavka bez naknade. Proizvođači mogu subjektima za gospodarenje otpadom i vršiteljima popravaka i održavanja naplatiti naknade u iznosu potrebnom za pokrivanje administrativnih troškova omogućivanja pristupa potrebnim informacijama na komunikacijskim platformama.
3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi izmjene Priloga V. na temelju revizije popisa dijelova, sastavnih dijelova i materijala vozila i opsega informacija koje proizvođači moraju dostaviti.

Članak 12.

Označivanje dijelova, sastavnih dijelova i materijala u vozilima

1. Za označivanje i identifikaciju dijelova, sastavnih dijelova i materijala vozila proizvođači i njihovi dobavljači služe se nomenklaturom iz normi za kodiranje dijelova, sastavnih dijelova i materijala koje su navedene u točkama od 1. do 3. Priloga VI.
2. Proizvođači su odgovorni da se na motorima električnog pogona koji sadržavaju trajne magnete nalazi uočljiva, jasno čitljiva i neizbrisiva oznaka na kojoj su navedene informacije iz točke 4. Priloga VI.
3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi izmjene Priloga VI. kako bi ga se prilagodilo tehničkom i znanstvenom napretku.

Članak 13.

Putovnica o kružnosti vozila

1. Od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 84 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] svako vozilo stavljeno na tržište mora imati putovnicu o kružnosti vozila, koja mora biti usklađena s drugim ekološkim putovnicama za vozila uspostavljenima na temelju prava Unije i, ako je to moguće, integrirana u njih.
2. Putovnica o kružnosti vozila mora sadržavati informacije iz članka 11. ove Uredbe u digitalnom formatu i biti dostupna bez naknade.
3. Proizvođač koji stavlja vozilo na tržište dužan se pobrinuti za točnost, potpunost i ažurnost informacija u putovnici o kružnosti vozila.
4. Sve informacije u putovnici o kružnosti vozila moraju biti u skladu s pravilima koja je Komisija utvrdila na temelju stavka 6. i:
- (a) utemeljene na otvorenim standardima;
 - (b) razvijene u interoperabilnom formatu;
 - (c) prenosive kroz otvorenu, interoperabilnu mrežu za razmjenu podataka tako da njihova prenosivost ne ovisi ni o jednom određenom pružatelju usluga;

- (d) strojno čitljive, strukturirane i pretražive.
5. Putovnica o kružnosti vozila za vozilo koje je postalo otpadno vozilo poništava se najranije šest mjeseci od izdavanja potvrde o uništenju tog otpadnog vozila.
6. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju pravila za:
- (a) način pristupa putovnici o kružnosti vozila i tehničke specifikacije rješenja za takav pristup;
 - (b) tehnički dizajn i operativne zahtjeve za putovnicu o kružnosti vozila, uključujući pravila za:
 - i. interoperabilnost putovnice o kružnosti vozila s drugim putovnicama propisanim zakonodavstvom Unije;
 - ii. pohranu i obradu informacija u putovnici o kružnosti vozila;
 - iii. dostupnost putovnice o kružnosti vozila nakon što proizvođač odgovoran za ispunjavanje obveza iz stavka 3. prestane postojati ili prestane obavljati svoju djelatnost u Uniji;
 - (c) uvođenje, mijenjanje i ažuriranje informacija u putovnici o kružnosti vozila od treće strane koja nije proizvođač;
 - (d) mjesto nosača podataka ili drugog identifikatora koji omogućuje pristup putovnici o kružnosti vozila.

Komisija u utvrđivanju pravila iz prvog podstavka uzima u obzir potrebu za osiguravanjem visoke razine sigurnosti i privatnosti.

Provedbeni akti iz prvog podstavka ovog članka donose se u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 2.

POGLAVLJE IV. GOSPODARENJE OTPADNIM VOZILIMA

ODJELJAK 1. OPĆE ODREDBE

Članak 14. Nadležno tijelo

1. Države članice imenuju najmanje jedno nadležno tijelo odgovorno za obveze iz ovog poglavlja, a posebno za praćenje i provjeru poštuju li proizvođači i organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača svoje obveze iz članaka od 15. do 36.
2. Svaka država članica može među nadležnim tijelima iz stavka 1. imenovati jedno tijelo kao kontaktnu točku za komunikaciju s Komisijom.
3. Države članice utvrđuju pojedinosti organizacije i rada nadležnih tijela, uključujući upravna i proceduralna pravila za:
 - (a) registraciju proizvođača u skladu s člankom 17.;
 - (b) davanje odobrenja proizvođačima i organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača u skladu s člankom 19.;

- (c) nadzor nad provedbom obveza proširene odgovornosti proizvođača u skladu s člancima 16. i 20.;
 - (d) prikupljanje podataka o vozilima i otpadnim vozilima u skladu s člankom 17. stavkom 12. i člankom 49. stavkom 6.;
 - (e) stavljanje na raspolaganje informacija u skladu s člankom 49.
4. Države članice dužne su do [OP: *molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon tri mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] obavijestiti Komisiju o imenima i adresama nadležnih tijela određenih u skladu sa stavkom 1. Države članice bez nepotrebne odgode Komisiji javljaju svaku promjenu imena ili adresa tih nadležnih tijela.

Članak 15.

Ovlaštena postrojenja za obradu

1. Ne dovodeći u pitanje Direktivu 2010/75/EU, svaka ustanova odnosno svaki poduzetnik koji planira vršiti obradu otpadnih vozila obavezan je od nadležnog tijela ishoditi dozvolu u skladu s člankom 23. Direktive 2008/98/EZ i poštovati uvjete utvrđene u toj dozvoli.
2. Da bi moglo izdati dozvolu iz stavka 1., nadležno tijelo mora provjeriti ima li ustanova odnosno poduzetnik tehničke, financijske i organizacijske kapacitete potrebne za ispunjavanje obveza iz članka 27.
3. U dozvoli iz stavka 1. navodi se da je postrojenje za obradu nadležno za izdavanje potvrde o uništenju iz članka 25.
4. Ako je u postupke izdavanja dozvola uključeno više nadležnih tijela ili više ustanova i poduzetnika koji planiraju vršiti obradu otpadnih vozila, nadležno tijelo se dužno pobrinuti za potpuno usklađivanje postupaka za izdavanje te dozvole i uvjeta u njoj.

ODJELJAK 2.

PROŠIRENA ODGOVORNOST PROIZVOĐAČA

Članak 16.

Proširena odgovornost proizvođača

Proizvođači od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] imaju obvezu proširene odgovornosti proizvođača za vozila koja prvi put stavljaju na raspolaganje na tržištu unutar državnog područja države članice. Program koji proizvođači uspostave za izvršavanje te odgovornosti mora biti u skladu s člancima 8. i 8.a Direktive 2008/98/EZ i sa zahtjevima iz ovog poglavlja.

Proširena odgovornost proizvođača podrazumijeva obvezu proizvođača da osiguraju:

- (a) da se vozila koja su prvi put stavili na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice i koja su postala otpadna vozila:
 - i. sakupe u skladu s člankom 23.;
 - ii. obrade u skladu s člankom 27.;
- (b) da subjekti za gospodarenje otpadom koji obrađuju otpadna vozila iz točke (a) ispunjavaju ciljeve utvrđene u članku 34.

Članak 17.
Registar proizvođača

1. Države članice dužne su do [OP: *molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 35 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] uspostaviti registar proizvođača radi praćenja sukladnosti proizvođača sa zahtjevima iz ovog poglavlja.

U tom se registru navode poveznice na internetske stranice drugih nacionalnih registara proizvođača kako bi se proizvođači ili imenovani zastupnici lakše registrirali za proširenu odgovornost proizvođača u svim državama članicama.

2. Proizvođači se upisuju u registar iz stavka 1. U tu svrhu podnose zahtjev za registraciju u svakoj državi članici u kojoj prvi put stavljaju vozilo na raspolaganje na tržištu.

Proizvođači podnose zahtjev za registraciju u sustavu za elektroničku obradu podataka iz stavka 8. točke (a).

Proizvođači stavljaju vozila na raspolaganje na tržištu države članice samo ako su registrirani u toj državi članici ili, u slučaju ovlaštenja, ako su u toj državi članici registrirani njihovi imenovani zastupnici za proširenu odgovornost proizvođača.

3. Zahtjev za registraciju uključuje informacije navedene u Prilogu VIII. Države članice mogu zatražiti dodatne informacije ili dokumente, prema potrebi, kako bi se registar proizvođača koristio na učinkovit način.
4. Odstupajući od stavka 3., informacije iz točke 1. podtočke (d) Priloga VIII. dostavljaju se u zahtjevu za registraciju na temelju stavka 3. ili u zahtjevu za ovlaštenje na temelju članka 19.
5. Ako je proizvođač imenovao organizaciju za kontrolu odgovornosti proizvođača u skladu s člankom 18., obveze iz ovog članka ispunjava *mutatis mutandis* ta organizacija, osim ako je država članica u kojoj je vozilo prvi put stavljeno na raspolaganje na tržištu odredila drukčije.
6. Obveze iz ovog članka može u ime proizvođača ispunjavati imenovani zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača.
7. Države članice mogu odlučiti da postupak registracije u skladu s ovim člankom i postupak ovlaštenja u skladu s člankom 19. čine jedinstveni postupak, pod uvjetom da zahtjev za ovlaštenje ispunjava zahtjeve utvrđene u stavcima od 3. do 6. ovog članka.
8. Nadležno tijelo:
 - (a) na svojim internetskim stranicama stavlja na raspolaganje informacije o postupku podnošenja zahtjeva u sustavu za elektroničku obradu podataka;
 - (b) odobrava registraciju i izdaje registarski broj najkasnije u roku od 12 tjedana od primitka svih informacija koje je potrebno dostaviti na temelju stavaka 2. i 3.
9. Nadležno tijelo može:
 - (a) utvrditi praktične aspekte registracijskih zahtjeva i postupka, pri čemu ne smije utvrditi dodatne bitne zahtjeve uz zahtjeve utvrđene u stavcima 2. i 3.;
 - (b) naplaćivati proizvođačima proporcionalne naknade utemeljene na troškovima za obradu zahtjeva iz stavka 2.

10. Ako proizvođač nije dostavio informacije iz stavka 3. i povezanu dokaznu dokumentaciju, ako je dostavio nedostatne informacije ili ako više ne ispunjava zahtjeve utvrđene u točki 1. podtočki (d) Priloga VIII., nadležno tijelo može odbiti registraciju proizvođača ili je povući.

Nadležno tijelo povlači registraciju proizvođača ako je proizvođač prestao postojati.

11. Proizvođač ili, ako je primjenjivo, proizvođačev imenovani zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača u ime proizvođača koje zastupa bez nepotrebne odgode obavješćuje nadležno tijelo o svim promjenama informacija upisanih u registar i o svakom trajnom prestanku stavljanja vozila upisanog u registar na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice.
12. Proizvođač ili, ako je primjenjivo, proizvođačev imenovani zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača izvješćuje nadležno tijelo odgovorno za registar o izvršavanju obveza proširene odgovornosti proizvođača.

Članak 18.

Organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača

1. Proizvođači mogu svoje obveze proširene odgovornosti proizvođača ispuniti pojedinačno ili ih mogu povjeriti organizaciji za kontrolu odgovornosti proizvođača ovlaštenoj u skladu s člankom 19. kako bi ih ona ispunila u njihovo ime.
2. Organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača dužne su štititi povjerljivost podataka koje posjeduju s obzirom na vlasničke informacije ili informacije koje se mogu izravno povezati s pojedinim proizvođačima ili njihovim imenovanim zastupnicima za proširenu odgovornost proizvođača.
3. Osim informacija iz članka 8.a stavka 3. točke (e) Direktive 2008/98/EZ, organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača dužne su barem jednom godišnje na svojim internetskim stranicama objavljivati, podložno povjerljivosti poslovnih i industrijskih informacija, informacije o sakupljanju otpadnih vozila i postignutim ciljevima ponovne uporabe i recikliranja te ponovne uporabe, uporabe i recikliranja plastike od strane proizvođača koji su im povjerili izvršavanje obveze proširene odgovornosti proizvođača.
4. Organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača osiguravaju pravednu zastupljenost proizvođača i subjekata za gospodarenje otpadom u svojim upravnim tijelima.

Članak 19.

Ovlaštenje za ispunjavanje proširene odgovornosti proizvođača

1. Proizvođač, u slučaju pojedinačnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača, i organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača imenovane u slučaju kolektivnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača nadležnom tijelu podnose zahtjev za ovlaštenje.
2. Ovlaštenje se dodjeljuje samo ako se dokaže da su ispunjeni zahtjevi iz članka 8.a stavka 3. točaka od (a) do (d) Direktive 2008/98/EZ i da su mjere koje je proizvođač odnosno organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača poduzeo u pogledu broja vozila koja su proizvođač ili proizvođači u čije ime radi organizacija za kontrolu

odgovornosti proizvođača prvi put stavili na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice dovoljne za ispunjavanje obveza utvrđenih u ovom poglavlju.

3. Mjere država članica kojima se utvrđuju upravna i proceduralna pravila iz članka 14. stavka 3. točke (b) uključuju podatke o postupku ovlaštenja, koji se može razlikovati ovisno o tome odnosi li se na pojedinačno ili kolektivno ispunjavanje obveze proširene odgovornosti proizvođača, i načine provjere sukladnosti proizvođača ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača, uključujući informacije koje proizvođači ili organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača moraju dostaviti u tu svrhu.
4. Proizvođač ili organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača bez nepotrebne odgode obavješćuju nadležno tijelo o svim promjenama informacija sadržanih u ovlaštenju, o svim promjenama koje se odnose na uvjete ovlaštenja i o trajnom prestanku rada.
5. Mehanizam samokontrole predviđen u točki 8.a stavku 3. točki (d) Direktive 2008/98/EZ primjenjuje se redovito, a najmanje svake tri godine, i na zahtjev nadležnog tijela kako bi se provjerilo ispunjavaju li se odredbe iz te točke i jesu li uvjeti za ovlaštenje iz stavka 2. i dalje ispunjeni. Proizvođač ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača podnose nadležnom tijelu, na zahtjev, izvješće o samokontroli i, prema potrebi, nacrt plana korektivnih radnji. Ne dovodeći u pitanje nadležnosti iz stavka 6., nadležno tijelo može iznijeti primjedbe o izvješću o samokontroli i nacrtu plana korektivnih radnji, koje je obvezno dostaviti proizvođaču ili organizaciji za kontrolu odgovornosti proizvođača. Proizvođač ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača izrađuje i provodi plan korektivnih radnji na temelju tih primjedbi.
6. Ako proizvođač ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača više ne ispunjava zahtjeve za organizaciju sakupljanja i obrade otpadnih vozila, ako ne ispunjava obveze dostavljanja podataka nadležnom tijelu ili obveze obavješćivanja nadležnog tijela o svim promjenama koje se odnose na uvjete ovlaštenja ili ako prestane s radom, nadležno tijelo može opozvati ovlaštenje.

Članak 20.

Financijska odgovornost proizvođača

1. Financijski doprinosi koje plaća proizvođač pokrivaju sljedeće troškove povezane s vozilima koje proizvođač stavlja na raspolaganje na tržištu:
 - (a) troškove sakupljanja otpadnih vozila koji su nužni za ispunjavanje zahtjeva iz članaka od 23. do 26. i troškove obrade otpadnih vozila koji su nužni za ispunjavanje zahtjeva iz članaka od 27. do 30. i članaka 34. i 35., pod uvjetom da ti troškovi nisu pokriveni iz prihoda subjekata za gospodarenje otpadom koji su povezani s prodajom rabljenih rezervnih dijelova i rabljenih rezervnih sastavnih dijelova, prodajom otpadnih vozila koja su podvrgnuta uklanjanju onečišćenja ili prodajom sekundarnih sirovina recikliranih iz otpadnih vozila;
 - (b) troškove kampanja informiranja radi poboljšanja sakupljanja otpadnih vozila;
 - (c) troškove uspostave sustava za obavješćivanje iz članka 25.;
 - (d) troškove prikupljanja podataka i njihova dostavljanja nadležnim tijelima.

2. Nadležno tijelo u bliskoj suradnji s proizvođačima, organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača i subjektima za gospodarenje otpadom prati:
 - (a) prosječne troškove sakupljanja, recikliranja i obrade te prihode subjekata za gospodarenje otpadom;
 - (b) razinu financijskih doprinosa koje su proizvođači dužni platiti imenovanim organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača u slučaju kolektivnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača kako bi se troškovi pravedno raspodijelili među zainteresiranim subjektima.
3. Financijski doprinosi koje plaćaju proizvođači koji stavljaju na raspolaganje na tržištu vozila za posebne namjene pokrivaju samo one troškove iz stavka 1. točke (a) koji se odnose na uklanjanje onečišćenja iz takvih vozila i njihovo sakupljanje.
4. U slučaju pojedinačnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača proizvođači daju jamstvo za vozila koja prvi put stavljaju na tržište na državnom području države članice. Tim jamstvom osigurava se financiranje radnji iz stavka 1. koje se odnose na ta vozila.

Iznos jamstva određuju države članice u kojima je vozilo prvi put stavljeno na raspolaganje na tržištu, uzimajući u obzir kriterije utvrđene u članku 21.

To jamstvo može biti u obliku sudjelovanja proizvođača u odgovarajućim programima za financiranje gospodarenja otpadnim vozilima, osiguranja recikliranja ili blokiranog bankovnog računa.

Članak 21. Prilagođavanje naknada

1. U slučaju kolektivnog ispunjavanja obveza proširene odgovornosti proizvođača organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača osiguravaju da su financijski doprinosi koje im plaćaju proizvođači prilagođeni, uzimajući u obzir:
 - (a) masu vozila;
 - (b) tip pogonskog sklopa;
 - (c) stopu mogućnosti recikliranja i ponovne uporabe tipa vozila kojem vozilo pripada na temelju informacija dostavljenih homologacijskom tijelu u skladu s člankom 4.;
 - (d) vrijeme potrebno za rastavljanje vozila u ovlaštenom postrojenju za obradu, posebno za dijelove i sastavne dijelove koje je potrebno ukloniti prije rezanja na temelju članka 30.;
 - (e) udio materijala i tvari zbog kojih visokokvalitetno recikliranje nije moguće, kao što su ljepila, kompozitna plastika ili materijali ojačani ugljikom;
 - (f) postotak recikliranog sadržaja materijala navedenih u člancima 6. i 10. koji su korišteni u vozilu;
 - (g) prisutnost i količinu tvari iz članka 5. stavka 2.
2. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi dopunjavanja ove Uredbe uvođenjem detaljnih pravila za primjenu kriterija utvrđenih u stavku 1.

Članak 22.

Mehanizam raspodjele troškova za vozila koja postanu otpadna vozila u drugoj državi članici

1. Ako vozilo postane otpadno vozilo u državi članici koja nije država članica na čijem je državnom području vozilo prvi put stavljeno na raspolaganje na tržištu, proizvođač tog vozila ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača, ako je imenovana u skladu s člankom 18., osiguravaju pokrivanje neto troškova gospodarenja otpadom iz članka 20. koje snose subjekti za gospodarenje otpadom u drugim državama članicama.
2. Proizvođač ili organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača, ako je imenovana u skladu s člankom 18.:
 - (a) pisanim ovlaštenjem određuje imenovanog zastupnika za proširenu odgovornost proizvođača u svakoj državi članici;
 - (b) uspostavlja mehanizme prekogranične suradnje sa subjektima za gospodarenje otpadom koji obavljaju gospodarenje otpadom iz članka 20.
3. Država članica u kojoj je vozilo postalo otpadno vozilo prati da proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom 18., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača kontinuirano poštuju stavke 1. i 2. Praćenje se temelji na informacijama koje su proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom 18., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača provjerili i o kojima su izvijestili nadležna tijela u vezi s provedbom stavaka 1. i 2., posebno u vezi s izračunom i raspodjelom troškova gospodarenja otpadnim vozilima iz stavka 1., vodeći računa o poslovnoj povjerljivosti i drugim osjetljivim pitanjima povezanim s tržišnim natjecanjem.
4. Ako je to potrebno kako bi se osigurala poštovanje ovog članka i izbjeglo narušavanje jedinstvenog tržišta, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. ove Uredbe utvrđivanjem detaljnih pravila za obveze proizvođača, država članica i subjekata za gospodarenje otpadom te za svojstva mehanizama iz stavka 1.

