



PŘIJATÉ TEXTY

P10_TA(2025)0168

Požadavky na oběhové hospodářství pro konstrukci vozidel a nakládání s vozidly s ukončenou životností

Pozměňovací návrhy přijaté Evropským parlamentem dne 9. září 2025 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích na oběhovost projektů vozidel, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, o změně nařízení (EU) 2018/858 a (EU) 2019/1020 a zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES (COM(2023)0451 - C9-0308/2023 - 2023/0284(COD))¹

(Řádný legislativní postup: první čtení)

¹ Věc byla vrácena příslušným výborům pro účely interinstitucionálních jednání podle čl. 59 odst. 4 čtvrtého pododstavce (A10-0158/2025).

Pozměňovací návrh 1
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí

(1) Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvané „Zelená dohoda pro Evropu“³⁷ (dále jen „Zelená dohoda pro Evropu“) je strategií růstu Evropy, jejímž cílem je transformovat Unii ve spravedlivou a prosperující společnost s moderní a konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje, která bude mít v roce 2050 nulové čisté emise skleníkových plynů a ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. K tomu, aby mohly výrobní politiky Unie přispívat ke snižování emisí uhlíku v celosvětovém měřítku, musí být zajištěno, že výrobky uváděné na trh a prodávané v Unii jsou získávány, vyráběny a na konci životnosti zpracovány udržitelným způsobem.

³⁷ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Zelená dohoda pro Evropu (COM(2019)0640 final).

Pozměňovací návrh 2
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí

(2) Automobilový průmysl se významně podílí na spotřebě energie a materiálových zdrojů v Unii, a tím i na produkci

Pozměňovací návrh

(1) Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvané „Zelená dohoda pro Evropu“³⁷ (dále jen „Zelená dohoda pro Evropu“) je strategií růstu Evropy, jejímž cílem je transformovat Unii ve spravedlivou a prosperující společnost s moderní a konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje, která bude mít **nejpozději** v roce 2050 nulové čisté emise skleníkových plynů a ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. K tomu, aby mohly výrobní politiky Unie přispívat ke snižování emisí uhlíku v celosvětovém měřítku, musí být zajištěno, že výrobky uváděné na trh a prodávané v Unii jsou získávány, vyráběny a na konci životnosti zpracovány udržitelným způsobem.

³⁷ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Zelená dohoda pro Evropu (COM(2019)0640 final).

Pozměňovací návrh

(2) Automobilový průmysl se významně podílí na spotřebě energie a materiálových zdrojů v Unii, a tím i na produkci

skleníkových plynů. Výroba vozidel ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispívá ke vzniku globálních skleníkových plynů, což má negativní dopad na životní prostředí v Unii. Přechod od používání fosilních paliv ve vozidlech k mobilitě s nulovými emisemi, jak předpokládá balíček „Fit for 55“, je jedním z předpokladů dosažení cíle klimatické neutrality v roce 2050. Sníží emise skleníkových plynů z automobilového průmyslu spojené s fází používání vozidel. Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů primárního hliníku, oceli a plastů v souvislosti s výrobou nových vozidel uváděných na trh Unie. To může mít významný dopad na životní prostředí spojený s energií potřebnou k těžbě a zpracování těchto materiálů. Environmentální stopa spojená s výrobou nových vozidel by se mohla zvýšit s pokračující elektrifikací vozového parku, jakož i v důsledku širšího používání elektroniky v budoucích modelech, což vyžaduje značné množství kritických a strategických surovin a drahých kovů, jako je měď a prvky vzácných zemin. Výsledkem těchto změn je skutečnost, že fáze výroby by mohla mít větší environmentální stopu než fáze používání vozidel. Kromě toho současné požadavky právních předpisů Unie v oblasti nakládání s odpady vedou k neoptimálnímu využití zdrojů z vozidel s ukončenou životností a existuje vysoký potenciál pro zvýšení množství a kvality dílů, konstrukčních částí a materiálů, které lze z vozidel s ukončenou životností opětovně použít,