ODJELJAK 3.

SAKUPLJANJE OTPADNIH VOZILA

Članak 23.

Sakupljanje otpadnih vozila

1. Proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom 18., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača uspostavljaju ili sudjeluju u uspostavljanju sustava za sakupljanje, uključujući mjesta za sakupljanje, za sva otpadna vozila koja pripadaju kategorijama vozila koje su prvi put stavili na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice.

Države članice donose potrebne mjere kako bi osigurale da proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom 18., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača uspostave sustave za sakupljanje za sva otpadna vozila.
2. Proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom 18., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača osiguravaju da sustavi za sakupljanje iz stavka 1.:
 - (a) pokrivaju cijelo državno područje države članice;

- (b) imaju odgovarajuću dostupnost ovlaštenih postrojenja za obradu, uzimajući u obzir broj stanovnika, gustoću naseljenosti i očekivanu količinu otpadnih vozila, koja nisu ograničena na područja u kojima su sakupljanje i naknadno gospodarenje najprofitabilniji;
 - (c) sakupljaju otpadne dijelove nastale iz popravka vozila;
 - (d) omogućuju sakupljanje otpadnih vozila svih robnih marki, neovisno o njihovu podrijetlu;
 - (e) omogućuju besplatnu otpremu svih otpadnih vozila u ovlaštena postrojenja za obradu kako je propisano u članku 24. stavku 2.
3. Proizvođači ili, ako su imenovane u skladu s člankom 18., organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača provode edukativne kampanje radi promicanja sustava za sakupljanje otpadnih vozila i informiranja o posljedicama koje za okoliš imaju nepropisno sakupljanje i nepropisna obrada otpadnih vozila.
4. Države članice mogu ovlastiti subjekte za gospodarenje otpadom koji nisu ovlaštena postrojenja za obradu za uspostavljanje mjesta za sakupljanje otpadnih vozila.
- Subjekt za gospodarenje otpadom koji upravlja mjestom za sakupljanje mora:
- (a) osiguravati da mjesto za sakupljanje ispunjava uvjete za skladištenje otpadnih vozila utvrđene u dijelu A Priloga VII.;
 - (b) imati ovlaštenje za sakupljanje otpadnih vozila koje su mu dodijelila nadležna tijela iz članka 14. i biti upisan u odgovarajući registar;
 - (c) jamčiti da će sva sakupljena otpadna vozila biti premještena u ovlašteno postrojenje za obradu u roku od jedne godine od zaprimanja otpadnog vozila; i
 - (d) ispunjavati sve druge primjenjive uvjete za skladištenje otpada utvrđene nacionalnim zakonodavstvom.
5. Subjekti za gospodarenje otpadom, uključujući ovlaštena postrojenja za obradu, dužni su vlasniku vozila izdati dokument u elektroničkom obliku kojim se potvrđuje zaprimanje otpadnog vozila te elektronički dostaviti taj dokument u skladu s postupkom uspostavljenim u skladu s člankom 25. stavkom 2. relevantnim tijelima države članice, uključujući nadležna tijela određena na temelju članka 14.

Članak 24.

Otprema otpadnih vozila u ovlaštena postrojenja za obradu

1. Sva otpadna vozila otpremaju se na obradu u ovlaštena postrojenja za obradu.
2. Otprema otpadnog vozila u ovlašteno postrojenje za obradu je besplatna za posljednjeg vlasnika vozila, osim ako otpadnom vozilu nedostaje neki bitan dio ili sastavni dio, uz iznimku baterije električnog vozila, ili ako sadržava otpad koji je dodan u otpadno vozilo.

Članak 25.

Potvrda o uništenju

1. Ovlašteno postrojenje za obradu posljednjem vlasniku otpadnog vozila izdaje potvrdu o uništenju za svako obrađeno otpadno vozilo. Potvrda o uništenju uključuje informacije navedene u Prilogu IX.

2. Potvrda o uništenju izdaje se u elektroničkom obliku i elektronički dostavlja relevantnim tijelima države članice, uključujući nadležna tijela određena na temelju članka 14.
3. Ako je otpadno vozilo za koje je izdana potvrda o uništenju registrirano u državi članici koja nije država članica u kojoj je izdana potvrda o uništenju, nadležna tijela za registraciju vozila države članice u kojoj je izdana potvrda o uništenju obavješćuju odgovarajuća tijela za registraciju vozila države članice u kojoj je vozilo registrirano da je za to vozilo izdana potvrda o uništenju.
4. Nadležna tijela države članice poništavaju registraciju otpadnog vozila tek nakon primitka potvrde o uništenju tog vozila.
5. Potvrde o uništenju izdane u državi članici priznaju se u svim ostalim državama članicama.

Članak 26.

Obveze vlasnika vozila

Vlasnik vozila koje je postalo otpadno vozilo:

- (a) nakon primitka informacija da vozilo ispunjava bilo koji od kriterija za utvrđivanje nepopravljivosti utvrđenih u točkama 1. i 2. dijela A Priloga I. bez nepotrebne odgode doprema otpadno vozilo u ovlašteno postrojenje za obradu ili, u slučajevima iz članka 23. stavka 4., na mjesto za sakupljanje;
- (b) relevantnom tijelu nadležnom za registraciju predočava potvrdu o uništenju.

ODJELJAK 4.

OBRADA OTPADNIH VOZILA

Članak 27.

Obveze ovlaštenih postrojenja za obradu

1. Ovlaštena postrojenja za obradu dužna su se pobrinuti da se sva otpadna vozila i njihovi dijelovi, sastavni dijelovi i materijali i otpadni dijelovi uklonjeni prilikom popravka vozila zaprimaju i obrađuju u skladu s uvjetima utvrđenima u njihovim dozvolama i u skladu s ovom Uredbom.
2. Ovlaštena postrojenja za obradu dužna su se pobrinuti da je sva obrada otpadnih vozila barem u skladu s člancima 28., 29., 30., 31., 34. i 35. i Prilogom VII. ove Uredbe i da se primjenjuju najbolje dostupne tehnike kako su definirane u članku 3. stavku 10. Direktive 2010/75/EU.
3. Ovlaštena postrojenja za obradu:
 - (a) skladište, čak i privremeno, sva otpadna vozila i njihove dijelove, sastavne dijelove i materijale u skladu s minimalnim zahtjevima utvrđenima u dijelu A Priloga VII.;
 - (b) za sva otpadna vozila provode uklanjanje onečišćenja u skladu s člankom 29. i minimalnim zahtjevima iz dijela B Priloga VII.;
 - (c) prije rezanja ili zbijanja u slučaju ručnog ili (polu)automatiziranog rastavljanja na nerazoran način uklanjaju dijelove i sastavne dijelove navedene u dijelu C

Priloga VII. iz otpadnog vozila radi odvajanja sastavnih dijelova s potencijalom za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje;

- (d) obrađuju sva otpadna vozila i njihove dijelove, sastavne dijelove i materijale u skladu s hijerarhijom otpada i općim zahtjevima utvrđenima u članku 4. Direktive 2008/98/EZ i člancima 32., 34., 35. i 36. ove Uredbe.

Uz zahtjeve utvrđene u članku 35. Direktive 2008/98/EZ ovlaštena postrojenja za obradu obvezna su čuvati elektroničku evidenciju obavljenih obrada otpadnih vozila u razdoblju od tri godine i moraju moći predložiti te informacije na zahtjev nadležnih državnih tijela.

- 4. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi izmjene Priloga VII. prilagođavanjem minimalnih zahtjeva za obradu otpadnih vozila znanstvenom i tehničkom napretku.
- 5. Države članice potiču ovlaštena postrojenja za obradu da uvedu certificirane sustave upravljanja okolišem u skladu s Uredbom (EZ) br. 1221/2009.

Članak 28.

Opći zahtjevi za rezanje

- 1. Ovlaštena postrojenja za obradu i drugi subjekti za gospodarenje otpadom od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] traže da im se prilikom dopreme otpadnih vozila na rezanje dostavi:
 - (a) dokumentacija koja uključuje identifikacijski broj vozila (VIN) otpadnog vozila;
 - (b) kopija potvrde o uništenju izdana za otpadno vozilo.
- 2. Ovlaštena postrojenja za obradu i subjekti za gospodarenje otpadom koji zaprimaju otpadna vozila koja ne ispunjavaju zahtjeve iz stavka 1. obvezni su:
 - (a) prijaviti nesukladnost nadležnom tijelu;
 - (b) suzdržati se od rezanja tih otpadnih vozila, osim ako je nadležno tijelo odobrilo takve radnje.
- 3. Subjekti za gospodarenje otpadom koji obavljaju rezanje otpadnih vozila ne smiju miješati otpadna vozila, njihove dijelove, sastavne dijelove i materijale s ambalažnim otpadom i otpadnom električnom i elektroničkom opremom.

Članak 29.

Uklanjanje onečišćenja iz otpadnih vozila

- 1. Ovlašteno postrojenje za obradu što prije nakon dopreme otpadnih vozila u postrojenje uklanja onečišćenja iz takvih vozila u skladu s minimalnim zahtjevima utvrđenima u dijelu B Priloga VII. prije njegove daljnje obrade.
- 2. Fluidi i tekućine navedeni u dijelu B Priloga VII. sakupljaju se i skladište zasebno u skladu sa zahtjevima utvrđenima u dijelu A Priloga VII. Otpadna ulja sakupljaju se i skladište zasebno od ostalih fluida i tekućina te se obrađuju u skladu s člankom 21. Direktive 2008/98/EZ.

3. Dijelovi, sastavni dijelovi i materijali koji sadržavaju tvari iz članka 5. stavka 2. uklanjaju se iz otpadnih vozila i obrađuju u skladu s člankom 17. Direktive 2008/98/EZ.
4. Baterije se uklanjaju zasebno iz otpadnih vozila i skladište u namjenskom prostoru za daljnju obradu u skladu s člankom 70. stavkom 3. Uredbe (EU) 2023/ [Ured za publikacije: Uredba o baterijama].
5. Dijelovi, sastavni dijelovi i materijali iz kojih je uklonjeno onečišćenje obrađuju se i označavaju u skladu s člancima 18. i 19. Direktive 2008/98/EZ.
6. Ovlašteno postrojenje za obradu vodi evidenciju o uklanjanju onečišćenja iz otpadnih vozila bilježenjem informacija navedenih u točki 3. dijela B Priloga VII.

Članak 30.

Obvezno uklanjanje dijelova i sastavnih dijelova prije rezanja radi ponovne uporabe i recikliranja

1. Ovlaštena postrojenja za obradu od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan u mjesecu nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] dužna su se pobrinuti da se dijelovi i sastavni dijelovi navedeni u dijelu C Priloga VII. uklone iz otpadnog vozila prije rezanja i nakon uklanjanja onečišćenja iz članka 29.
2. Ne primjenjuje se stavak 1. ako ovlašteno postrojenje za obradu dokaže da se tehnologijama u fazi nakon rezanja materijale iz dijelova i sastavnih dijelova navedenih u stavcima od 13. do 19. dijela C Priloga VII. odvaja jednako učinkovito kao ručnim ili poluautomatiziranim rastavljanjem.

Za potrebe prvog podstavka, ovlašteno postrojenje za obradu dostavlja informacije navedene u dijelu G Priloga VII.

3. Uz obveze utvrđene u članku 35. Direktive 2008/98/EZ ovlaštena postrojenja za obradu imaju i obvezu voditi evidenciju otpadnih vozila obrađenih bez prethodnog uklanjanja dijelova, sastavnih dijelova i materijala u skladu sa stavkom 2., uključujući ime i adresu postrojenja za obradu i identifikacijski broj vozila (VIN) tih otpadnih vozila.

Ovlaštena postrojenja za obradu dostavljaju informacije iz evidencije iz prvog podstavka nadležnom tijelu u skladu s člankom 49. stavkom 6.

Članak 31.

Zahtjevi koji se odnose na uklonjene dijelove i sastavne dijelove

1. Svi dijelovi i sastavni dijelovi uklonjeni iz otpadnog vozila u skladu s člankom 30. stavkom 1. procjenjuju se kako bi se utvrdilo jesu li prikladni za:
 - (a) ponovnu uporabu u skladu s točkom 1. podtočkom (a) dijela D Priloga VII.;
 - (b) ponovnu proizvodnju ili obnavljanje u skladu s točkom 1. podtočkom (b) dijela D Priloga VII.;
 - (c) recikliranje; ili
 - (d) druge postupke obrade, uzimajući u obzir posebne zahtjeve za obradu iz dijela F Priloga VII.

Dijelovi i sastavni dijelovi prikladni za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje ne smatraju se otpadom.

Procjena se provodi tako da se osobito uzimaju u obzir tehnička izvedivost postupaka iz prvog podstavka i sigurnosni zahtjevi za vozilo.

Dokumentacija kojom se potvrđuje da je procjena provedena mora biti na zahtjev dostupna nadležnim nacionalnim tijelima, među ostalim i kad se dijelovi i sastavni dijelovi prevoze u svrhu ponovne uporabe, ponovne proizvodnje ili obnavljanja.

2. Uklonjeni dijelovi i sastavni dijelovi prikladni za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje:
 - (e) označuju se u skladu s točkom 2. dijela D Priloga VII.;
 - (f) ako su preneseni na drugu osobu ili ako ih koristi druga osoba, moraju biti pod jamstvom.
3. Dijelovi i sastavni dijelovi navedeni u dijelu E Priloga VII. ne smiju se ponovno uporabiti.

Članak 32.

Trgovina rabljenim, ponovno proizvedenim ili obnovljenim dijelovima i sastavnim dijelovima

Od [OP: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] svaka osoba koja trguje rabljenim, ponovno proizvedenim ili obnovljenim rezervnim dijelovima i sastavnim dijelovima dužna je na prodajnom mjestu:

- (a) osigurati da su dijelovi i sastavni dijelovi označeni u skladu s točkom 2. dijela D Priloga VII.;
- (b) predložiti jamstvo za rabljene, ponovno proizvedene ili obnovljene dijelove i sastavne dijelove.

Članak 33.

Ponovna uporaba, ponovna proizvodnja i obnavljanje dijelova i sastavnih dijelova

1. Države članice od [OP: molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe] donose potrebne poticajne mjere za promicanje ponovne uporabe, ponovne proizvodnje i obnavljanja dijelova i sastavnih dijelova, neovisno o tome jesu li uklonjeni u eksploatacijskoj fazi ili otpadnoj fazi životnog vijeka vozila.

Poticajne mjere iz prvog podstavka mogu uključivati:

- (a) zahtjev da vršitelji popravaka i održavanja kupcima uz uslugu popravka vozila novim dijelovima i sastavnim dijelovima ponude popravak vozila rabljenim, ponovno proizvedenim ili obnovljenim rezervnim dijelovima i sastavnim dijelovima, pod uvjetom da je takav zahtjev oblikovan tako da ne stvara prekomjerne troškove ili administrativna opterećenja za mikropoduzeća i mala poduzeća;
- (b) gospodarske poticaje, uključujući utvrđivanje snižene stope poreza na dodanu vrijednost za rabljene, ponovno proizvedene ili obnovljene rezervne dijelove i sastavne dijelove.

Komisija pomaže da države članice razmjenjuju informacije i najbolje primjere iz prakse koji se odnose na takve poticajne mjere.

2. Komisija prati djelotvornost poticajnih mjera država članica.

Članak 34.

Ciljevi ponovne uporabe, recikliranja i uporabe

1. Države članice od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan kalendarske godine nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] osiguravaju da su subjekti za gospodarenje otpadom ispunili sljedeće ciljeve:
 - (a) stopa ponovne uporabe i uporabe, izračunana zajedno, mora biti najmanje 95 % prema prosječnoj masi po vozilu, ne uključujući baterije, i godini;
 - (b) stopa ponovne uporabe i recikliranja, izračunana zajedno, mora biti najmanje 85 % prema prosječnoj masi po vozilu, ne uključujući baterije, i godini.
2. Države članice od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan kalendarske godine nakon 60 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] osiguravaju da subjekti za gospodarenje otpadom postignu godišnji cilj za recikliranje plastike od najmanje 30 % ukupne mase plastike sadržane u vozilima dopremljenima subjektima za gospodarenje otpadom.

Članak 35.

Zabrana odlaganja neinertnog otpada

Od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] frakcije iz izrezanih otpadnih vozila koje sadržavaju neinertni otpad, a koje ne budu tehnološki obrađene u fazi nakon rezanja ne smiju se prihvaćati na odlagalištima.

Članak 36.

Otprema otpadnih vozila

1. Obrada otpadnih vozila može se obavljati izvan Unije, pod uvjetom da je otprema otpadnih vozila u skladu s Uredbom (EZ) br. 1013/2006.
2. Otpreme otpadnih vozila iz Unije u treću zemlju u skladu sa stavkom 1. obuhvaćene su obvezama i ciljevima utvrđenima u članku 34. samo ako izvoznik otpadnih vozila dostavi dokumentaciju o odredištu koju je odobrilo nadležno tijelo kojom se dokazuje da je obrada obavljena u uvjetima koji su uglavnom istovjetni zahtjevima iz ove Uredbe i zahtjevima za zaštitu zdravlja ljudi i okoliša iz drugog zakonodavstva Unije.

POGLAVLJE V. RABLJENA VOZILA I NJIHOV IZVOZ

ODJELJAK 1. STATUS RABLJENIH VOZILA

Članak 37.

Razlika između rabljenih i otpadnih vozila

U svrhu prijenosa vlasništva nad rabljenim vozilom, vlasnik vozila mora moći svakoj fizičkoj ili pravnoj osobi zainteresiranoj za stjecanje vlasništva nad tim vozilom ili nadležnim tijelima dokazati da vozilo nije otpadno vozilo. Kad se ocjenjuje status rabljenog vozila, vlasnik

vozila, drugi gospodarski subjekti i nadležna tijela provjeravaju jesu li ispunjeni kriteriji iz Priloga I. kako bi se utvrdilo je li riječ otpadnom vozilu.

ODJELJAK 2.

IZVOZ RABLJENIH VOZILA

Članak 38.