skleníkových plynů. Výroba vozidel ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispívá ke vzniku globálních skleníkových plynů, což má negativní dopad na životní prostředí v Unii. Přechod od používání fosilních paliv ve vozidlech k mobilitě s nulovými emisemi, jak předpokládá balíček „Fit for 55“, je jedním z předpokladů dosažení cíle klimatické neutrality v roce 2050. Sníží emise skleníkových plynů z automobilového průmyslu spojené s fází používání vozidel. Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů primárního hliníku, oceli a plastů v souvislosti s výrobou nových vozidel uváděných na trh Unie. To může mít významný dopad na životní prostředí spojený s energií potřebnou k těžbě a zpracování těchto materiálů. Environmentální stopa spojená s výrobou nových vozidel by se mohla zvýšit s pokračující elektrifikací vozového parku, **neustálým růstem velikosti a hmotnosti vozidel**, jakož i v důsledku širšího používání elektroniky v budoucích modelech, což vyžaduje značné množství kritických a strategických surovin a drahých kovů, jako je měď a prvky vzácných zemin. Výsledkem těchto změn je skutečnost, že fáze výroby by mohla mít větší environmentální stopu než fáze používání vozidel a **že by se průmysl mohl stát stále více závislým na dovozu kritických surovin a zranitelným vůči narušení dodávek, a tudíž ztratit konkurenceschopnost**. Kromě toho současné požadavky právních předpisů Unie v oblasti nakládání s odpady vedou

repasovat, renovovat nebo recyklovat. Aby bylo možné tyto dopady na životní prostředí řešit a přispět k dekarbonizaci odvětví, je nutné zlepšit fungování jednotného trhu a posílit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství. To je v souladu se sdělením Komise ze dne 11. března 2020 nazvaným Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa³⁸, které vyzývá k revizi stávajících pravidel s cílem „prosazovat obchodní modely přispívající k větší oběhovosti tím, že otázky týkající se designu propojí se zpracováním na konci životního cyklu produktu, zváží pravidla pro povinný recyklovaný obsah v některých materiálech součástí a zlepší účinnost recyklace“. Rada³⁹ a Parlament⁴⁰ rovněž zdůraznily potřebu nových pravidel Unie pro tyto záležitosti, která by nahradila stávající pravidla pro schvalování typu vozidel, pokud jde o opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, a pro vozidla s ukončenou životností.

k neoptimálnímu využití zdrojů z vozidel s ukončenou životností a existuje vysoký potenciál pro zvýšení množství a kvality dílů, konstrukčních částí a materiálů, které lze z vozidel během fáze používání i na konci životnosti **opravit**, opětovně použít, repasovat, renovovat, **modernizovat** nebo recyklovat. Aby bylo možné tyto dopady na životní prostředí řešit, přispět k dekarbonizaci odvětví a **podpořit konkurenceschopnost zvýšením odolnosti automobilového průmyslu**, je nutné zlepšit fungování jednotného trhu a posílit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství. To je v souladu se sdělením Komise ze dne 11. března 2020 nazvaným Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa³⁸, které vyzývá k revizi stávajících pravidel s cílem „prosazovat obchodní modely přispívající k větší oběhovosti tím, že otázky týkající se designu propojí se zpracováním na konci životního cyklu produktu, zváží pravidla pro povinný recyklovaný obsah v některých materiálech součástí a zlepší účinnost recyklace“. **Je to rovněž v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1252^{38a}**. Rada³⁹ a Parlament⁴⁰ rovněž zdůraznily potřebu nových pravidel Unie pro tyto záležitosti, která by nahradila stávající pravidla pro schvalování typu vozidel, pokud jde o opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, a pro vozidla s ukončenou životností.

³⁸ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 11. března 2020, Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa (COM(2020)0098 final).

³⁸ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 11. března 2020, Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa (COM(2020)0098 final).

^{38a} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1252 ze dne 11. dubna 2024, kterým se stanoví rámec pro zajištění bezpečných a udržitelných dodávek kritických surovin a mění nařízení (EU) č. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 a (EU) 2019/1020 (Úř. věst. L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj>).