Provjere i zahtjevi za izvoz rabljenih vozila

1. Rabljena vozila za izvoz od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] podliježu provjerama i zahtjevima utvrđenima u ovom odjeljku.
2. Ovim odjeljkom ne dovode se u pitanje druge odredbe ove Uredbe ni drugi pravni akti Unije kojima se uređuje puštanje robe u izvoz, a osobito ne Uredba (EU) br. 952/2013 i njezini članci 46., 47., 267. i 269.
3. Rabljena vozila mogu se izvoziti samo u sljedećim slučajevima:
 - (a) ako nisu otpadna vozila na temelju kriterija navedenih u Prilogu I.;
 - (b) ako se u državi članici u kojoj su posljednje registrirana smatraju tehnički ispravnima u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkama (a) i (b) i člankom 8. Direktive 2014/45/EU.
4. Carinskim tijelima moraju se dati ili staviti na raspolaganje sljedeće informacije za svako rabljeno vozilo za izvoz:
 - (a) identifikacijski broj vozila (VIN) i ime države članice u kojoj je to rabljeno vozilo posljednji put registrirano;
 - (b) izjava kojom se potvrđuje da rabljeno vozilo ispunjava zahtjeve iz stavka.
5. Kako bi se provjerila sukladnost s ovim odjeljkom radi puštanja rabljenog vozila u izvoz:
 - (a) dok povezivanje iz članka 45. stavka 4. ne postane operativno, carinska tijela razmjenjuju informacije i surađuju s nadležnim tijelima u skladu s člankom 44. i, prema potrebi, uzimaju u obzir takvu razmjenu informacija i suradnju kako bi dopustila puštanje rabljenog vozila u izvoz;
 - (b) nakon što povezivanje iz članka 45. stavka 4. postane operativno, primjenjuju se članak 39., članak 40. stavci 2. i 3. i članak 42. stavak 3. pa se razmjena obavijesti i drugih informacija na temelju članaka od 41. do 43. odvija preko tih elektroničkih sustava.
6. Rabljeno vozilo za izvoz:
 - (a) ne smije se stavljati u carinski postupak na temelju pojednostavnjene deklaracije u skladu s člankom 166. Uredbe (EU) br. 952/2013;
 - (b) ne podliježe unosu u evidencije deklaranta u skladu s člankom 182. Uredbe (EU) br. 952/2013;
 - (c) ne podliježe samoprocjeni u skladu s člankom 185. Uredbe (EU) br. 952/2013.

7. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. ove Uredbe radi izmjene kriterija navedenih u Prilogu I. na temelju kojih se utvrđuje je li rabljeno vozilo otpadno vozilo.

Članak 39.

Automatizirana provjera informacija o statusu vozila

1. Prije puštanja rabljenih vozila u izvoz carinska tijela na temelju identifikacijskog broja vozila i imena države članice u kojoj je ono posljednje registrirano elektronički i automatski provjeravaju preko elektroničkih sustava iz članka 45. smatra li se vozilo tehnički ispravnim u skladu s člankom 38. stavkom 3. točkom (b).
2. Ako informacije dostavljene ili stavljene na raspolaganje carinskim tijelima ne odgovaraju informacijama o tehničkoj ispravnosti vozila u nacionalnim registrima vozila i nacionalnim elektroničkim sustavima u skladu sa stavkom 1., carinska tijela ne smiju pustiti to vozilo u izvoz, nego preko tih sustava o tome obavješćuju predmetnog gospodarskog subjekta.

Članak 40.

Upravljanje rizikom i carinske provjere

1. U svrhu izvršavanja odredbi iz članka 38. carinska tijela provjeravaju rabljena vozila za izvoz u skladu s člancima 46. i 47. Uredbe (EU) br. 952/2013. Ne dovodeći u pitanje članak 39., takve provjere prvenstveno se temelje na analizi rizika, kako je utvrđeno u članku 46. stavku 2. Uredbe (EU) br. 952/2013.
2. Uz obvezu upravljanja rizikom iz stavka 1., nakon što povezivanje iz članka 45. postane operativno, carinska tijela imaju obvezu preko elektroničkih sustava iz članka 45. stavka 1. utvrditi ispunjava li rabljeno vozilo za izvoz posebne uvjete povezane sa zaštitom okoliša i sigurnošću na cestama u skladu sa stavkom 3. ovog članka.
3. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 50. radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem uvjeta za sukladnost iz stavka 2., uključujući posebne uvjete koje treća zemlja uvoza primjenjuje na uvoz rabljenih vozila u vezi sa zaštitom okoliša i sigurnošću na cestama ako je ta treća zemlja obavijestila Komisiju o takvim uvjetima. Ti se uvjeti mogu provjeriti uspoređivanjem s informacijama dostupnima u elektroničkim sustavima iz članka 45. stavka 1.

Članak 41.

Suspenzija

1. Ako postoje opravdane sumnje da rabljeno vozilo za izvoz možda ne ispunjava zahtjeve iz ovog odjeljka, carinska tijela suspendiraju puštanje tog rabljenog vozila u izvoz. Carinska tijela također odmah obavješćuju nadležna tijela o suspenziji i prosljeđuju im sve relevantne informacije potrebne za utvrđivanje ispunjava li rabljeno vozilo zahtjeve iz ove Uredbe i može li se pustiti u izvoz.
2. Za potrebe utvrđivanja je li rabljeno vozilo koje podliježe suspenziji iz stavka 1. sukladno s ovom Uredbom nadležna tijela mogu od bilo koje osobe uključene u izvoz tog rabljenog vozila zatražiti dodatne informacije, uključujući informacije o prodaji vozila ili prijenosu vlasništva nad vozilom, npr. kopija računa ili ugovora, i dokazna dokumentacija da je to rabljeno vozilo namijenjeno za daljnju uporabu.

Članak 42.
Puštanje u izvoz

1. Ako je puštanje rabljenog vozila u izvoz suspendirano u skladu s člankom 41., to rabljeno vozilo pušta se u izvoz ako su ispunjeni svi ostali zahtjevi i formalni postupci povezani s takvim puštanjem i ako je ispunjen bilo koji od sljedećih uvjeta:
 - (a) nadležna tijela nisu u roku od četiri radna dana od početka suspenzije od carinskih tijela zatražila da suspenzija ostane na snazi; ili
 - (b) nadležna tijela obavijestila su carinska tijela o svojem odobrenju za puštanje u izvoz u skladu s ovim odjeljkom.
2. Puštanje u izvoz ne smatra se dokazom sukladnosti s pravom Unije, konkretno, s ovom Uredbom ili Uredbom (EU) br. 952/2013.
3. Nakon svakog puštanja rabljenog vozila u izvoz carinska tijela obavješćuju o tom puštanju u izvoz nadležno tijelo države članice u kojoj je to vozilo bilo registrirano u trenutku izvoza.

Članak 43.
Odbijanje puštanja u izvoz

1. Ako nadležno tijelo zaključi da rabljeno vozilo za koje je primilo obavijest o suspenziji u skladu s člankom 41. nije sukladno s ovim odjeljkom, odmah zahtijeva od carinskih tijela da to vozilo ne puste u izvoz pa ih o tome obavješćuje.
2. Nakon primanja obavijesti od nadležnog tijela u skladu sa stavkom 1. carinska tijela ne smiju pustiti to rabljeno vozilo u izvoz.

Članak 44.
Suradnja nadležnih tijela i razmjena informacija

1. Države članice međusobno si pomažu u primjeni ovog odjeljka razmjenom informacija na bilateralnoj razini, osobito radi provjere statusa vozila, uključujući provjeru njegova registracijskog statusa u državi članici u kojoj je prethodno bilo registrirano.
2. Nadležna tijela država članica prema potrebi surađuju i s administrativnim tijelima trećih zemalja. Takva suradnja može uključivati razmjenu relevantnih informacija, zajedničko provođenje inspekcija i druge oblike uzajamne pomoći koji se smatraju potrebnima kako bi se osiguralo poštovanje primjenjivih zakona i propisa kojima je reguliran izvoz rabljenih vozila.
3. Carinska tijela i nadležna tijela država članica surađuju u skladu s člankom 47. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 952/2013 i razmjenjuju informacije potrebne za obavljanje svojih funkcija na temelju ove Uredbe, među ostalim elektronički. Carinska tijela mogu, u skladu s člankom 12. stavkom 1. i člankom 16. stavkom 1. Uredbe (EU) br. 952/2013, nadležnom tijelu države članice u kojoj subjekt ili trgovac ima poslovni nastan priopćiti povjerljive informacije koje su carinska tijela dobila u obavljanju svojih dužnosti ili koje su carinskim tijelima dane u povjerenju.
4. Ako su nadležna tijela primila informacije u skladu sa stavcima od 1. do 3. ovog članka, ta nadležna tijela mogu te informacije priopćiti nadležnim tijelima drugih država članica.
5. Informacije povezane s rizikom razmjenjuju se:

- (a) između carinskih tijela u skladu s člankom 46. stavkom 5. Uredbe (EU) br. 952/2013;
- (b) između carinskih tijela i Komisije u skladu s člankom 47. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 952/2013;
- (c) između carinskih tijela i nadležnih tijela, uključujući nadležna tijela drugih država članica, u skladu s člankom 47. stavkom 2. Uredbe (EU) br. 952/2013.

Članak 45.
Elektronički sustavi

1. Elektronički sustav MOVE-HUB koji je razvila Komisija služi za razmjenu identifikacijskih brojeva vozila i informacija o registraciji i tehničkoj ispravnosti među nacionalnim registrima vozila i elektroničkim sustavima za tehničku ispravnost država članica i za povezivanje s okruženjem jedinstvenog sučelja EU-a za carinu kad je to potrebno radi provjera i zahtjeva utvrđenih u ovom odjeljku.
2. Elektronički sustav MOVE-HUB iz stavka 1. mora imati barem sljedeće funkcionalnosti:
 - (a) razmjenu podataka u stvarnom vremenu s nacionalnim registrima vozila i nacionalnim elektroničkim sustavima za tehničku ispravnost država članica s kojima je povezan;
 - (b) automatiziranu elektroničku provjeru datuma prve registracije vozila iz zapisnika o tehničkom pregledu vozila, kako je navedeno u Prilogu II. Direktivi 2014/45/EU, države članice u kojoj je vozilo posljednje registrirano, kako je navedeno u Direktivi 1999/37/EZ, kako bi se utvrdilo ispunjava li rabljeno vozilo za izvoz zahtjeve iz članka 38., članka 39. stavka 1. i članka 40.;
 - (c) povezivanje s okruženjem jedinstvenog sučelja EU-a za carinu, u skladu s Uredbom (EU) 2022/2399, u svrhu razmjene podataka i potpore razmjeni informacija iz članka 39. stavka 1. i članka 40. stavka 2. i potpore obavješćivanju iz članaka od 41. do 43.;
 - (d) u svrhu suradnje s trećim zemljama na temelju članka 44. stavka 2., elektroničku razmjenu informacija s nadležnim tijelima trećih zemalja koja su Komisiju, u skladu s člankom 40. stavkom 2. obavijestila o primjeni posebnih uvjeta za uvoz rabljenih vozila.
3. Države članice povezuju svoje nacionalne registre vozila i nacionalne elektroničke sustave za tehničku ispravnost s elektroničkim sustavom MOVE-HUB iz stavka 1. To povezivanje mora biti operativno u roku od dvije godine od datuma donošenja provedbenog akta iz stavka 5.
4. Komisija povezuje MOVE-HUB iz stavka 1. i sustav razmjene potvrda u okviru jedinstvenog sučelja EU-a za carinu uspostavljenog člankom 4. Uredbe (EU) 2022/2399 kako bi se mogle provoditi automatizirane provjere iz članka 39. i članka 40. stavka 2. i slanje obavijesti iz članaka 41., 42. i 43. To povezivanje mora biti operativno u roku od četiri godine od datuma donošenja provedbenog akta iz stavka 5.
5. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju potrebni mehanizmi za uvođenje funkcionalnosti MOVE-HUB-a iz stavka 2., uključujući tehničke aspekte

potrebne za povezivanje nacionalnih elektroničkih sustava i MOVE-HUB-a, uvjete za povezivanje s MOVE-HUB-om, podatke koje nacionalni sustavi trebaju slati i format za prenošenje tih podataka kroz međusobno povezane nacionalne sustave.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 2.

POGLAVLJE VI. MJERE IZVRŠAVANJA

Članak 46. Inspekcije

1. Za potrebe izvršavanja mjera iz ove Uredbe, države članice vrše inspekcijske preglede:
 - (a) ovlaštenih postrojenja za obradu;
 - (b) vršitelja popravaka i održavanja;
 - (c) drugih postrojenja i gospodarskih subjekata koji mogu obrađivati otpadna vozila.
2. Ti inspekcijski pregledi moraju se obaviti nad barem 10 % subjekata iz stavka 1. točaka (a) i (c) u svakoj kalendarskoj godini.
3. Države članice provode i inspekcijske preglede u vezi s izvozom rabljenih vozila kako bi provjerile poštovanje članka 38.

Članak 47.

Suradnja u mjerama izvršavanja na nacionalnoj razini i među državama članicama

1. Kad je riječ o relevantnim nadležnim tijelima uključenima u izvršavanje odredbi ove Uredbe, države članice uspostavljaju djelotvorne mehanizme za suradnju i koordinaciju svih tih tijela na nacionalnoj razini u vezi s razvojem i primjenom provedbenih politika i aktivnosti povezanih s praćenjem registracije vozila i odjave, suspenzije i poništavanja registracije vozila i sa sprečavanjem nezakonite obrade otpadnih vozila.
2. Države članice međusobno surađuju, bilateralno i multilateralno kako bi se lakše sprečavalo i otkrivalo nezakonite obrade otpadnih vozila. Relevantne informacije o registraciji vozila i odjavi, suspenziji i poništenju registracije vozila države članice razmjenjuju elektroničkim sustavom za razmjenu informacija iz članka 45. Razmjenjuju i relevantne informacije o ovlaštenim postrojenjima za obradu i vršiteljima popravaka i održavanja bez statusa ovlaštenog postrojenja za obradu i o drugim postrojenjima i gospodarskim subjektima koji mogu obavljati radnje povezane s obradom otpadnih vozila. Razmjenjuju iskustvo i znanje u pogledu mjera izvršavanja u okviru uspostavljenih struktura.

Razmjena podataka o registraciji vozila uključuje pristup podacima o učinkovitosti i o prirodi i rezultatima provedenih provjera te njihovu razmjenu s nadležnim tijelima drugih država članica kako bi se olakšalo izvršavanje mjera iz ove Uredbe.
3. Države članice obavješćuju Komisiju o članovima svojeg stalnog osoblja odgovornima za suradnju iz stavka 2. ovog članka i članka 44.

Članak 48.
Sankcije

Države članice dužne su do [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] utvrditi propise o sankcijama koje se primjenjuju na povrede članka 15. stavka 1., članka 16., članka 19. stavka 1., članka 22. stavaka 1. i 2., članka 23. i 24., članka 25. stavaka 1. i 2., članka od 26. do 32. i članka 34., 35., 37. i 38. ove Uredbe i poduzimaju sve potrebne mjere za osiguravanje njihove primjene. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće. Države članice bez odgode obavješćuju Komisiju o tim pravilima i mjerama te je bez odgode obavješćuju o svim naknadnim izmjenama koje na njih utječu.

Članak 49.
Dostavljanje podataka Komisiji

1. Države članice dužne su od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 36 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] staviti na raspolaganje javnosti, u skupnom obliku za svaku kalendarsku godinu i u formatu koji je utvrdila Komisija u skladu sa stavkom 5., sljedeće podatke, koji se temelje na informacijama i podacima dobivenima od proizvođača, organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača i subjekata za gospodarenje otpadom:
 - (a) broj vozila registriranih u državi članici;
 - (b) broj vozila prvi put stavljenih na raspolaganje na tržištu na državnom području države članice;
 - (c) broj i masu otpadnih vozila sakupljenih i podvrgnutih uklanjanju onečišćenja u državi članici;
 - (d) broj i masu recikliranih otpadnih vozila na državnom području države članice;
 - (e) broj i masu otpadnih vozila izvezenih ili otpremljenih na daljnju obradu u drugu državu članicu ili treću zemlju;
 - (f) broj izdanih potvrda o uništenju;
 - (g) ukupnu količinu i masu dijelova, sastavnih dijelova i materijala uklonjenih iz otpadnih vozila u svrhu:
 - i. ponovne uporabe;
 - ii. ponovne proizvodnje ili obnavljanja;
 - iii. recikliranja;
 - iv. uporabe, uključujući energetske uporabu;
 - v. zbrinjavanja;
 - (h) količinu i masu otpadnih vozila obrađenih na način koji se razlikuje od onog navedenog u točki (d);
 - (i) količinu i masu otpadnih vozila iskorištenih za nasipavanje;
 - (j) stope za ciljeve utvrđene u članku 34. koje su postigli svi subjekti za gospodarenje otpadom aktivni u državi članici;
 - (k) primjene izuzeća predviđenog člankom 30. stavkom 2. i kako država članica koja dostavlja podatke prati tu primjenu;

- (l) podatke o organizacijama za kontrolu odgovornosti proizvođača, uključujući imena pravnih osoba koje zastupaju;
- (m) podatke o provedbi članka 21.

Države članice dužne su staviti podatke iz stavka 1. na raspolaganje javnosti u roku od 18 mjeseci od isteka razdoblja za koje su prikupljeni. Ti podaci moraju biti strojno čitljivi, mora ih se moći razvrstati, moraju biti pretraživi i moraju biti u skladu s otvorenim standardima kako bi ih treća strana mogla koristiti. Države članice obavješćuju Komisiju kad se podaci iz prvog podstavka stave na raspolaganje.

Prvo izvještajno razdoblje je prva kalendarska godina nakon donošenja provedbenog akta iz stavka 5.

- 2. Uz podatke koje države članice stave na raspolaganje u skladu sa stavkom 1. prilaže se izvješće o provjeri kvalitete. Te se informacije dostavljaju u formatu koji Komisija utvrdi u skladu sa stavkom 5.
- 3. Države članice svakih pet godina sastavljaju izvješće koje sadržava sažetak:
 - (n) donesenih poticajnih mjera za promicanje ponovne uporabe, ponovne proizvodnje i obnavljanja dijelova i sastavnih dijelova u skladu s člankom 33.;
 - (a) rezultata primjene sankcija i drugih kazni predviđenih u njihovom nacionalnom pravu za povrede ove Uredbe donesenima u skladu s člankom 48., uključujući popis vrsta prijavljenih povreda i vrsta poduzetih mjera;
 - (b) rezultata pregleda provedenih u skladu s člankom 46.;
 - (c) načina primjene definicija „otpadnog vozila” i „rabljenog vozila”, uključujući praktične teškoće na koje su naišle u tom kontekstu.

Države članice dužne su dostaviti to izvješće Komisiji u roku od šest mjeseci od isteka petogodišnjeg razdoblja na koje se ono odnosi. Prvo izvješće mora se dostaviti Komisiji do [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon šest godina od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*].

Komisija pregledava izvješća koja dostave države članice i, prema potrebi, sastavlja izvješća o primljenim informacijama kako bi olakšala razmjenu informacija o najboljim primjerima iz prakse koji se primjenjuju u državama članicama.

- 4. Za potrebe praćenja provedbe ove Uredbe Komisija prikuplja i preispituje informacije stavljene na raspolaganje u skladu s ovim člankom.
- 5. Komisija donosi provedbene akte kojima utvrđuje:
 - (a) metodologiju i pravila za izračun, provjeru i dostavljanje podataka u skladu sa stavkom 1., uključujući:
 - i. metodologiju za određivanje količine i mase dijelova, sastavnih dijelova i materijala koji su uklonjeni u svrhe iz stavka 1. točaka (g), (h) i (i);
 - ii. metodologiju za određivanje mase recikliranog otpada, uključujući određivanje točaka izračuna i mjerenja, i prema potrebi, mogućnosti primjene prosječnih stopa gubitka;
 - iii. metodologiju za izračun i provjeru postizanja ciljeva ponovne uporabe, recikliranja i oporabe iz članka 34.;
 - (b) obrazac za izvješćivanje Komisije iz stavka 1. i obrazac izvješća o provjeri kvalitete.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 51. stavka 2.

6. Proizvođači, organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača, subjekti za gospodarenje otpadom i drugi relevantni gospodarski subjekti nadležnim tijelima dužni su davati točne i pouzdane podatke koji državama članicama omogućuju ispunjavanje njihovih obveza dostavljanja podataka na temelju ovog članka.

POGLAVLJE VII.

DELEGIRANJE OVLASTI I POSTUPAK ODBORA

Članak 50.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 5. stavka 4., članka 6. stavka 3., članka 6. stavka 4., članka 7. stavka 3., članka 9. stavka 7., članka 11. stavka 3., članka 12. stavka 3., članka 21. stavka 2., članka 22. stavka 4., članka 27. stavka 4., članka 38. stavka 7. i članka 40. stavka 3. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od [OP: *molimo unijeti datum = datum stupanja na snagu ove Uredbe*]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 5. stavka 4., članka 6. stavka 3., članka 6. stavka 4., članka 7. stavka 3., članka 9. stavka 7., članka 11. stavka 3., članka 12. stavka 3., članka 21. stavka 2., članka 22. stavka 4., članka 27. stavka 4., članka 38. stavka 7. i članka 40. stavka 3. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 5. stavka 4., članka 6. stavka 3., članka 6. stavka 4., članka 7. stavka 3., članka 9. stavka 7., članka 11. stavka 3., članka 12. stavka 3., članka 21. stavka 2., članka 22. stavka 4., članka 27. stavka 4., članka 38. stavka 7. i članka 40. stavka 3. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 51.
Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor osnovan u skladu s člankom 39. Direktive 2008/98/EZ. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

POGLAVLJE VIII.
IZMJENE

Članak 53.
Izmjene Uredbe (EU) 2019/1020

U Prilogu II. Uredbi (EU) 2019/1020 brišu se točke 10. i 11.

Članak 54.
Izmjene Uredbe (EU) 2018/858

Prilog II. Uredbi (EU) 2018/858 mijenja se u skladu s Prilogom X. ovoj Uredbi.

POGLAVLJE IX.
ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 55.
Preispitivanje

1. Komisija je dužna do 31. prosinca 203* [*OP: molimo unijeti datum = posljednji dan godine nakon 95 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*] preispitati primjenu ove Uredbe i njezine utjecaje na okoliš, zdravlje ljudi i funkcioniranje jedinstvenog tržišta, sastaviti izvješće o rezultatima tog preispitivanja i dostaviti ga Europskom parlamentu i Vijeću.
2. Komisija, uzimajući u obzir tehnički napredak i praktično iskustvo stečeno u državama članicama i svaku reviziju Uredbe (EZ) br. 1907/2006, u to izvješće uključuje evaluaciju sljedećih aspekata ove Uredbe:
 - (a) potrebu za proširenjem područja primjene ove Uredbe, posebno odredbi poglavlja II. i III. i poglavlja IV. odjeljka II., na vozila kategorija L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} i L_{7e} kako su definirane u članku 4. stavku 2. točkama od (c) do (g) Uredbe (EU) 168/2013 i vozila kategorija M₂, M₃, N₂, N₃ i O kako su definirane u članku 4. stavku 1. Uredbe (EU) 2018/858;
 - (b) mjere koje se odnose na davanje informacija o zabrinjavajućim tvarima prisutnima u vozilima i potrebu za uvođenjem dodatnih odredbi o zabrinjavajućim tvarima koje mogu utjecati na visokokvalitetno recikliranje vozila na kraju njihova životnog vijeka;
 - (c) mjere koje se odnose na gospodarenje otpadnim vozilima utvrđene u poglavlju IV., uključujući razine ciljeva utvrđene u članku 34. i potrebu za njihovom revizijom;
 - (d) povrede Uredbe i djelotvornost, proporcionalnost i odvratajući učinak sankcija kako je utvrđeno u članku 48.;

- (e) potrebu za izmjenom članka 5. ove Uredbe.

Članak 56.

Stavljanje izvan snage i prijelazne odredbe

1. Direktiva 2000/53/EZ stavlja se izvan snage s učinkom od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 12 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*].

Međutim, sljedeće odredbe Direktive 2000/53/EZ ostaju na snazi:

- (a) članak 4. točka 2. do [OP: *molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 71 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*];
 - (b) članak 5. stavak 4. drugi podstavak, članak 6. stavak 3. drugi podstavak, članak 7. stavak 1., članak 8. stavci 3. i 4. do [OP: *molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 35 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*];
 - (c) članak 7. stavak 2. točka (b) do 31. prosinca 20** [OP: *molimo unijeti godinu = posljednji dan godine nakon 35 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*];
 - (d) članak 9. stavak 1.a podstavci 1. i 3. i članak 9. stavci 1.b i 1.d do [OP: *molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 35 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*];
 - (e) članak 9. stavak 1.a drugi podstavak do [OP: *molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 59 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*].
2. Direktiva 2005/64/EZ stavlja se izvan snage s učinkom od [OP: *molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 71 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*].
- Međutim, njezin članak 6. stavak 3. stavlja se izvan snage s učinkom od [OP: *molimo unijeti datum = posljednji dan mjeseca nakon 35 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*].
3. Upućivanja na direktive stavljene izvan snage smatraju se upućivanjima na ovu Uredbu i čitaju se u skladu s korelacijskim tablicama iz Priloga XI.

Članak 57.

Stupanje na snagu i primjena

1. Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.
2. Primjenjuje se od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 12 mjeseci od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*].

Članak 54. primjenjuje se od [OP: *molimo unijeti datum = prvi dan mjeseca nakon 72 mjeseca od datuma stupanja na snagu ove Uredbe*].

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament
Predsjednica*

*Za Vijeće
Predsjednik*

ZAKONODAVNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

1.2. Predmetna područja politike

1.3. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:

1.4. Ciljevi

1.4.1. *Opći ciljevi*

1.4.2. *Specifični ciljevi*

1.4.3. *Očekivani rezultati i učinak*

1.4.4. *Pokazatelji uspješnosti*

1.5. Osnova prijedloga/inicijative

1.5.1. *Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative*

1.5.2. *Dodana vrijednost sudjelovanja Unije (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ove točke „dodana vrijednost sudjelovanja Unije” je vrijednost koja proizlazi iz intervencije Unije i koja predstavlja dodatnu vrijednost u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same.*

1.5.3. *Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava*

1.5.4. *Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima*

1.5.5. *Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele*

1.6. Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative

1.7. Planirani načini izvršenja proračuna

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

2.2.1. *Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole*

2.2.2. *Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika*

2.2.3. *Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrole i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju)*

2.3. Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

- 3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak**
- 3.2. Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva**
 - 3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje*
 - 3.2.2. Procijenjeni rezultati financirani odobrenim sredstvima za poslovanje*
 - 3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva*
 - 3.2.3.1. Procijenjene potrebe u pogledu ljudskih resursa*
 - 3.2.4. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom*
 - 3.2.5. Doprinos trećih strana*
- 3.3. Procijenjeni učinak na prihode**

OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za kružnost u konstrukciji vozila i o gospodarenju otpadnim vozilima, o izmjeni uredbi (EU) 2018/858 i 2019/1020 i o stavljanju izvan snage direktiva 2000/53/EZ i 2005/64/EZ.

1.2. Predmetna područja politike

Područja politike: 03 Jedinstveno tržište
09 Okoliš

Aktivnosti: 09 02 02 – Program za okoliš i klimatske aktivnosti (LIFE) – kružno gospodarstvo i kvaliteta života
03 02 01 01 –Funkcioniranje i razvoj unutarnjeg tržišta robe i usluga

1.3. Prijedlog/inicijativa odnosi se na:

- ☒ **novo djelovanje**
- ☐ **novo djelovanje nakon pilot-projekta/pripremnog djelovanja**⁷¹
- ☒ **produženje postojećeg djelovanja**
- ☒ **spajanje ili preusmjeravanje jednog ili više djelovanja u drugo/novo djelovanje**

1.4. Ciljevi

1.4.1. Opći ciljevi

Poboljšati funkcioniranje jedinstvenog tržišta EU-a uz smanjenje negativnih utjecaja na okoliš povezanih s konstrukcijom, proizvodnjom i životnim vijekom i obradom vozila na kraju životnog vijeka i pridonošenje održivosti automobilske sektora i sektora recikliranja.

1.4.2. Specifični ciljevi

Konstrukcija i proizvodnja

- Olakšati i povećati uklanjanje, ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju i recikliranje materijala, dijelova i sastavnih dijelova sadržanih u vozilima.
- Povećati uporabu recikliranih materijala u proizvodnji vozila, čime će se potaknuti recikliranje, smanjiti strateška ovisnost o sirovinama i poduprijeti dekarbonizacija automobilske industrije.
- Povećati kružnost za kamione, autobuse, prikolice i određena vozila kategorije L koja su trenutačno izvan područja primjene zakonodavstva o otpadnim vozilima i o homologaciji s obzirom na mogućnost njihove ponovne uporabe, recikliranja i uporabe.

Obrada na kraju životnog vijeka

- Poboljšati obradu otpadnih vozila povećanjem količine i kvalitete ponovno upotrijebivih, ponovno proizvedenih i recikliranih materijala, čime se smanjuje ekološki otisak povezan s fazom vozila na kraju njegova životnog vijeka.

⁷¹

Kako je navedeno u članku 58. stavku 2. točkama (a) ili (b) Financijske uredbe.

— Povećati sakupljanje otpadnih vozila u EU-u i zajamčiti tehničku ispravnost rabljenih vozila izvezenih iz EU-a kako bi se smanjio broj vozila za koja se ne zna gdje se nalaze i njihov ekološki otisak.

1.4.3. Očekivani rezultati i učinak

Naveći očekivane učinke prijedloga/inicijative na ciljane korisnike/skupine.

- Bolja usklađenost proizvodnje s fazama obrade vozila kao otpadnih vozila.
- Poticanje recikliranja, smanjenje strateške ovisnosti o sirovinama i energiji.
- Podupiranje dekarbonizacije automobilske industrije.
- Smanjenje ekološkog otiska povezanog s recikliranjem vozila.
- Smanjenje otiska vanjskog onečišćenja EU-a i rizika za sigurnost na cestama povezanih s izvozom tehnički neispravnih rabljenih vozila.
- Povećanje kružnosti i osiguravanje odgovarajuće obrade vozila koja su trenutačno izvan područja primjene zakonodavstva.

1.4.4. Pokazatelji uspješnosti

Naveći pokazatelje za praćenje napretka i postignuća

- Poboljšana mogućnost recikliranja i ponovne uporabe vozila.
- Pojednostavnjenje informacija o rastavljanju za subjekte za obradu.
- Niži troškovi popravka rabljenim rezervnim dijelovima.
- Poboljšano sakupljanje vozila, smanjen izvoz niskokvalitetnih rabljenih vozila i otpadnih vozila.
- Smanjenje broja nezakonito i neslužbeno obrađivanih vozila.
- Povećanje količine ponovno uporabljivih i recikliranih dijelova i sastavnih dijelova.
- Povećanje količine recikliranih materijala, recikliranih materijala uz višu kvalitetu i recikliranih kritičnijih i strateških materijala radi smanjenja ovisnosti.
- Smanjenje energetske ovisnosti u proizvodnji metala i plastike.
- Manji broj odlagališta.
- Veće razine uporabe recikliranog sadržaja za plastiku i potencijalno druge materijale u novim vozilima.
- Znatne uštede stakleničkih plinova zbog poboljšane resursne učinkovitosti.
- Smanjenje onečišćenja zraka i broja prometnih nesreća u zemljama uvoznicama zbog kvalitetnijih i tehnički ispravnih vozila.
- Niži troškovi popravka za vlasnike vozila.
- Povećanje prihoda od poboljšanog sakupljanja i obrade.
- Poboljšana tržišta sekundarnih sirovina, posebno tržišta plastike.
- Smanjenje onečišćenja zraka zbog povećanog recikliranja plastike.
- Znatno povećanje zaposlenosti.
- Smanjenje vanjskih učinaka nepravilnog gospodarenja otpadom na okoliš.
- Zakonitiji dohodak i povećanje poreznog prihoda.
- Poboljšana ponovna uporaba i recikliranje vozila koja su trenutačno izvan područja primjene zakonodavstva.

1.5. Osnova prijedloga/inicijative

1.5.1. *Zahtjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative*

Detaljni zahtjevi trebali bi se donijeti putem provedbenih/delegiranih akata u roku od jedne do osam godina. Iz ove predložene uredbe proizaći će niz rezultata u obliku mandata, delegiranih ili provedbenih odluka i izvješća o procjeni učinka.

Djelovanja će obuhvaćati dosljedne definicije i poboljšanu provjeru u odnosu na zahtjeve za informacije o mogućnosti recikliranja, ponovne uporabe, uklanjanja i kružnosti te izjave o recikliranom sadržaju. Za sakupljanje i obradu, razne odredbe zahtijevaju utvrđivanje daljnjih specifikacija za sakupljanje i obradu, uključujući pravila za izračune za ciljeve u pogledu ponovne uporabe i recikliranja i elektroničku razmjenu informacija između država članica kako bi se omogućili interoperabilni registri i pojednostavnile carinske provjere. Daljnji elementi usklađivanja odnose se na utvrđivanje jedinstvenih kriterija za prilagođavanje naknada za proširenu odgovornost proizvođača i prekograničnu proširenu odgovornost proizvođača.

Detaljniji plan s rokovima za dovršetak zadatka (broj mjeseci od stupanja Uredbe na snagu):

- poboljšanje metodologije za određivanje stopa mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i uporabe (36 mjeseci),
- poboljšanje izuzeća u pogledu procjene rizika preostalih opasnih tvari uz potporu ECHA-e (24 mjeseca), prenošenje izuzeća o ograničavanju tvari povezanih s baterijama u Uredbu o baterijama, opće preispitivanje i usklađivanje s Uredbom REACH/Financijskom uredbom (96 mjeseci),
- pravila za izračun i provjeru recikliranog sadržaja plastike (24 mjeseca), studija izvedivosti za utvrđivanje ciljeva u pogledu recikliranog udjela čelika (36 mjeseci) i drugih materijala (36 mjeseci), obrasci izjava za druge materijale, uključujući kritične sirovine (60 mjeseci),
- specifikacija zahtjeva za mogućnost uklanjanja za baterije električnih vozila i motore električnog pogona te opće informacije potrebne za uklanjanje drugih relevantnih sastavnih dijelova, uključujući izmjenu selektivne obrade iz Priloga VII. (36 mjeseci), ažuriranje zahtjeva za informacije (72 mjeseca),
- specifikacija zahtjeva za strategiju za kružnost i usklađeno izvješćivanje (36 mjeseci),
- zahtjevi za označivanje plastičnih dijelova (ažuriranje nakon 72 mjeseca), baterija električnih vozila i motora električnog pogona, u skladu sa zahtjevima iz Uredbe o baterijama i Akta o kritičnim sirovinama (36 mjeseci),
- izmjena obveza izvješćivanja za izvoz i pravila za izračun za učinkovitost obrade (24 mjeseca),
- ažuriranje postojećih obveza izvješćivanja i obrazaca izvješćivanja o učinkovitosti obrade koji se trenutačno temelje na Odluci Komisije 2005/293 (izvršava ESTAT), posebno za uklonjene baterije i motore električnog pogona (36 mjeseci),

- ažuriranje obrazaca za zahtjeve za homologaciju tipa i opisne mape koje treba dostaviti homologacijskim tijelima (između 24 i 48 mjeseci na temelju postojećih ovlasti),
- utvrđivanje kriterija za putovnicu o kružnosti vozila (84 mjeseca),
- usklađena naknada za proširenu odgovornost proizvođača (60 mjeseci) i kriteriji za prekograničnu suradnju u vezi s proširenom odgovornošću proizvođača (36 mjeseci),
- kriteriji za izvoz rabljenih vozila, uvjeti tehničke ispravnosti i interoperabilnost informacija o registraciji vozila (48 mjeseci),
- IT razvoj sustava jedinstvenog sučelja i potpora GU-u TAXUD za prenošenje informacija carinskim tijelima u okviru sustava MOVE-HUB (84 mjeseca) – evaluacija funkcioniranja tržišta rezervnih dijelova (96 mjeseci, klauzula o preispitivanju),
- postupno proširenje opsega kategorija vozila i priprema za preispitivanje (96 mjeseci).

1.5.2. *Dodana vrijednost sudjelovanja Unije (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ove točke „dodana vrijednost sudjelovanja Unije” je vrijednost koja proizlazi iz intervencije Unije i koja predstavlja dodatnu vrijednost u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same.*

Razlozi za djelovanje na europskoj razini (ex ante):

Nužno je osuvremeniti trenutačnu Direktivu o otpadnim vozilima koja je donesena prije više od 20 godina kako bi se proizvođače, uvoznike i gospodarske subjekte poticalo na postizanje ciljeva iz zelenog plana i njihovo doprinošenje ostvarenju akcijskog plana za kružno gospodarstvo.

Evaluacije tih direktiva pokazale su da su potrebna znatna poboljšanja kako bi se potaknuo prelazak automobilskega sektora na kružno gospodarstvo, čime bi se smanjio ekološki otisak povezan s proizvodnjom vozila i njihovom obradom na kraju njihova životnog vijeka te ojačala održivost automobilske industrije i industrije recikliranja u Europi.

Automobilski sektor prolazi kroz transformaciju velikih razmjera zbog prelaska na električna vozila, što znači da najveći udio ekološkog otiska vozila više neće biti u eksploatacijskoj fazi, nego u fazi proizvodnje i recikliranja i da će postojati potreba za važnom opskrbom kritičnim sirovinama.

Očekivana dodana vrijednost Unije (ex post):

Ovom se mjerom smanjuje posljedična ranjivost lanaca opskrbe industrije EU-a, posebno za kritične sirovine koje su ključne za stratešku autonomiju EU-a. S druge strane, poboljšanjem kvalitete sakupljanja i obrade omogućuje se poboljšana uporaba recikliranih materijala, čime se podupire prelazak na ugljično neutralno gospodarstvo jer bi se do 2040. uklonilo do 14 milijuna tona ekvivalenta CO₂ godišnje.

Dodana je vrijednost jedinstvene Uredbe u tome što se takvim pristupom EU-a osigurava dosljednost zahtjeva za dizajn i proizvodnju vozila u okviru postupka

homologacije tipa sa zahtjevima u fazi sakupljanja i obrade vozila kao otpadnog vozila. Potrebna je poboljšana sinkronizacija kako bi se osiguralo zadržavanje ekonomske i ekološke kvalitete dijelova, sastavnih dijelova i materijala nakon ponovne uporabe, ponovne proizvodnje i recikliranja.

1.5.3. *Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava*

Ova Uredba slijedi primjer Uredbe o baterijama koja pruža sveobuhvatan okvir za poboljšanje kružnosti baterija. Nekoliko je odredbi dopuna zahtjeva za održivost za baterije električnih vozila, koje čine najveći budući podsektor na temelju Uredbe o baterijama. Nadalje, ovim zakonodavstvom o sektorskom otpadu, koje će biti u potpunosti ugrađeno u okvir homologacije tipa, detaljno se utvrđuju potrebe u pogledu poboljšane konstrukcije, proizvodnje i uporabe kritičnih i strateških sirovina kako je navedeno u Aktu o kritičnim sirovinama koji je nedavno donesen, posebno za materijale trajnih magneta u motorima električnog pogona za vozila.

1.5.4. *Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima*

Europska komisija predlaže opsežan plan oporavka na temelju ojačanog dugoročnog proračuna za sljedeći višegodišnji financijski okvir i novi instrument za oporavak, Next Generation EU.

Europski zeleni plan bit će osnova za strategiju oporavka EU-a. To uključuje cilj da se postignu čišći promet i logistika, uključujući e-mobilnost, koji su glavni pokretač eksponencijalnog rasta potražnje za baterijama, motorima električnog pogona i mnogim drugim kritičnim i strateškim sirovinama, uključujući njihovu ugrađenu energiju proizvodnje.