³⁹ Závěry Rady ze dne 17. prosince 2020 o zajištění oběhového a ekologického oživení.

³⁹ Závěry Rady ze dne 17. prosince 2020 o zajištění oběhového a ekologického oživení.

⁴⁰ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 10. února 2021 o novém akčním plánu pro oběhové hospodářství.

⁴⁰ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 10. února 2021 o novém akčním plánu pro oběhové hospodářství.

Pozměňovací návrh 3 Návrh nařízení Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

(6) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858⁴⁴ zavedlo komplexní systém schvalování typu motorových vozidel a přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a systém dozoru nad trhem s nimi

Pozměňovací návrh

(6) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858⁴⁴ zavedlo komplexní systém schvalování typu motorových vozidel a přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a systém dozoru nad trhem s nimi

s cílem zajistit řádné fungování jednotného trhu a nabídnout vysokou úroveň environmentální výkonnosti. Je zapotřebí samostatného regulačního aktu pro účely postupu EU schválení typu stanoveného v příloze II nařízení (EU) 2018/858. Je nezbytné formulovat ustanovení a požadavky týkající se oběhovosti vozidel v procesu EU schvalování typu. Pro zajištění souladu vozidel s těmito požadavky je nutné zajistit jejich ověření v procesu EU schvalování typu. Na schválení typu vydaná podle tohoto nařízení se vztahují správní ustanovení nařízení (EU) 2018/858, včetně ustanovení o dozoru nad trhem, nápravných opatřeních a sankcích. Na schválení typu vydaná v souladu s požadavky tohoto nařízení se vztahují správní ustanovení nařízení (EU) 2018/858, včetně ustanovení o dozoru nad trhem, nápravných opatřeních a sankcích.

⁴⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

s cílem zajistit řádné fungování jednotného trhu a nabídnout vysokou úroveň environmentální výkonnosti. Je zapotřebí samostatného regulačního aktu pro účely postupu EU schválení typu stanoveného v příloze II nařízení (EU) 2018/858. Je nezbytné formulovat ustanovení a požadavky týkající se oběhovosti vozidel v procesu EU schvalování typu. Pro zajištění souladu vozidel s těmito požadavky je nutné zajistit jejich ověření v procesu EU schvalování typu. Na schválení typu vydaná podle tohoto nařízení se vztahují správní ustanovení nařízení (EU) 2018/858, včetně ustanovení o dozoru nad trhem, nápravných opatřeních a sankcích. Na schválení typu vydaná v souladu s požadavky tohoto nařízení se vztahují správní ustanovení nařízení (EU) 2018/858, včetně ustanovení o dozoru nad trhem, nápravných opatřeních, **ochranných doložkách** a sankcích.

⁴⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

(6a) Aby se zabránilo retroaktivnímu uplatňování požadavků, je důležité rozlišovat mezi pozměněnými schváleními typu a novými schváleními typu. Mělo by být proto vyjasněno, že změny systematicky nevyžadují nové schválení typu podle nařízení (EU) 2018/858.

**Pozměňovací návrh 5
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7**

(7) V zájmu lepšího fungování jednotného trhu při zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí je zásadní harmonizovat podmínky pro schvalování typu vozidel, pokud jde o jejich opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, jakož i podmínky upravující nakládání s odpady v automobilovém průmyslu. Mezi fází výroby a zpracováním vozidel po ukončení jejich životnosti existují vnitřní vazby, protože zpracování vozidel po ukončení životnosti způsobem šetrným k životnímu prostředí do značné míry závisí na tom, jak jsou v první řadě vozidla projektována a zkonstruována. Nejefektivnějším způsobem, jak usnadnit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství, je tudíž zavedení jednotného regulačního rámce na úrovni Unie, který by integrovaným a důsledným způsobem pokrýval projektování a výrobu vozidel, jejich uvádění