Ciljevi ove Uredbe podupiru se višegodišnjim financijskim okvirom i instrumentom Next Generation EU u okviru kojih se posebno ističu financiranja i ulaganja za pomoć prelasku europskog gospodarstva na modele klimatske neutralnosti i kružnog gospodarstva. To uključuje ulaganja u modernizaciju gospodarenja otpadom, povećanje kapaciteta za recikliranje određenih tokova otpada i promicanje kvalitetnog recikliranja i inovacija.

Kružno gospodarstvo ugrađeno je i u program Obzor Europa za istraživanja, a posebno u partnerstvo u području načela kružnosti, i jedan je od stupova Programa za okoliš i klimatske aktivnosti (LIFE) 2021.–2027. To će biti neophodno za osiguravanje održive konkurentnosti Europe u tom području te će potaknuti njezino gospodarstvo, rast i blagostanje. Očekuje se da će EU nastaviti promicati istraživanja u tom i sličnim područjima u sljedećem VFO-u.

1.5.5. *Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele*

Kad je riječ o potrebi za pojednostavnjenjem i poboljšanjem dosljednosti u procjeni ograničenja za tvari, stručno znanje ECHA-e (procjena rizika za tvari) i JRC-a (razvoj metodologija i postupaka) bilo bi najprikladnije za osiguravanje dosljednosti u provedbi predloženog pristupa u odnosu na povezane propise kao što su Uredba o

ekološkom dizajnu održivih proizvoda, Uredba o baterijama i Akt o kritičnim sirovinama, koji na sličan način zahtijevaju njihovu stručnost.

Kad je riječ o JRC-u, rad bi se mogao temeljiti na prethodnom istraživanju JRC-a za potrebe procjene učinaka ciljnih recikliranih sadržaja i pravila za provjeravanje stopa recikliranja baterija, tekućim aktivnostima JRC-a u pogledu Uredbe o ekološkom dizajnu održivih proizvoda i aktivnostima koje JRC provodi za GU GROW u pogledu budućih mjera politike za kritične sirovine (0,837 milijuna EUR). JRC će razmotriti kako najbolje sinergizirati i poduprijeti rad u suradnji s GU-om ENV i GU-om GROW.

Kad je riječ o razvoju IT-sustava i razmjeni podataka za potrebe carinskih provjera, potrebe za osobljem i resursima u GU-u TAXUD i GU-u MOVE povezane su s digitalizacijom informacija o registraciji vozila u okviru MOVE-HUB-a i nastojanjem da se ograniči izvoz tehnički neispravnih vozila niske kvalitete u treće zemlje kako bi se riješio trajan problem s vozilima za koja se ne zna gdje se nalaze. Dugoročno će se tim informatičkim razvojem poduprijeti daljnja digitalizacija informacija o registraciji vozila koja se razmatra u tekućoj reviziji direktiva o tom području koje potpadaju pod GU-om MOVE, a koje će biti donesene kasnije u 2023.

Kad je riječ o strategiji za kružnost, kriterijima za putovnicu o kružnosti vozila i zahtjevima za proširenu odgovornost proizvođača, vanjski ugovaratelji mogu pružiti najbolju potrebnu tehničku potporu (0,500 milijuna EUR iz GU-a GROW). Isto vrijedi i za potporne studije za zahtjeve za obradu, funkcioniranje tržišta rezervnih dijelova, pripremu za preispitivanje izuzeća od ograničenja za tvari (0,075 milijuna EUR) i predviđeno postupno proširenje područja primjene (0,575 milijuna EUR iz GU-a ENV za razdoblje 2024.–2027.).

1.6. Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative

☐ ograničeno trajanje

- ☐ na snazi od [DD/MM]GGGG do [DD/MM]GGGG
- ☐ financijski učinak od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za preuzimanje obveza i od GGGG do GGGG za odobrena sredstva za plaćanje

☒ neograničeno trajanje

- provedba s početnim razdobljem od 2025. do 2028.,
- nakon čega slijedi redovna provedba, a potpuna provedba bit će dovršena oko 2032.

1.7. Planirani načini izvršenja proračuna⁷²

☒ Izravno upravljanje koje provodi Komisija

- ☒ putem svojih službi, uključujući osoblje u delegacijama Unije

⁷²

Informacije o načinima izvršenja proračuna i upućivanja na Financijsku uredbu dostupni su na internetskim stranicama BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- ☐ putem izvršnih agencija
- ☐ **Podijeljeno upravljanje** s državama članicama
- ☐ **Neizravno upravljanje** povjeravanjem zadaća izvršenja proračuna:
 - ☐ trećim zemljama ili tijelima koja su one odredile
 - ☐ međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti)
 - ☐ EIB-u i Europskom investicijskom fondu
 - ☐ tijelima iz članaka 70. i 71. Financijske uredbe
 - ☐ tijelima javnog prava
 - ☐ tijelima uređenima privatnim pravom koja pružaju javne usluge, u mjeri u kojoj su im dana odgovarajuća financijska jamstva
 - ☐ tijelima uređenima privatnim pravom države članice kojima je povjerena provedba javno-privatnog partnerstva i kojima su dana odgovarajuća financijska jamstva
 - ☐ osobama kojima je povjerena provedba određenih djelovanja u području ZVSP-a u skladu s glavom V. UEU-a i koje su navedene u odgovarajućem temeljnom aktu.
 - *Ako je navedeno više načina upravljanja, potrebno je pojasniti u odjeljku „Napomene”.*

Napomene

Izravno upravljanje koje provode GU ENV, GU GROW, GU MOVE, GU TAXUD, među ostalim u okviru administrativnih dogovora s JRC-om.

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

Navesti učestalost i uvjete.

Inicijativa uključuje nabavu, administrativni dogovor s JRC-om i utjecaj na COM HR.

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

2.2.1. *Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole*

Nije primjenjivo.

2.2.2. *Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika*

Nije primjenjivo.

2.2.3. *Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrole i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju)*

Nije primjenjivo.

2.3. Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti

Navesti postojeće ili predviđene mjere za sprečavanje i zaštitu, npr. iz strategije za borbu protiv prijevara.

Nije primjenjivo.

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak

- Postojeće proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos Broj			
		dif./nedif. ⁷³	zemalja EFTA-e ⁷⁴	zemalja kandidatkinja i potencijalni kandidata ⁷⁵	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
1	03 02 01 01 Funkcioniranje i razvoj unutarnjeg tržišta robe i usluga	Dif.	DA	NE	NE	NE
3	09 02 02 – Kružno gospodarstvo i kvaliteta života	Dif.	DA	NE	NE	NE
7	20 02 01 01 Ugovorno osoblje	nedif.	NE	NE	NE	NE
7	20 02 01 03 Nacionalni državni službenici privremeno angažirani u instituciji	nedif.	NE	NE	NE	NE

- Zatražene nove proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj	dif./nedif.	zemalja EFTA-e	zemalja kandidatkinja i potencijalni kandidata	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
	Nije primjenjivo.					

⁷³ Dif. = diferencirana odobrena sredstva; nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

⁷⁴ EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

⁷⁵ Zemlje kandidatkinje i, ako je primjenjivo, potencijalni kandidati sa zapadnog Balkana.

3.2. Procijenjeni financijski učinak prijedloga na odobrena sredstva

3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na odobrena sredstva za poslovanje

- ☐ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna odobrena sredstva za poslovanje.
- ☒ Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća odobrena sredstva za poslovanje:

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	1	Jedinstveno tržište, inovacije i digitalizacija
---	----------	---

GU: GROW	03 02 01 01		2024. N-1	2025. N	2026. N+1	2027. N+2	UKUPNO 2024.–2027.
Operativni troškovi, potporne studije	Obveze	(1a)	–	0,250	–	0,250	0,500
	Plaćanja	(2a)	–	0,250	–	0,250	0,500
UKUPNA odobrena sredstva za GU GROW	Obveze	=1a+1b+3	–	0,250	–	0,250	0,500
	Plaćanja	=2a+2b+3	–	0,250	–	0,250	0,500

GU GROW procijenio je da je za razvoj ažurirane metodologije za stope mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe, kriterije za mogućnost uklanjanja baterija i motora električnog pogona i elektroničku razmjenu informacija za predloženu putovnicu o kružnosti vozila potrebno (0,250, 0,250 milijuna EUR).

U razdoblju 2028.–2033. bit će potrebna određena dodatna sredstva kako bi se nastavilo s radom nakon završetka tekućeg VFO-a 2027.: za GU GROW, za razdoblje od 2028. do pune provedbe (do oko 2032.) predviđeno je ukupno 0,150 milijuna EUR za tehničke studije.

Navedeni iznos bio bi potreban i za financiranje relevantnog udjela administrativnih dogovora, o čemu će raspraviti GU ENV/GU GROW i JRC, te za nabavu studija i podataka povezanih s odredbama za koje je odgovoran GU GROW (ažurirana metodologija za stope mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe, kriteriji za mogućnost uklanjanja baterija i motora električnog pogona i elektronička razmjena informacija za predloženu putovnicu o kružnosti vozila). U obzir bi se uzele znatne sinergije s Aktom o kritičnim sirovinama, uz stalnu potporu JRC-a u području izrade politika.

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	3	Prirodni resursi i okoliš
---	----------	----------------------------------

GU: ENV	09 02 02		2024. N-1	2025. N	2026. N+1	2027. N+2	UKUPN O 2024.– 2027.
Operativni troškovi za GU ENV, potporne studije	Obveze	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Plaćanja	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Sudelegacija za GU TAXUD, razvoj jedinstvenog sučelja za carinu	Obveze	(1b)	–	0,030	0,260	0,260	0,550
	Plaćanja	(2b)	–	0,030	0,260	0,260	0,550
Sudelegacija za GU MOVE, IT potpora	Obveze	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Plaćanja	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Administrativni sporazum s JRC-om	Obveze	(1a)	–	0,209	0,293	0,335	0,837
	Plaćanja	(2a)	–	0,209	0,293	0,335	0,837
UKUPNA odobrena sredstva za GU ENV	Obveze	=1a+1b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Plaćanja	=2a+2b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

GU ENV procijenio je da će potrebna sredstva za tehničke potporne studije (od 2024. do 2031.) o recikliranom sadržaju plastike i izgledima za recikliranje kemikalija (0,100 milijuna EUR), studiju za određivanje ciljnih razina recikliranog sadržaja čelika (0,100 milijuna EUR), širu studiju izvedivosti za reciklirani sadržaj kritičnih sirovina, aluminijska i magnezij (0,100 milijuna EUR u 2027.), utvrđivanje kriterija za prilagođavanje naknada za proširenu odgovornost proizvođača (0,050 milijuna EUR), utvrđivanje kvalitativnih zahtjeva za tehnologije u fazi nakon rezanja (0,050 milijuna EUR), mehanizam prekogranične suradnje u području proširene odgovornosti proizvođača (0,100 milijuna EUR), pripreme za preispitivanje izuzeća od ograničenja za tvari (0,075 milijuna EUR) i utvrđivanje pravila za izračun i provjeru učinkovitosti recikliranja za razdoblje 2024.–2027. ukupno iznositi (0,575 milijuna EUR).

JRC će vjerojatno imati važnu ulogu u pružanju potpore Komisiji u određenom dijelu tehničkog rada koji je potreban, kako je navedeno, za razvoj specifikacije za reciklirani sadržaj te pravila o mogućnosti uklanjanja baterija i motora električnog pogona s velikim udjelom kritičnih sirovina i pravila za izračunu i provjeru povezanih s obradom. Mogući administrativni dogovor mogao bi pokriti procijenjene potrebe

(0,837 milijuna EUR za razdoblje 2024.–2027.), uz maksimalne sinergije s povezanim zadaćama na temelju Akta o kritičnim sirovinama, Uredbi o ekološkom dizajnu održivih proizvoda, Direktivi o plastici za jednokratnu uporabu i prijedlozima uredbe o ambalaži i ambalažnom otpadu.

Sudelegiranje se provodi iz GU-a ENV u GU TAXUD i GU MOVE kako bi se proširio IT-sustav za potrebe digitalizacije informacija o registraciji vozila, odnosno kako bi se omogućila interoperabilnost digitalizacije registara vozila i uspostavila kontrola izvoza u stvarnom vremenu povezivanjem sa sustavom jedinstvenog sučelja za carinu za razdoblje 2024.–2027.

U razdoblju 2028.–2033. bit će potrebna određena dodatna sredstva kako bi se rad nastavio nakon završetka tekućeg VFO-a 2027.:

- (c) za GU ENV, za razdoblje od 2028. do pune provedbe (do oko 2032.) predviđeno je ukupno 0,550 milijuna EUR za tehničke studije;
- (d) za GU TAXUD, za razdoblje od 2028. do pune provedbe (do oko 2032.) predviđeno je ukupno 0,500 milijuna EUR za uvođenje IT potpore;
- (e) resursi za JRC u obliku mogućih dodatnih administrativnih dogovora u ukupnom iznosu od 0,335 milijuna EUR za razdoblje 2028.–2032.

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–6. višegodišnjeg financijskog okvira (referentni iznos)	Obveze	=4+6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	Plaćanja	=5+6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira		7	Administrativni rashodi				
GU ENV, GU TAXUD			2024. N-1	2025. N	2026. N+1	2027. N+2	UKUPNO 2024.– 2027.
Ljudski resursi, GU ENV	Obveze	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	Plaćanja	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Ljudski resursi, GU TAXUD	Obveze	(1a)	–	0,091	0,137	0,137	0,364
	Plaćanja	(2a)	–	0,091	0,137	0,137	0,364
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira za GU GROW, GU TAXUD	Obveze	=1a+1b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	Plaćanja	=2a+2b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

Obrazloženje potrebe za osobljem navedeno je u odjeljku 3.2.3.

		2024. N-1	2025. N	2026. N+1	2027. N+2	UKUPNO 2024.– 2027.
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–7. višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	Plaćanja	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. Procijenjeni rezultati financirani odobrenim sredstvima za poslovanje

Odobrena sredstva za preuzimanje obveza u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Navesti ciljeve i rezultate ⇓			Godina N		Godina N+1		Godina N+2		Godina N+3		Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)						UKUPNO	
	REZULTATI																	
	Vrsta 76	Prosječni trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Ukupni broj	Ukupni trošak
SPECIFIČNI CILJ br. 1 ⁷⁷ ...																		
– Rezultat																		
– Rezultat																		
– Rezultat																		
Međuzbroj za specifični cilj br. 1																		
SPECIFIČNI CILJ br. 2...																		
– Rezultat																		
Međuzbroj za specifični cilj br. 2																		
UKUPNO																		

⁷⁶

Rezultati se odnose na proizvode i usluge koji se isporučuju (npr.: broj financiranih studentskih razmjena, kilometri izgrađenih prometnica itd.).

⁷⁷

Kako je opisan u točki 1.4.2. „Specifični ciljevi...”.

3.2.3. Sažetak procijenjenog učinka na administrativna odobrena sredstva

3.2.3.1. Procijenjeni zahtjevi za administrativna odobrena sredstva u Komisiji

- ☐ Za prijedlog/inicijativu nisu potrebni ljudski resursi.
- ☒ Za prijedlog/inicijativu potrebni su sljedeći ljudski resursi:

Procjenu navesti u ekvivalentima punog radnog vremena

	2024. N-1	2025. N	2026. N+1	2027. N+2	UKUPN O 2024.– 2027.
20 01 02 01 (sjedište i predstavništva Komisije) GU GROW: TA					
20 01 02 01 (sjedište i predstavništva Komisije) GU ENV: TA					
20 01 02 03 (delegacije)					
01 01 01 01 (neizravno istraživanje)					
01 01 01 11 (izravno istraživanje)					
Druge proračunske linije (navesti)					
20 02 01 (UO, UNS, UsO iz „globalne omotnice”) GU ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (UO, UNS, UsO iz „globalne omotnice”) GU TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
– u delegacijama					
01 01 01 02 (UO, UNS, UsO – neizravno istraživanje)					
01 01 01 12 (UO, UNS, UsO – izravno istraživanje)					
Druge proračunske linije (navesti)					
UKUPNO	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Potrebe za ljudskim resursima pokrit će se osobljem glavne uprave kojemu je već povjereno upravljanje djelovanjem i/ili koje je preraspoređeno unutar glavne uprave te, prema potrebi, resursima koji se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

Opis zadaća:

Dužnosnici i privremeno osoblje	Za opće upravljanje nije potrebno dodatno privremeno osoblje (TA). Očekivani nadzor svih pregovaračkih zadaća 2024. te pripreme, izrade i donošenja sekundarnog zakonodavstva prema predloženim rokovima pokrivat će postojeće privremeno osoblje (TA).
Vanjsko osoblje	Dodatne tehničke zadaće koje vodi GU GROW pokrivat će postojeće osoblje, uz potporu GU-a ENV i tehničko stručno znanje JRC-a (ako je tako dogovoreno): – poboljšanje metodologije za određivanje stopa mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i uporabe, – poboljšanje izuzeća od procjene rizika od preostalih opasnih tvari uz potporu ECHA-e, prenošenje izuzeća o ograničavanju tvari povezanih s baterijama u Uredbu o baterijama, opće preispitivanje i usklađivanje s Uredbom REACH/Financijskom uredbom, – specifikacija zahtjeva za mogućnost uklanjanja baterija električnih vozila i motora

	električnog pogona te opće informacije potrebne za uklanjanje drugih relevantnih sastavnih dijelova, uključujući izmjenu selektivne obrade iz Priloga IV., ažuriranje zahtjeva za informacijama (JRC), – specifikacija zahtjeva za strategiju za kružnost, – zahtjevi za označivanje plastičnih dijelova (ažuriranje nakon 72 mjeseca), baterija električnih vozila i motora električnog pogona, u skladu sa zahtjevima iz Uredbe o baterijama i Akta o kritičnim sirovinama (36 mjeseci), – ažuriranje obrazaca zahtjeva za homologaciju tipa i opisne mape koje treba dostaviti homologacijskim tijelima, – utvrđivanje kriterija za putovnicu o kružnosti vozila. Za GU ENV, dodatne zadaće morat će biti pokriveno dodatnim radnim mjestima u funkcijskim skupinama CA i UNS. Točnije, za GU ENV trebat će 1,0 EPRV UNS od 2024. nadalje, uz 0,5 EPRV CA za 2024., 2,0 EPRV CA za 2025. i 2,5 EPRV CA za 2026. i 2027. radi obavljanja tehničkog rada, uz potporu JRC-a, ako je dogovorena, među ostalim u pogledu: - pravila za izračun i provjeru recikliranog sadržaja plastike, studije izvedivosti za utvrđivanje ciljeva recikliranog udjela čelika, šire studije tehničke i ekonomske izvedivosti za kritične sirovine i druge materijale, obrazaca izjava za druge materijale, uključujući kritične sirovine (potpora GU-a GROW i JRC-a), - izmjene obveza izvješćivanja za izvoz i pravila za izračun učinkovitosti obrade (potpora JRC-a), - zahtjeva za kvalitetu za subjekte za obradu i tehnologije u fazi nakon rezanja, - usklađene naknade za proširenu odgovornost proizvođača i kriterija za prekograničnu suradnju u području proširene odgovornosti proizvođača, - kriterija za izvoz rabljenih vozila, - evaluacije funkcioniranja tržišta rezervnih dijelova (96 mjeseci, klauzula o reviziji), - postupnog proširenja opsega kategorija vozila i pripreme za preispitivanje (96 mjeseci). Za GU TAXUD predviđeni su 1,0 EPRV za 2025. i 1,5 EPRV CA za 2026. i 2027., a zadaće GU-a MOVE pokrivat će postojeće osoblje, uz tehničku potporu GU-a ENV (pokriveno navedenim osobljem GU-a ENV): - provedba zahtjeva za tehničku ispravnost i interoperabilnost informacija o registraciji vozila, - razvoj informatičkog sustava jedinstvenog sučelja i potpora GU-u TAXUD za prenošenje informacija carinskim tijelima sustava MOVE-HUB-a.
--	---

3.2.4. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom

U prijedlogu/inicijativi:

- ☒ može se u potpunosti financirati unutar relevantnog naslova višegodišnjeg financijskog okvira (VFO).
- ☐ zahtijeva upotrebu nedodijeljene razlike u okviru relevantnog naslova VFO-a i/ili upotrebu posebnih instrumenata kako su definirani u Uredbi o VFO-u.
- ☐ zahtijeva reviziju VFO-a.

3.2.5. Doprinos trećih strana

U prijedlogu/inicijativi:

- ☒ ne predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju.
- ☐ predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju prema sljedećoj procjeni:

Odobrena sredstva u milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

	Godina N ⁷⁸	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)			Ukupno
Navesti tijelo koje sudjeluje u financiranju								
UKUPNO sufinancirana odobrena sredstva								

⁷⁸

Godina N je godina početka provedbe prijedloga/inicijative. Umjesto „N” upisati predviđenu prvu godinu provedbe (na primjer: 2021.). Isto vrijedi i za ostale godine.

3.3. Procijenjeni učinak na prihode

- ☒ Prijedlog/inicijativa nema financijski učinak na prihode.
- ☐ Prijedlog/inicijativa ima sljedeći financijski učinak:
 - ☐ na vlastita sredstva
 - ☐ na ostale prihode
 - navesti jesu li prihodi namijenjeni proračunskim linijama rashoda

U milijunima EUR (do 3 decimalna mjesta)

Proračunska prihoda:	linija	Odobrena sredstva dostupna za tekuću financijsku godinu	Učinak prijedloga/inicijative						
			Godina N	Godina N+1	Godina N+2	Godina N+3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)		
Članak									

Za namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

--

Ostale napomene (npr. metoda/formula za izračun učinka na prihode ili druge informacije)

--



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 13.7.2023.
COM(2023) 451 final

ANNEXES 1 to 11

PRILOZI

Prijedlogu

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o zahtjevima za kružnost u konstrukciji vozila, o gospodarenju otpadnim vozilima, o
izmjeni uredbi (EU) 2018/858 i 2019/1020 i o stavljanju izvan snage direktiva
2000/53/EZ i 2005/64/EZ**

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

PRILOG I.
KRITERIJI ZA ODREĐIVANJE JE LI RABLJENO VOZILO OTPADNO VOZILO

DIO A

KRITERIJI ZA OCJENJIVANJE MOGUĆNOSTI POPRAVKA VOZILA

1. Vozilo je tehnički nepopravljivo ako je ispunjen najmanje jedan od sljedećih kriterija:
 - (a) vozilo je izrezano na komade ili su s njega skinuti dijelovi;
 - (b) vozilo je zavareno ili zatvoreno izolacijskom pjenom;
 - (c) vozilo je potpuno izgorjelo tako da je motorni ili putnički prostor uništen;
 - (d) vozilo je bilo uronjeno u vodu do točke iznad ploče s instrumentima;
 - (e) neki od sljedećih sastavnih dijelova vozila ne može se popraviti niti zamijeniti:
 - i. sastavni dijelovi u kontaktu s tлом (kao što su gume i kotači), ovjes, sustav za upravljanje, kočni sustav i njihovi upravljački sastavni dijelovi;
 - ii. pričvrtni i spojni elementi sjedala;
 - iii. zračni jastuci, zatezači, sigurnosni pojasevi i njihovi periferni operativni sastavni dijelovi;
 - iv. trup i šasija vozila;
 - (f) strukturni i sigurnosni sastavni dijelovi vozila imaju tehničke nedostatke koji se ne mogu popraviti i zbog kojih ih se ne može zamijeniti, npr. starenje metala, višestruka popucanost temeljnih premaza ili prekomjerna perforacijska korozija;
 - (g) za popravak vozila potrebna je zamjena motora, mjenjača, nadogradnje ili sklopa šasije, zbog čega bi se izgubio izvorni identitet vozila.
2. Vozilo je ekonomski nepopravljivo ako je njegova tržišna vrijednost manja od troška popravaka nužnih da bi se vozilo u Uniji dovelo u tehničko stanje koje bi ispunjavalo uvjete za dobivanje zapisnika o tehničkom pregledu vozila u državi članici u kojoj je vozilo bilo registrirano prije popravka.
3. Vozilo se može smatrati tehnički nepopravljivim:
 - (a) ako je bilo uronjeno u vodu do visine ispod ploče s instrumentima, što je prouzročilo oštećenje njegova motora ili električnog sustava;
 - (b) ako vrata vozila nisu pričvršćena na njega;
 - (c) ako ispušta gorivo ili pare goriva pa vozilo predstavlja opasnost od požara i eksplozije;
 - (d) ako je iz sustava s tekućim plinom iscurio plin pa vozilo predstavlja opasnost od požara i eksplozije;
 - (e) ako su radne tekućine vozila (gorivo, kočiona tekućina, antifriz, kiselina iz akumulatora, rashladna tekućina) ispuštene pa vozilo predstavlja opasnost od onečišćenja vode; ili

- (f) ako su kočnice i sastavni dijelovi za upravljanje vozilom prekomjerno istrošeni.

Ako je ispunjen jedan od tih uvjeta, provodi se pojedinačna tehnička procjena kako bi se utvrdilo bi li tehničko stanje vozila ispunjavalo uvjete za dobivanje zapisnika o tehničkom pregledu vozila u državi članici u kojoj je vozilo bilo registrirano prije popravka.

DIO B

OKVIRNI POPIS KRITERIJA ZA OTPADNA VOZILA

Za utvrđivanje je li rabljeno vozilo otpadno vozilo mogu se dodatno primijeniti i sljedeći kriteriji:

- (a) ne postoji način koji bi omogućio identifikaciju vozila, pri čemu se izričito ne može utvrditi identifikacijski broj vozila;
- (b) vlasnik vozila je nepoznat;
- (c) vozilo nije bilo na obveznom nacionalnom tehničkom pregledu više od dvije godine od datuma posljednjeg obveznog nacionalnog tehničkog pregleda;
- (d) vozilo nije bilo primjereno zaštićeno od oštećenja tijekom skladištenja, prijevoza, utovara i istovara; ili
- (e) vozilo je predano na obradu ovlaštenom mjestu za sakupljanje ili ovlaštenom postrojenju za gospodarenje otpadom.

PRILOG II.
IZRAČUN STOPA MOGUĆNOSTI PONOVNE UPORABE, RECIKLIRANJA I
OPORABE

Za potrebe ovog Priloga „referentno vozilo” znači izvedba tipa vozila koju je homologacijsko tijelo, u dogovoru s proizvođačem i u skladu s kriterijima iz dijela A Priloga II., odredilo kao najproblematičniju s obzirom na ponovnu uporabu, recikliranje i oporabu.

DIO A

1. Da bi se točno izračunale stope mogućnosti recikliranja i oporabe, moraju se navesti materijali prisutni u vozilu, njihovi odgovarajući udjeli i mjesta na kojima se nalaze i sve druge relevantne informacije.
2. Mase se izražavaju u kilogramima s jednim decimalnim mjestom. Stope se računaju u postocima s jednim decimalnim mjestom pa zatim zaokružuju kako slijedi:
 - (a) ako je znamenka iza decimalnog zareza manja od 5, ukupna vrijednost zaokružuje se na nižu;
 - (b) ako znamenka iza decimalnog zareza nije manja od 5, ukupna vrijednost zaokružuje se na višu.
3. U odabiru referentnih vozila uzimaju se u obzir sljedeći kriteriji:
 - (a) tip nadogradnje;
 - (b) raspoloživi stupanj opreme;
 - (c) raspoloživa dodatna oprema koja se ugrađuje uz odgovornost proizvođača.
4. Ako homologacijsko tijelo i proizvođač ne uspiju zajednički utvrditi najproblematičniju izvedbu unutar tipa vozila s obzirom na mogućnost ponovne uporabe, recikliranja i oporabe, odabire se jedno referentno vozilo unutar:
 - (a) svakog „tipa nadogradnje” kako je definiran u točki 2. dijela C Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858 u slučaju vozila kategorije M₁;
 - (b) svakog „tipa nadogradnje”, npr. dostavno vozilo, vozilo sa šasijom i kabinom, kamionet, u slučaju vozila kategorije N₁.
5. Kako bi se provjerili materijali i mase sastavnih dijelova, proizvođač stavlja na raspolaganje vozila i sastavne dijelove prema onome što homologacijsko tijelo bude smatralo potrebnim.

DIO B

1. Kako bi se smatrali ponovno uporabljivima, sastavni dijelovi ili dijelovi moraju se moći lako i nerazorno ukloniti.
2. Smatra se da je ukupna masa ponovno uporabljivih dijelova, sastavnih dijelova i materijala 100 % ponovno uporabljiva, pogodna za recikliranje i oporabiva.
3. Smatra se da su dijelovi i sastavni dijelovi navedeni u dijelu B točkama 1. i 2. Priloga VII. 0 % ponovno uporabljivi i 100 % pogodni za recikliranje i oporabivi. Smatra se da su dijelovi i sastavni dijelovi navedeni u dijelu E Priloga VII. 0 % ponovno uporabljivi i 100 % pogodni za recikliranje i oporabivi. Cilj je metodologije osigurati da se u slučaju izmjene Priloga VII. proširenjem popisa dijelova i sastavnih dijelova navedenih u dijelu E tog priloga novododani dijelovi i sastavni dijelovi smatraju 0 % ponovno uporabljivima i 100 % pogodnima za recikliranje i oporabivima.
4. Izračun stopa mogućnosti ponovne uporabe, recikliranja i oporabe mora biti dosljedan sa strategijom za kružnost tako da uzima u obzir tehnološki napredak u tehnologijama obrade otpadnih vozila.

PRILOG III.

UVJETI I NAJVIŠE DOPUŠTENE VRIJEDNOSTI KONCENTRACIJE ZA PRISUTNOST OLOVA, ŽIVE, KADMIIJA I ŠESTEROVALENTNOG KROMA U MATERIJALIMA, DIJELOVIMA I SASTAVNIM DIJELOVIMA

Najviša dopuštena vrijednost koncentracije tvari za olovo, šesterovalentni krom i živu je 0,1 % masenog udjela u homogenom materijalu, a za kadmij 0,01 %.

Rezervni dijelovi stavljeni na tržište nakon 1. srpnja 2003. koji se upotrebljavaju za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2003. i koji nisu protutezi kotača, grafitne četkice za elektromotore i kočne obloge izuzeti su od odredbi iz članka 5. stavka 2. Uredbe.

Homogeni materijali, dijelovi i sastavni dijelovi	Područje primjene i datum isteka izuzeća	Označava se ili čini prepoznatljivim u skladu s člankom 5. stavkom 4. točkom (d)
<i>Olovo kao element u slitinama</i>		
1.(a) Čelik za strojnu namjenu i sastavni dijelovi od vruće pocinčanog čelika s masenim udjelom olova od najviše 0,35 %		
1.(b) Vruće pocinčani čelični limovi s masenim udjelom olova od najviše 0,35 %	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	
2.(a) Aluminijski za strojnu namjenu s masenim udjelom olova od najviše 2 %	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2005.	
2.(b) Aluminijski s masenim udjelom olova od najviše 1,5 %	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2008.	
2.(c)i. Slitine aluminija za strojnu namjenu s masenim udjelom olova od najviše 0,4 %	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2028. i rezervni dijelovi za takva vozila	
2.(c)ii. Slitine aluminija koje nisu uključene u stavku 2.(c)i., a imaju maseni udio olova	(1)	

od najviše 0,4 % (2)		
3. Slitine bakra s masenim udjelom olova od najviše 4 %	(3)	
4.(a) Blazinice i košuljice ležajeva	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2008.	
4.(b) Blazinice i košuljice ležajeva u motorima, prijenosu i klimatizacijskim kompresorima	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2011.	
<i>Olovo i spojevi olova u komponentama</i>		
5.(a) Olovo u baterijama u visokonaponskim sustavima (4) koje se upotrebljavaju samo u pogonskim jedinicama vozila tipa M1 i N1	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2019. i rezervni dijelovi za takva vozila	X
5.(b)i. Olovo u baterijama: 1. za 12 V potrošače 2. za 24 V potrošače u vozilima za posebne namjene kako su definirana u članku 3. Uredbe (EU) 2018/858	(3)	X
5.(b)ii. Olovo u baterijama za primjene koje nisu obuhvaćene stavkama 5.(a) ili 5.(b)i.	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2024. i rezervni dijelovi za takva vozila	X
6. Amortizeri	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	X
7.(a) Sredstva za vulkanizaciju i stabilizatori za elastomere u crijevima kočnih sustava, crijevima za gorivo, ventilacijskim crijevima, dijelovima od elastomera ili metala na šasiji i nosačima motora	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2005.	
7.(b) Sredstva za vulkanizaciju i stabilizatori za elastomere u crijevima kočnih sustava, crijevima za gorivo,	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište	

ventilacijskim crijevima, dijelovima od elastomera ili metala na šasiji i nosačima motora s masenim udjelom olova od najviše 0,5 %	prije 1. srpnja 2006.	
7.(c) Vezivna sredstva za elastomere u pogonskom sustavu vozila s masenim udjelom olova od najviše 0,5 %	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2009.	
8.(a) Olovo u lemu kojim se električni i elektronički sastavni dijelovi pričvršćuju na elektroničke tiskane pločice i olovo u završnim premazima priključaka sastavnih dijelova, osim elektrolitskih aluminijskih kondenzatora, na izvodima sastavnih dijelova i elektronskim tiskanim pločicama	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	X(5)
8.(b) Olovo u lemu u električnim primjenama osim lemovi na elektroničkim tiskanim pločicama ili na staklu	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2011. i rezervni dijelovi za takva vozila	X(5)
8.(c) Olovo u završnim premazima priključaka elektrolitskih aluminijskih kondenzatora	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2013. i rezervni dijelovi za takva vozila	X(5)
8.(d) Olovo u lemu na staklu u senzorima masenog protoka zraka	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2015. i rezervni dijelovi za takva vozila	X(5)
8.(e) Olovo u lemu s visokim talištem (tj. legure na bazi olova s masenim udjelom olova od 85 % ili većim udjelom)	(1)	X(5)
8.(f)i. Olovo u sustavima igličnih konektora bez lemljenja	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2017. i rezervni dijelovi za takva vozila	X(5)
8.(f)ii. Olovo u sustavima igličnih konektora bez lemljenja osim spojnog dijela konektora ožičenja vozila	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2024. i rezervni dijelovi za takva vozila	X(5)

8.(g)i. Olovo u lemovima za kompletiranje održivog električnog kontakta između poluvodičke pločice i nosača u integriranim „flip chip” paketima	Tip vozila homologiran prije 1. listopada 2022. i rezervni dijelovi za takva vozila	X(5)
8.(g)ii. Olovo u lemu za stvaranje održivog električnog kontakta između poluvodičke pločice i nosača u integriranim „flip chip” paketima ako električni kontakt uključuje bilo koji od sljedećih sastavnih dijelova: 1. poluvodički tehnološki čvor 90 nm ili veći; 2. pločicu površine najmanje 300 mm ² bilo kojeg poluvodičkog tehnološkog čvora; 3. pakete vertikalno naslaganih pločica površine najmanje 300 mm ² ili sa silicijskim umecima površine najmanje 300 mm ² .	(1) Tip vozila homologiran od 1. listopada 2022. i rezervni dijelovi za takva vozila	X(5)
8.(h) Olovo u lemu kojim se rashladni elementi spajaju na toplinski ponor u energetskim sklopovima poluvodiča s čipom projekcijske površine od najmanje 1 cm ² i nazivne gustoće električne struje od najmanje 1 A/mm ² za površinu silikonskog čipa	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	X(5)
8.(i) Olovo u lemu za električne primjene na staklu osim lemljenja na laminiranom staklu	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	X(5)
8.(j) Olovo u lemu za lemljenje laminiranog stakla	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2020. i rezervni dijelovi za takva vozila	X(5)
8.(k) Lemovi grijaćih elemenata sa strujom jakosti od najmanje 0,5 A po lemnom spoju na jednostruke ploče laminiranog stakla debljine stijenke od najviše 2,1 mm. Ova se iznimka ne odnosi na lemове na kontaktima u intermedijarnom polimeru	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2024. i rezervni dijelovi za takva vozila	X(5)
9. Ležišta ventila	Kao rezervni dijelovi za tipove motora razvijene prije 1. srpnja 2003.	

10.(a) Električni i elektronički dijelovi koji sadržavaju olovo u staklu ili keramici, u staklenim ili keramičkim matricama, u stakleno-keramičkim materijalima ili stakleno-keramičkim matricama. Ova se iznimka ne odnosi na olovo u: (i) staklu u žaruljama i keramičkom kućištu svjećica; (ii) dielektričnim keramičkim materijalima dijelova iz unosa 10.(b), 10.(c) i 10.(d).		X(6) (za sastavne dijelove osim piezoelektričnih elemenata u motorima)
10.(b) Olovo u dielektričnim keramičkim materijalima kondenzatora na bazi olovnog cirkonata-titanata (PZT) koji su dijelovi integriranih krugova ili odvojenih poluvodiča		
10.(c) Olovo u dielektričnim keramičkim materijalima kondenzatora s nazivnim naponom nižim od 125 V izmjenične ili 250 V istosmjerne struje	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2016. i rezervni dijelovi za takva vozila	
10.(d) Olovo u dielektričnim keramičkim materijalima kondenzatora koji kompenziraju temperaturna odstupanja senzora u ultrasoničnim akustičnim sustavima	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2017. i rezervni dijelovi za takva vozila	
11. Pirotehnički inicijatori	Tip vozila homologiran prije 1. srpnja 2006. i rezervni dijelovi za takva vozila	
12. Termoelektrični materijali koji sadržavaju olovo u automobilskim električnim primjenama koje služe za smanjivanje emisija CO ₂ oporabom ispušne topline	Tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2019. i rezervni dijelovi za takva vozila	X
<i>Šesterovalentni krom</i>		
13.(a) Antikorozivni premazi	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2007.	

13.(b) Antikorozivni premazi za kompletne svornjake i matica na šasijama	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 1. srpnja 2008.	
14. Šesterovalentni krom kao antikorozivno sredstvo za rashladne uređaje od ugljičnog čelika u apsorpcijskim hladnjacima s masenim udjelom u rashladnim otopinama od najviše 0,75 % koji su: (a) konstruirani da rade potpuno ili djelomično s električnim grijačem, uz prosječnu korištenu ulaznu električnu snagu od $< 75 \text{ W}$ u uvjetima kontinuiranog rada; (b) konstruirani da rade potpuno ili djelomično s električnim grijačem, uz prosječnu korištenu ulaznu električnu snagu od $\geq 75 \text{ W}$ u uvjetima kontinuiranog rada; (c) konstruirani da rade potpuno s neelektričnim grijačem.	Za (a): tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2020. i rezervni dijelovi za takva vozila Za (b): tip vozila homologiran prije 1. siječnja 2026. i rezervni dijelovi za takva vozila	X
<i>Živa</i>		
15.(a) Žarulje na izboj za prednja svjetla vozila	Tip vozila homologiran prije 1. srpnja 2012. i rezervni dijelovi za takva vozila	X
15.(b) Fluorescentne cijevi u zaslonima na ploči s instrumentima	Tip vozila homologiran prije 1. srpnja 2012. i rezervni dijelovi za takva vozila	X
<i>Kadmij</i>		
16. Baterije za električna vozila	Kao rezervni dijelovi za vozila stavljena na tržište prije 31. prosinca 2008.	