(7) V zájmu lepšího fungování jednotného trhu při zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí je zásadní harmonizovat podmínky pro schvalování typu vozidel, pokud jde o jejich opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, jakož i podmínky upravující nakládání s odpady v automobilovém průmyslu a **vývoz ojetých vozidel**. Mezi fází výroby a zpracováním vozidel po ukončení jejich životnosti existují vnitřní vazby, protože zpracování vozidel po ukončení životnosti způsobem šetrným k životnímu prostředí do značné míry závisí na tom, jak jsou v první řadě vozidla projektována a zkonstruována. Nejefektivnějším způsobem, jak usnadnit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství, je tudíž zavedení jednotného regulačního rámce na úrovni Unie, který by integrovaným a důsledným

na trh v Unii a zpracování po ukončení jejich životnosti. To je rovněž zásadní pro rozvoj trhu Unie s druhotnými surovinami, které jsou součástí nových vozidel uváděných na trh, a také pro zamezení překážek obchodu a narušení hospodářské soutěže, zajištění právní jasnosti a zlepšení environmentální výkonnosti u všech hospodářských subjektů zapojených do projektování, výroby a zpracování vozidel po ukončení jejich životnosti. V zájmu dosažení těchto cílů, vzhledem k nutnosti mít jednotná pravidla pro jednotný trh, která by se řídila zájmy životního prostředí, a v souladu s celkovými právními předpisy Unie o schvalování typu motorových vozidel by směrnice 2000/53/ES a směrnice 2005/64/ES měly být na základě článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) nahrazeny nařízením.

způsobem pokrýval projektování a výrobu vozidel, jejich uvádění na trh v Unii a zpracování po ukončení jejich životnosti. To je rovněž zásadní pro rozvoj trhu Unie s druhotnými surovinami, které jsou součástí nových vozidel uváděných na trh, a také pro zamezení překážek obchodu a narušení hospodářské soutěže, zajištění právní jasnosti a zlepšení environmentální výkonnosti u všech hospodářských subjektů zapojených do projektování, výroby a zpracování vozidel po ukončení jejich životnosti. V zájmu dosažení těchto cílů, vzhledem k nutnosti mít jednotná pravidla pro jednotný trh, která by se řídila zájmy životního prostředí, a v souladu s celkovými právními předpisy Unie o schvalování typu motorových vozidel by směrnice 2000/53/ES a směrnice 2005/64/ES měly být na základě článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) nahrazeny nařízením.

Pozměňovací návrh 6
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí

(8) Směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES se vztahují pouze na osobní vozidla (M_1) a lehká užitková vozidla (N_1), která tvoří přibližně 85 % všech vozidel registrovaných v Unii. Na zbývající vozidla, tj. dvoukolová a tříkolová vozidla, nákladní automobily, autobusy a přípojná vozidla, se nevztahují žádné právní předpisy Unie týkající se jejich ekodesignu a nakládání s nimi po ukončení jejich

Pozměňovací návrh

(8) Směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES se vztahují pouze na osobní vozidla (M_1) a lehká užitková vozidla (N_1), která tvoří přibližně 85 **procent** všech vozidel registrovaných v Unii. Na zbývající vozidla, tj. dvoukolová a tříkolová vozidla, nákladní automobily, autobusy a přípojná vozidla, se nevztahují žádné právní předpisy Unie týkající se jejich ekodesignu a nakládání s nimi po ukončení jejich