Napomene uz tablicu:

1. Ovo se izuzeće preispituje 2024.

2. Primjenjuje se na slitine aluminija u kojima olovo nije namjerno uneseno, nego je prisutno zbog korištenja recikliranog aluminija.

3. Ovo se izuzeće preispituje 2025.

4. Sustavi s istosmjernom električnom strujom napona $> 75 \text{ V}$ iz članka 1. Direktive 2014/35/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na stavljanje na raspolaganje na tržištu električne opreme namijenjene za uporabu unutar određenih naponskih granica (SL L 96, 29.3.2014., str. 357.).

5. Rastavljanje ako se u vezi sa stavkom 10.(a) prekorači srednja granična vrijednost od 60 grama po vozilu. Ne uzimaju se u obzir elektroničke naprave koje nije ugradio proizvođač na proizvodnoj liniji.

6. Rastavljanje ako se u vezi sa stavkama od 8.(a) do 8.(k) prekorači srednja granična vrijednost od 60 grama po vozilu. Ne uzimaju se u obzir elektroničke naprave koje nije ugradio proizvođač na proizvodnoj liniji.

PRILOG IV.
STRATEGIJA ZA KRUŽNOST
DIO A

ELEMENTI STRATEGIJE ZA KRUŽNOST

1. Netehnički opis radnji planiranih da se zajamči da vozila određenog tipa kontinuirano ispunjavaju pravne zahtjeve iz članaka od 4. do 7. tijekom cijele proizvodnje.
2. Netehnički opis postupaka koje provodi proizvođač kako bi:
 - (a) prikupio relevantne informacije iz cijelog lanca opskrbe;
 - (b) provjerio i potvrdio informacije dobivene od dobavljača;
 - (c) odgovarajuće postupio kad informacije dobivene od dobavljača ukazuju na nepoštovanje zahtjeva iz članaka 4., 5. ili 6.
3. Informacije o pretpostavkama o postojećim tehnologijama obrade otpadnih vozila, relevantnom tehnološkom napretku tehnologija obrade otpadnih vozila i ulaganju kapaciteta u takve tehnologije, od podnošenja zahtjeva za homologaciju, koje je proizvođač koristio kako bi izračunao mogućnost ponovne uporabe, recikliranja i oporabe za tip vozila u skladu s člankom 4.
4. Informacije o udjelu recikliranog sadržaja u vozilima kako je navedeno u člancima 6. i 10.
5. Popis radnji koje se proizvođač obvezuje obavljati kako bi osigurao da se obrada otpadnih vozila predmetnog tipa provodi u skladu s ovom Uredbom, pri čemu je fokus na:
 - (a) mjerama za lakše uklanjanje dijelova navedenih u dijelu C Priloga VII.;
 - (b) mjerama koje doprinose razvoju tehnologija recikliranja materijala koji se koriste u vozilima, za koje takve tehnologije u trenutku podnošenja zahtjeva za homologaciju nisu široko dostupne na komercijalnoj razini;
 - (c) praćenju načina na koji se dijelovi, sastavni dijelovi i materijali sadržani u vozilima određenog tipa ponovno upotrebljuju, recikliraju i oporavljaju u praksi;
 - (d) mjerama za rješavanje pitanja korištenih materijala i tehnika koji otežavaju lako rastavljanje ili znatno otežavaju recikliranje, npr. ljepila ili materijala ojačanih vlaknima;
 - (e) mjerama za promicanje ponovne uporabe dijelova i sastavnih dijelova.
6. Opis prirode i oblika radnji iz točke 5., npr. ulaganja u istraživanje i razvoj, ulaganja u razvoj tehnologija recikliranja ili infrastrukture, i načina suradnje sa subjektima za gospodarenje otpadom koji su uključeni u ponovnu uporabu, recikliranje i oporabu vozila i uklanjanje njihovih dijelova.
7. Opis načina na koji će se ocjenjivati djelotvornost radnji iz točke 6.

Prije početka primjene članaka od 4. do 7. u strategiji za kružnost mora se objasniti kako će proizvođači ispuniti zahtjeve za kružnost iz Direktive 2005/64/EZ koji se provjeravaju u

okviru homologacijskog postupka, posebno zahtjeve iz članka 5. te direktive, i zahtjeve iz Direktive 2000/53/EZ, posebno zahtjeve iz članka 4. stavka 2. te direktive.

DIO B

PRAĆENJE I AŽURIRANJE STRATEGIJE ZA KRUŽNOST

1. Proizvođači su obvezni ažurirati strategiju za kružnost barem jednom svakih pet godina.
2. Ažurirana strategija za kružnost uključuje sljedeće:
 - (a) opis kako se povode radnje iz točke 6. dijela A i objašnjenje razloga zašto neka od radnji iz strategije nije provedena;
 - (b) procjenu djelotvornosti radnji iz točke 6. dijela A;
 - (c) opis načina na koji su radnje iz točke 6. dijela A uzete ili će biti uzete u obzir u konstruiranju novih tipova vozila.
3. Ako se konstrukcija i način proizvodnje tipa vozila znatno promijene, u ažuriranoj strategiji za kružnost posebno se navodi sljedeće:
 - (a) promjene s obzirom na to kako se koriste dijelovi i sastavni dijelovi u novim vozilima koja se lako rastavljaju u svrhu ponovne uporabe ili visokokvalitetnog recikliranja;
 - (b) promjene u korištenju materijala u novim vozilima koja se lako recikliraju;
 - (c) uvođenje konstrukcijskih elemenata kojima se rješavaju pitanja materijala i tehnika koji otežavaju lako uklanjanje ili znatno otežavaju recikliranje, npr. ljepila, kompozitnih plastika ili materijala ojačanih vlaknima;
 - (d) promjene u korištenju recikliranih materijala u novim vozilima i ponovno proizvedenih ili obnovljenih dijelova i sastavnih dijelova u vozilima i promjene u vezi s kompatibilnošću dijelova i sastavnih dijelova iz drugih tipova vozila; i
 - (e) promjene u korištenju tvari iz članka 5. u novim vozilima.

PRILOG V.

ZAHTJEVI ZA INFORMACIJE POTREBNE ZA O UKLANJANJE I ZAMJENU

1. Baterije za električna vozila ugrađene u vozilo:
 - (a) broj;
 - (b) položaj;
 - (c) masa;
 - (d) kemijska svojstva baterije;
 - (e) upute za sigurno pražnjenje baterije;
 - (f) tehničke upute za uklanjanje i zamjenu, uključujući redoslijed svih koraka i vrste tehnika spajanja, pričvršćivanja i brtvljenja;
 - (g) alati ili tehnologije potrebni za pristup baterijama električnih vozila i za njihovo uklanjanje i zamjenu.
2. Motori električnog pogona ugrađeni u vozilo:
 - (a) broj;
 - (b) položaj;
 - (c) masa;
 - (d) vrste trajnih magneta prisutnih u motorima električnog pogona, ako pripadaju sljedećim vrstama po sastavu:
 - i. neodimij-željezo-bor;
 - ii. samarij-kobalt;
 - iii. aluminijski-nikal-kobalt;
 - iv. ferit;
 - (e) tehničke upute za uklanjanje i zamjenu, uključujući redoslijed svih koraka i vrste tehnika spajanja, pričvršćivanja i brtvljenja;
 - (f) alati ili tehnologije potrebni za pristup motorima električnog pogona i za njihovo uklanjanje i zamjenu.
3. Sastavni dijelovi, dijelovi i materijali navedeni u dijelu B Priloga VII.:
 - (a) prisutnost tvari navedenih u članku 5. stavku 2., koje moraju biti označene kako je navedeno u Prilogu III., u vozilu;
 - (b) broj;
 - (c) položaj;
 - (d) masa;
 - (e) tehničke upute za uklanjanje, uključujući redoslijed svih koraka;
 - (f) dostupnost najboljih tehnika obrade.
4. Sastavni dijelovi, dijelovi i materijali navedeni u dijelu C Priloga VII.:
 - (a) broj;

- (b) položaj;
 - (c) tehničke upute za uklanjanje i zamjenu, uključujući redoslijed svih koraka.
5. Digitalno kodirani sastavni dijelovi i dijelovi u vozilu:
- (a) broj;
 - (b) položaj;
 - (c) tehničke upute za pristup, uklanjanje i zamjenu, uključujući kodiranje i softver potreban za aktiviranje rezervnih dijelova i sastavnih dijelova kako bi mogli funkcionirati u drugom vozilu;
 - (d) opis funkcionalnosti, izmjenjivosti i kompatibilnosti s obzirom na određene dijelove i sastavne dijelove drugih marki i modela;
 - (e) kontaktna točka proizvođača za tehničku pomoć.

PRILOG VI.
ZAHJEVI ZA OZNAČIVANJE

1. Plastični dijelovi, sastavni dijelovi i materijali vozila mase veće od 100 grama:
 - (a) ISO 1043-1 Plastika – Simboli i skraćeni nazivi – Dio 1.: Osnovni polimeri i njihova karakteristična svojstva;
 - (b) ISO 1043-2 Plastika – Simboli i skraćeni nazivi – Dio 2.: Punila i ojačavala;
 - (c) ISO 11469 Plastika – Opća identifikacija i označivanje plastičnih proizvoda.
2. Dijelovi, sastavni dijelovi i materijali vozila od elastomera mase veće od 200 grama, osim guma: ISO 1629 Kaučuk i lateksi – Nomenklatura.
3. Znakovi „<” ili „>” koji se koriste u normama ISO mogu se zamijeniti zagradama.
4. Informacije na oznaci motora električnog pogona koji sadržavaju materijale trajnih magneta:
 - (a) podatak da se u proizvodu nalazi barem jedan trajni magnet;
 - (b) podatak pripadaju li ti magneti nekoj od sljedećih vrsta:
 - i. neodimij-željezo-bor;
 - ii. samarij-kobalt;
 - iii. aluminij-nikal-kobalt;
 - iv. ferit;
 - (c) ako je riječ o trajnim magnetima vrsta navedenih u točki 3. podtočki (b) podpodtočkama i. i ii., nosač podataka povezan s jedinstvenim identifikatorom proizvoda koji omogućuje pristup sljedećem:
 - i. imenu, registriranom trgovačkom nazivu ili registriranom žigu i adresi odgovorne fizičke ili pravne osobe i, ako su dostupna, elektroničkim sredstvima komunikacije kojima ih se može kontaktirati;
 - ii. informacijama o masi, lokaciji i vrsti svakog pojedinačnog trajnog magneta ugrađenog u proizvod i o prisutnosti i vrsti obloga magneta, ljepila i svih korištenih aditiva;
 - iii. informacijama na temelju kojih je moguće pristupiti svakom trajnom magnetu ugrađenom u proizvod i ukloniti ga, uključujući barem redoslijed svih koraka uklanjanja, alate ili tehnologije potrebne za pristupanje trajnom magnetu i njegovo uklanjanje, ne dovodeći u pitanje članak 15. stavak 1. Direktive 2012/19/EU.

PRILOG VII.

ZAHTJEVI ZA OBRADU

DIO A

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA LOKACIJE ZA SKLADIŠTENJE I LOKACIJE ZA OBRADU

1. Lokacije za skladištenje, uključujući lokacije za skladištenje u mjestima za sakupljanje, u kojima se otpadna vozila i njihovih sastavni dijelovi, dijelovi i materijali skladište prije obrade moraju imati:
 - (a) nepropusnu površinsku zaštitu s uređajima za prihvatanje izljeva, dekanterima i čistačima-odmašćivačima;
 - (b) opremu za pročišćavanje voda, uključujući oborinsku vodu, u skladu s propisima o zaštiti zdravlja i okoliša.
2. Skladištenje mora biti organizirano tako da se izbjegne oštećivanje:
 - (a) sastavnih dijelova i dijelova koji sadržavaju tekućine i fluide navedene u točkama 1. i 2. dijela B ovog Priloga VII.;
 - (b) sastavnih dijelova, dijelova i materijala navedenih u dijelu C ovog Priloga VII.
3. Lokacije za obradu otpadnih vozila i njihovih sastavnih dijelova, dijelova i materijala moraju imati:
 - (a) nepropusnu površinsku zaštitu za odgovarajuće prostore opremljene uređajima za prihvatanje izljeva, dekanterima i čistačima-odmašćivačima;
 - (b) odgovarajuće skladište za dijelove, sastavne dijelove i materijale koji su uklonjeni iz otpadnog vozila, uključujući nepropusno skladište za dijelove, sastavne dijelove i materijale onečišćene uljem;
 - (c) primjerene spremnike za skladištenje akumulatora (s neutralizacijom elektrolita na samoj lokaciji ili drugdje) i kondenzatora koji sadržavaju PCB/PCT;
 - (d) primjerene zasebne spremnike za odvojeno skladištenje fluida iz otpadnih vozila: goriva, motornog ulja, ulja iz mjenjača, ulja iz prijenosa, hidrauličkog ulja, rashladnih tekućina, antifrizi, kočnih tekućina, kiselina iz akumulatora, tekućina iz klimatizacijskih sustava zraka i ostalih tekućina koje se nalaze u otpadnim vozilima;
 - (e) opremu za pročišćavanje voda, uključujući oborinsku vodu, u skladu s propisima o zaštiti zdravlja i okoliša;
 - (f) odgovarajuće skladište za rabljene gume, pri čemu treba voditi računa o mjerama za prevenciju požara i sprečavanje prekomjernog gomilanja uskladištenih količina.
4. Ovlaštena postrojenja za obradu u kojima je dopuštena obrada električnih vozila moraju biti u skladu sa zahtjevima iz Priloga XII. Uredbi 2023/ [Baterije i otpadne baterije.

DIO B

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA UKLANJANJE ONEČIŠĆENJA

1. Sljedeći fluidi i tekućine uklanjaju se iz otpadnog vozila, osim ako su potrebni za ponovnu uporabu predmetnih dijelova:
 - (a) gorivo;
 - (b) motorno ulje;
 - (c) ulje u prijenosu;
 - (d) ulje u mjenjaču;
 - (e) hidrauličko ulje;
 - (f) rashladne tekućine;
 - (g) antifriz;
 - (h) tekućine kočnica;
 - (i) tekućine iz klimatizacijskih sustava zraka; i
 - (j) ostali fluidi koje se nalaze u otpadnim vozilima.

Spremnici za sakupljanje moraju biti označeni kako bi se označila vrsta tekućine koja se nalazi u njima i skladišteni međusobno odvojeno na sigurnom mjestu, u skladu s dijelom A ovog Priloga, kako bi se spriječilo slučajno izlijevanje, curenje ili neovlašteni pristup tim spremnicima.

2. Iz otpadnih vozila uklanjaju se sljedeći sastavni dijelovi, dijelovi i materijali:
 - (a) zračni jastuci, spremnici za ukapljeni naftni plin (LPG), spremnici za komprimirani prirodni plin (CNG), spremnici za vodik i ostali potencijalno eksplozivni dijelovi i sastavni dijelovi: ti se elementi moraju neutralizirati;
 - (b) sustavi za klimatizaciju i rashladna sredstva: ti se elementi obrađuju u skladu s Uredbom (EU) br. 517/2014;
 - (c) sastavni dijelovi za koje je utvrđeno da sadržavaju živu: ti se elementi odvajaju tijekom obrade u zaseban tok koji se na siguran način imobilizira i odlaže u skladu s člankom 17. Direktive 2008/98/EZ;
 - (d) materijali koji sadržavaju tvari iz članka 5. stavka 2., koje moraju biti označene kako je navedeno u Prilogu III.: ti se elementi odvajaju tijekom obrade u zaseban tok koji se na siguran način imobilizira i odlaže u skladu s člankom 17. Direktive 2008/98/EZ.

Svi dijelovi, sastavni dijelovi i materijali sakupljeni za vrijeme uklanjanja onečišćenja skladište se u za to predviđenim spremnicima. Spremnici za sakupljanje moraju biti označeni kako bi se naznačilo koji se sastavni dijelovi, dijelovi i materijali nalaze u njima i skladišteni na sigurnom mjestu, u skladu s dijelom A, kako bi se spriječilo slučajno izlijevanje, curenje ili neovlašteni pristup tim spremnicima.

3. Bilježe se sljedeće informacije o uklanjanju onečišćenja iz otpadnih vozila:
 - (a) datum i vrijeme radnji koje se provode radi uklanjanja onečišćenja;
 - (b) vrsta radnji provedenih radi uklanjanja onečišćenja;
 - (c) količina i vrsta pročišćenog otpada, uključujući uklonjene ili neutralizirane materijale i onečišćivače;
 - (d) ako je primjenjivo, naziv i podaci za kontakt prijevoznika otpada;

- (e) podaci za kontakt konačnog odlagališta otpada sakupljenog uklanjanjem onečišćenja.

DIO C

OBVEZNO UKLANJANJE DIJELOVA I SASTAVNIH DIJELOVA IZ OTPADNIH VOZILA

1. baterije električnih vozila;
2. motori električnog pogona, uključujući njihova kućišta i sve povezane upravljačke jedinice, ožičenje i ostale dijelove, sastavne dijelove i materijale;
3. akumulatori za pokretanje, rasvjetu i paljenje kako su definirani u članku 3. točki 12. Uredbe (EU) 2023/**** [o baterijama i otpadnim baterijama];
4. motori;
5. katalizatori;
6. mjenjači;
7. vjetrobrani i stražnji i bočni prozori od stakla;
8. kotači;
9. gume;
10. ploče s instrumentima;
11. izravno dostupni dijelovi sustava za informiranje i zabavu, uključujući sustave za kontrolu zvuka, navigaciju i multimedijских sadržaja, među ostalim zaslone s površinom većom od 100 kvadratnih centimetara;
12. prednja svjetla, uključujući njihove aktuatore;
13. kabelski snopovi;
14. branici;
15. spremnici fluida;
16. izmjenjivači topline;
17. ostali metalni sastavni dijelovi od jedne vrste materijala teži od 10 kg;
18. ostali plastični sastavni dijelovi od jedne vrste materijala teži od 10 kg;
19. električni i elektronički sastavni dijelovi:
 - (a) inverteri električnih vozila;
 - (b) tiskane pločice površine veće od 10 cm²;
 - (c) fotonaponske ploče površine veće od 0,2 m²;
 - (d) kontrolni moduli i kućišta ventila automatskog mjenjača.

DIO D

PONOVNA UPORABA, PONOVNA PROIZVODNJA I OBNAVLJANJE DIJELOVA I SASTAVNIH DIJELOVA

1. Tehnička evaluacija uklonjenih dijelova i sastavnih dijelova:
 - (a) za ponovnu uporabu:
 - i. dio odnosno sastavni dio je funkcionalan;
 - ii. dio odnosno sastavni dio je prikladan i spreman za uporabu za glavnu svrhu za koju je namijenjen.
 - (b) za ponovnu proizvodnju ili obnavljanje:
 - i. dio odnosno sastavni dio je potpun;
 - ii. procjena oštećenja, smanjene funkcionalnosti ili performansi i popravci potrebni kako bi se dio odnosno sastavni dio vratilo u stanje u kojem je prikladan za uporabu;
 - iii. nema većih korozivnih oštećenja.
2. Minimum informacija koje se moraju navesti na oznakama na dijelovima i sastavnim dijelovima:
 - (a) ime sastavnog dijela odnosno dijela;
 - (b) identifikacijski broj vozila iz kojeg je sastavni dio odnosno dio uklonjen; i
 - (c) ime, adresa, s jednom točkom za kontakt, e-adresa i adresa internetskih stranica, ako je primjenjivo, subjekta koji je uklonio sastavni dio ili dio.

DIO E

SASTAVNI DIJELOVI I DIJELOVI KOJI SE NE SMIJU PONOVO UPORABITI

1. zračni jastuci, uključujući jastuke, pirotehničke pokretače, elektroničke upravljačke jedinice i senzore;
2. sustavi za naknadnu obradu emisija (npr. katalizatori, filtri čestica);
3. prigušivači ispuha;
4. automatski ili neautomatski sklopovi sigurnosnih pojaseva, uključujući pojaseve, kopče, uvlačnike i pirotehničke aktuatori;
5. sjedala, ako su sidrišta sigurnosnih pojaseva i/ili zračni jastuci dio sjedala;
6. sklopovi za blokiranje upravljača na principu blokade stupa upravljača;
7. imobilizatori, uključujući transpondere i elektroničke upravljačke jedinice.

DIO F

POSEBNI ZAHTJEVI ZA OBRADU UKLONJENIH DIJELOVA, SASTAVNIH DIJELOVA I MATERIJALA

1. Akumulatori za pokretanje, rasvjetu i paljenje obrađuju se u skladu s člankom 70. Uredbe (EU) 2023/**** [o baterijama i otpadnim baterijama].

2. Baterije za električna vozila obrađuju se u skladu s člankom 70. Uredbe (EU) 2023/**** [o baterijama i otpadnim baterijama].
3. Materijali trajnih magneta koji sadržavaju neodimij, disprozij ili prazeodimij kako su definirani (neodimij-željezo-bor) u članku 27. Uredbe [Prijedlog uredbe o kritičnim sirovinama] i bakar iz motora električnog pogona koji nisu prikladni za ponovnu uporabu, ponovnu proizvodnju ili obnavljanje uklanjaju se ako je uklanjanje u ovlaštenim postrojenjima za obradu izvedivo bez prekomjernih troškova. Ako se ne postigne tehnički napredak u recikliranju materijala trajnih magneta koji sadržavaju neodimij-željezo-bor, motori električnog pogona ili njihovi dijelovi koji sadržavaju materijale trajnih magneta skladište se i označuju u skladu s člankom 27. stavkom 1. točkom (b) Uredbe [Prijedlog uredbe o kritičnim sirovinama].
4. Subjekti za obradu obrađuju uklonjene elektroničke sastavne dijelove i dijelove koji ne podliježu ponovnoj uporabi, ponovnoj proizvodnji ili obnavljanju i frakcije obojenih metala, uključujući izrezane tiskane pločice, kako je utvrđeno u članku 8. stavku 3. Direktive 2012/19/EU.
5. Staklo uklonjeno iz otpadnog vozila reciklira se barem u staklenu ambalažu, staklena vlakna ili proizvode istovjetne kvalitete.

DIO G

INFORMACIJE KOJE TREBA DOSTAVITI ZA OSTVARIVANJE PRAVA NA IZUZEĆE OD OBVEZE UKLANJANJA DIJELOVA, SASTAVNIH DIJELOVA I MATERIJALA IZ OTPADNIH VOZILA

1. Kopija pisanog ugovora između ovlaštenog postrojenja za obradu i postrojenja koje obavlja rezanje i primjenjuje tehnologije u fazi nakon rezanja, uključujući specifikacije kvalitete sekundarnih materijala i tehničke specifikacije obrade frakcija iz otpadnih vozila.
2. Izvješće o analizi kvalitete i kvantitete obrađenih frakcija (izlazne frakcije) na temelju uzorka za potrebe utvrđivanja reprezentativne konfiguracije obrade koje je sastavilo neovisno tijelo.
3. Bilo koja druga vrsta dokumentacije kojom se dokazuje da kvaliteta i kvantiteta materijala iz otpadnih vozila nije niža u odnosu na kvalitetu i kvantitetu sastavnih dijelova i dijelova koji su odvojeno uklonjeni prije rezanja u skladu sa zahtjevima iz dijela C.

PRILOG VIII.
INFORMACIJE ZA UPIS U REGISTAR PROIZVOĐAČA

1. Informacije koje dostavlja proizvođač ili njegov imenovani zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača:
 - (a) ime i, ako je primjenjivo, ime robnih marki pod kojima proizvođač posluje u državi članici, adresu proizvođača, uključujući poštanski broj i mjesto, ulicu i broj, zemlju, broj telefona, ako postoji, adresu internetskih stranica i e-adresu, pri čemu mora biti navedena jedinstvena točka za kontakt;
 - (b) nacionalnu identifikacijsku oznaku proizvođača, uključujući njegov matični broj u registru trgovačkih društava ili istovjetan službeni registarski broj, i europski ili nacionalni porezni identifikacijski broj;
 - (c) kategorije vozila koje proizvođač namjerava prvi put staviti na tržište na državnom području države članice;
 - (d) informacije o načinu na koji proizvođač ispunjava svoje odgovornosti iz članka 16., uključujući informacije u pisanom obliku o:
 - i. mjerama koje je proizvođač poduzeo kako bi ispunio obveze odgovornosti proizvođača iz članaka 16. i 20.;
 - ii. mjerama uspostavljenima radi ispunjavanja obveze sakupljanja iz članka 23. u vezi s količinom vozila koje proizvođač stavlja na raspolaganje na tržištu u državi članici; i
 - iii. sustavu kojim se osigurava pouzdanost podataka koje se dostavljaju nadležnim tijelima;
 - (e) izjavu proizvođača ili, ako je primjenjivo, proizvođačeva imenovanog zastupnika za proširenu odgovornost proizvođača ili organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača u kojoj se navodi da su dostavljene informacije istinite.
2. Informacije koje je potrebno dostaviti, uz informacije navedene u točki 1., ako je za provedbu obveza proširene odgovornosti proizvođača imenovana organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača:
 - (a) ime i podaci za kontakt organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača, uključujući poštanski broj i mjesto, ulicu i broj, zemlju, telefonski broj, adresu internetskih stranica, e-adresu i nacionalnu identifikacijsku oznaku;
 - (b) matični broj u registru trgovačkih društava ili istovjetan službeni registarski broj i europski ili nacionalni porezni identifikacijski broj organizacije za kontrolu odgovornosti proizvođača; i
 - (c) ovlaštenje zastupanog proizvođača.
3. Informacije koje treba dostaviti, uz informacije navedene u točki 1., organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača u slučaju ovlaštenja u skladu s člankom 18. stavkom 1.:
 - (a) imena i podaci za kontakt proizvođača koje zastupa, uključujući poštanske brojeve i mjesta, ulice i brojeve, zemlje, telefonske brojeve, adrese internetskih stranica i e-adrese;

- (b) ovlaštenje svakog proizvođača kojeg zastupa, ako je primjenjivo;
 - (c) ako organizacija za kontrolu odgovornosti proizvođača zastupa više proizvođača, zasebno navodi načine na koje svaki od proizvođača koje zastupa ispunjava obveze utvrđene u članku 16.
4. Ako obveze iz članka 16. u ime proizvođača ispunjava imenovani zastupnik za proširenu odgovornost proizvođača koji zastupa više proizvođača, taj zastupnik, uz informacije navedene u točki 1., dostavlja ime i podatke za kontakt svakog pojedinačnog proizvođača kojeg zastupa.

PRILOG IX.

OBVEZNE INFORMACIJE NA POTVRDI O UNIŠTENJU

1. Ime, adresa i registracijski ili identifikacijski broj, ako je takav broj naveden u nacionalnom registracijskom ili identifikacijskom sustavu, ustanove ili poduzetnika koji izdaje potvrdu.
2. Ime i adresa nadležnog tijela koje je ustanovi ili poduzetniku koji izdaje potvrdu o uništenju izdalo dozvolu (u skladu s člankom 14. Uredbe).
3. Datum izdavanja potvrde o uništenju.
4. Nacionalna oznaka i registarski broj vozila (uz potvrdu treba priložiti ispravu o registraciji, ako takva isprava postoji u papirnatom obliku, ili izjavu ovlaštenog postrojenja za obradu koje izdaje potvrdu da je isprava o registraciji uništena⁽²⁾).
5. Kategorija, marka i model vozila.
6. Identifikacijski broj vozila (šasija).
7. Ime, adresa i državljanstvo posjednika ili vlasnika predanog vozila.

PRILOG X.
IZMJENE UREDBE (EU) 2018/858

8. Prilog II. Uredbi (EU) 2018/858 mijenja se kako slijedi:

(1) u dijelu I. stavka G13 zamjenjuje se sljedećim:

”

G13	Kružnost	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe]	X	X										
-----	----------	--	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

”;

(2) dodatak 1. mijenja se kako slijedi:

(a) u tablici 1. stavka G13 zamjenjuje se sljedećim:

”

G13	Kružnost	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe]	nije primjenjivo Međutim, primjenjuje se dio E Priloga VII. o zabrani ponovne uporabe navedenih sastavnih dijelova.
-----	----------	--	--

(b) u tablici 2. stavka G13 zamjenjuje se sljedećim:

”

G13	Kružnost	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe]	nije primjenjivo Međutim, primjenjuje se dio E Priloga VII. o zabrani ponovne uporabe navedenih sastavnih dijelova.
-----	----------	--	--

”;

(3) u Dodatku 2. točka 4. mijenja se kako slijedi:

(a) u tablici „Dio I.: Vozila kategorije M1” stavka 59. zamjenjuje se sljedećim:

”

59	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe] (Kružnost)	Ne primjenjuju se zahtjevi iz te uredbe.
----	---	--

”;

(b) u tablici „Dio II.: Vozila kategorije N1” stavka 59. zamjenjuje se sljedećim:

”

59	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe] (Kružnost)	Ne primjenjuju se zahtjevi iz te uredbe.
----	---	--

”;

(4) dio III. mijenja se kako slijedi:

(a) u Dodatku 1. stavka 59. zamjenjuje se sljedećim:

”;

59	Kružnost	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe]	nije primjenjivo	nije primjenjivo		
----	----------	--	------------------	------------------	--	--

”;

(b) u Dodatku 2. stavka 59. zamjenjuje se sljedećim:

”;

59	Kružnost	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe]	nije primjenjivo			nije primjenjivo				
----	----------	--	------------------	--	--	------------------	--	--	--	--

”;

(c) u Dodatku 3. stavka 59. zamjenjuje se sljedećim:

”

59	Kružnost	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe]	nije primjenjivo
----	----------	--	------------------

”;

(d) u Dodatku 4. stavka 59. zamjenjuje se sljedećim:

”

59	Kružnost	Uredba [Ured za publikacije – unijeti broj ove Uredbe]	nije primjenjivo			nije primjenjivo				
----	----------	--	------------------	--	--	------------------	--	--	--	--

”.

PRILOG XI.
KORELACIJSKA TABLICA

1. Direktiva 2000/53/EZ

<i>Direktiva 2000/53/EZ</i>	<i>Ova Uredba</i>
Članak 1.	Članak 1.
Članak 2. stavak 1.	Članak 3. stavak 1. točka 1.
Članak 2. stavak 2.	Članak 3. stavak 1. točka 2.
Članak 2. stavak 3.	Članak 3. stavak 1. točka 22.
Članak 2. stavak 4.	Članak 3. stavak 2. točka (a)
Članak 2. stavak 5.	Članak 3. stavak 1. točka 16.
Članak 2. stavak 6.	Članak 3. stavak 1. točka 5.
Članak 2. stavak 7.	Članak 3. stavak 2. točka (a)
Članak 2. stavak 8.	Članak 3. stavak 2. točka (a)
Članak 2. stavak 9.	Članak 3. stavak 2. točka (a)
Članak 2. stavak 10.	Članak 3. stavak 1. točka 35.
Članak 2. stavak 11.	—
Članak 2. stavak 11. točka (a)	—
Članak 2. stavak 11. točka (b)	—
Članak 2. stavak 11. točka (c)	—
Članak 2. stavak 11. točka (d)	—
Članak 2. stavak 12.	—
Članak 2. stavak 13.	—
Članak 3. stavak 1.	Članak 2. stavak 1. točka (a)
Članak 3. stavak 2.	—
Članak 3. stavak 3.	—
Članak 3. stavak 4.	Članak 2. stavak 2. točka (a) i članak 2. stavak 5.

<i>Direktiva 2000/53/EZ</i>	<i>Ova Uredba</i>
Članak 3. stavak 5.	Članak 2. stavak 1. točka (c) i članak 2. stavci 5. i 6.
Članak 4. stavak 1. točka (a)	Članak 5. stavak 1.
Članak 4. stavak 1. točka (b)	Članak 7. stavak 1.
Članak 4. stavak 1. točka (c)	Članak 6.
Članak 4. stavak 2. točka (a)	Članak 5. stavci 2. i 3.
Članak 4. stavak 2. točka (b) podtočka i.	Članak 5. stavak 4. točka (a)
Članak 4. stavak 2. točka (b) podtočka ii.	Članak 5. stavak 4. točka (b)
Članak 4. stavak 2. točka (b) podtočka iii.	Članak 5. stavak 4. točka (c)
Članak 4. stavak 2. točka (b) podtočka iv.	Članak 5. stavak 4. točka (d)
Članak 4. stavak 2. točka (c)	—
Članak 5. stavak 1., prva crtica	Članak 23. stavak 1. i članak 23. stavak 2. točka (c)
Članak 5. stavak 1. druga crtica	Članak 23. stavak 2. točka (b)
Članak 5. stavak 2.	Članak 23. stavak 4. podstavak 1. i članak 23. stavak 4. podstavak 2 točka (c)
Članak 5. stavak 3. prvi podstavak	Članak 25.
Članak 5. stavak 3. drugi podstavak	—
Članak 5. stavak 3. treći podstavak	—
Članak 5. stavak 4. prvi podstavak	Članak 24. stavak 2.
Članak 5. stavak 4. drugi podstavak	Članak 16. i članak 20. stavak 1. točka (a)
Članak 5. stavak 4. treći podstavak	Članak 24. stavak 2.
Članak 5. stavak 4. četvrti podstavak	—
Članak 5. stavak 5. prvi podstavak	Članak 25. stavak 1. i Prilog IX.
Članak 5. stavak 5. drugi podstavak	Članak 25. stavak 5.
Članak 6. stavak 1.	Članak 27. stavci 1. i 3.
Članak 6. stavak 2. prvi podstavak	Članak 15. stavak 1.

<i>Direktiva 2000/53/EZ</i>	<i>Ova Uredba</i>
Članak 6. stavak 2. drugi podstavak	—
Članak 6. stavak 3. prvi podstavak	Članak 30. stavak 1. i Prilog VII. dio C
Članak 6. stavak 3. drugi podstavak	Članak 29. stavak 1.
Članak 6. stavak 4.	Članak 15. stavak 2.
Članak 6. stavak 5.	Članak 27. stavak 5.
Članak 6. stavak 6.	Članak 27. stavak 4.
Članak 7. stavak 1.	Članak 33. stavak 1.
Članak 7. stavak 2. točka (a)	—
Članak 7. stavak 2. točka (b)	Članak 34. stavak 1. točke (a) i (b)
Članak 7. stavak 2. drugi podstavak	—
Članak 7. stavak 2. treći podstavak	Članak 49. stavak 5.
Članak 7. stavak 3.	—
Članak 7. stavak 4.	—
Članak 7. stavak 5.	—
Članak 8. stavak 1.	Članak 12. stavak 1.
Članak 8. stavak 2.	Članak 12. stavak 3.
Članak 8. stavak 3.	Članak 11. stavak 1.
Članak 8. stavak 4.	Članak 11. stavci 1. i 2.
Članak 9. stavak 1.a prvi podstavak	Članak 49. stavak 1. točka (j)
Članak 9. stavak 1.a drugi podstavak	Članak 49. stavak 1. drugi podstavak
Članak 9. stavak 1.a treći podstavak	Članak 49. stavak 1. treći podstavak
Članak 9. točka 1.b	Članak 49. stavak 2.
Članak 9. stavak 1.c	—
Članak 9. točka 1.d	Članak 49. stavak 5.
Članak 9. stavak 2.	Članak 9.

<i>Direktiva 2000/53/EZ</i>	<i>Ova Uredba</i>
Članak 9.a stavak 1.	Članak 50. stavak 1.
Članak 9.a stavak 2.	Članak 50. stavak 2.
Članak 9.a stavak 3.	Članak 50. stavak 3.
Članak 9.a stavak 4.	Članak 50. stavak 4.
Članak 9.a stavak 5.	Članak 50. stavak 5.
Članak 9.a stavak 6.	Članak 50. stavak 6.
Članak 10. stavak 1.	—
Članak 10. stavak 2.	—
Članak 10. stavak 3.	—
Članak 10.a	Članak 55.
Članak 11. stavak 1.	Članak 51. stavak 1.
Članak 11. stavak 2.	Članak 51. stavak 2.
Članak 12. stavak 1.	Članak 57. stavak 1.
Članak 12. stavak 2.	Članak 57. stavak 2.
Članak 12. stavak 3.	—
Članak 13.	—
Prilog I.	Prilog VII.
Prilog II.	Prilog III.

2. Direktiva 2005/64/EZ

<i>Direktiva 2005/64/EZ</i>	<i>Ova Uredba</i>
Članak 1. prvi podstavak	Članak 1.
Članak 1. drugi podstavak	—
Članak 2.	Članak 2. stavak 1. točka (a)
Članak 3. točka (a)	Članak 2. stavak 2. točka (a)
Članak 3. točka (b)	Članak 2. stavak 2. točka (b)
Članak 3. točka (c)	Članak 2. stavak 2. točka (c)
Članak 4. stavak 1.	Članak 3. stavak 1. točka 1.
Članak 4. stavak 2.	Članak 3. stavak 2. točka (b)
Članak 4. stavak 3.	Članak 3. stavak 1. točka 3.
Članak 4. stavak 4.	Članak 3. stavak 1. točka 2.
Članak 4. stavak 5.	Prilog II.
Članak 4. stavak 6.	Članak 3. stavak 2. točka (b) u kombinaciji s člankom 3. stavkom 1. točkom 1.
Članak 4. stavak 7.	Članak 3. stavak 2. točka (b)
Članak 4. stavak 8.	Članak 3. stavak 2. točka (b)
Članak 4. stavak 9.	Članak 3. stavak 1. točka 5.
Članak 4. stavak 10.	Članak 3. stavak 2. točka (a)
Članak 4. stavak 11.	—
Članak 4. stavak 12.	Članak 3. stavak 2. točka (a)
Članak 4. stavak 13.	Članak 3. stavak 1. točka 4.
Članak 4. stavak 14.	Članak 3. stavak 1. točka 6.
Članak 4. stavak 15.	Članak 3. stavak 1. točka 7.
Članak 4. stavak 16.	—
Članak 4. stavak 17.	—

Članak 4. stavak 18.	Članak 9.
Članak 4. stavak 19.	—
Članak 4. stavak 20.	—
Članak 5. stavak 1.	—
Članak 5. stavak 2.	Članak 8. stavak 1. druga rečenica
Članak 5. stavak 3.	Članak 8. stavak 4.
Članak 5. stavak 4.	Članak 24.
Članak 6. stavak 1.	Članak 4. stavak 2.
Članak 6. stavak 2. drugi podstavak	Članak 5. stavak 8.
Članak 6. stavak 3.	Članak 11.
Članak 6. stavak 4.	—
Članak 6. stavak 5.	—
Članak 6. stavak 6.	—
Članak 6. stavak 7.	—
Članak 6. stavak 8.	—
Članak 7. točka (a)	Prilog VII. dio E
Članak 7. točka (b)	Prilog VII. dio E
Članak 8.	—
Članak 9.	—
Članak 10. stavak 1.	—
Članak 10. stavak 2.	—
Članak 10. stavak 3.	—
Članak 10. stavak 3.	—
Članak 10. stavak 4.	—
Članak 11. stavak 1.	—
Članak 11. stavak 2.	—

Članak 12.	—
Članak 13.	—
Prilog I.	Članak 4. stavak 1.
Prilog II.	—
Prilog III.	—
Prilog VII.	—
Prilog V.	Prilog VII. dio E
Prilog VI.	—