životnosti. Proto za účelem zajištění oběhového rámce pro všechna vozidla registrovaná v Unii, včetně jejich zpracování způsobem šetrným k životnímu prostředí, a s cílem zabránit roztržtění jednotného trhu by se toto nařízení mělo vztahovat nejen na vozidla kategorií M₁ a N₁, ale částečně také na **některá** vozidla kategorie L (**L_{3e}-L_{7e}**), těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M₂, M₃, N₂, N₃, O). O zpracování těchto vozidel po ukončení jejich životnosti v Unii chybí komplexní informace, což brání tomu, aby se na ně vztahoval stejný režim jako na vozidla kategorie M₁ a N₁ po vstupu tohoto nařízení v platnost. Požadavky týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jejich povinného odevzdání ke zpracování do autorizovaných zpracovatelských zařízení, jakož i odstranění znečišťujících látek z těchto vozidel by se však měly vztahovat na vozidla kategorie L (**L_{3e}-L_{7e}**) a těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M₂, M₃, N₂, N₃, O). Aby se usnadnilo zpracování těchto vozidel s ukončenou životností, mělo by se od jejich výrobců vyžadovat, aby poskytovali informace o vyjmutí a výměně dílů, konstrukčních částí a materiálů z těchto vozidel. Na tyto kategorie vozidel by se také měla vztahovat ustanovení upravující rozšířenou odpovědnost výrobce, která pokrývají náklady na sběr vozidel a odstranění znečišťujících látek z vozidel po ukončení jejich životnosti.

životnosti. Proto za účelem zajištění oběhového rámce pro všechna vozidla registrovaná v Unii, včetně jejich zpracování způsobem šetrným k životnímu prostředí, a s cílem zabránit roztržtění jednotného trhu by se toto nařízení mělo vztahovat nejen na vozidla kategorií M₁ a N₁, ale částečně také na vozidla kategorie L, těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M₂, M₃, N₂, N₃, O). O zpracování těchto vozidel po ukončení jejich životnosti v Unii chybí komplexní informace, což brání tomu, aby se na ně vztahoval stejný režim jako na vozidla kategorie M₁ a N₁ po vstupu tohoto nařízení v platnost. Požadavky týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jejich povinného odevzdání ke zpracování do autorizovaných zpracovatelských zařízení, jakož i odstranění znečišťujících látek z těchto vozidel by se však měly vztahovat na vozidla kategorie L i **na** těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M₂, M₃, N₂, N₃, O). Aby se usnadnilo zpracování těchto vozidel s ukončenou životností, mělo by se od jejich výrobců vyžadovat, aby poskytovali informace o vyjmutí a výměně dílů, konstrukčních částí a materiálů z těchto vozidel. Na tyto kategorie vozidel by se také měla vztahovat ustanovení upravující rozšířenou odpovědnost výrobce, která pokrývají náklady na sběr vozidel a odstranění znečišťujících látek z vozidel po ukončení jejich životnosti. **Kromě toho by se na vozidla kategorie L měly vztahovat další požadavky, například na označování, povinné odstranění nebo opětovné použití, repasování**

a renovaci.

Pozměňovací návrh 7
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(8a) Aby byla zajištěna soudržnost právních předpisů a zabránilo se roztržtění jednotného trhu, je nezbytné rozšířit oblast působnosti tohoto nařízení na vozidla spadající do kategorií L1 a L2, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 168/2013^{1a}. Vozidla kategorií L1e a L2e nepodléhají ve všech členských státech jednotně správní registraci podle směrnice Rady 1999/37/ES^{1b}, přestože mají schválení typu podle nařízení (EU) č. 168/2013. Tato nejednotnost v regulaci by mohla vést k roztržtěným vnitrostátním přístupům, což by znamenalo nepřiměřenou zátěž pro výrobce a oslabilo by to konkurenceschopnost tohoto odvětví. V zájmu zajištění regulační soudržnosti a harmonizace by toto nařízení mělo stanovit, že pokud tato vozidla nepodléhají správní registraci, měl by být zaveden alternativní systém pro zaznamenávání jejich identifikace, mj. v okamžiku uvedení na trh, během používání nebo po ukončení životnosti. Tento přístup by měl zabránit rozdílům v zacházení s podobnými vozidly a sladit povinnosti pro všechna vozidla kategorie L, čímž se podpoří jednotný rámec pro účely dodržování

tohoto nařízení.

^{1a} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a doзору nad trhem s těmito vozidly (Úř. věst. L 60, 2.3.2013, s. 52, ELI:

<http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

^{1b} Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57).

**Pozměňovací návrh 8
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9 a (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(9a) Z oblasti působnosti tohoto nařízení by měla být vyloučena vozidla navržená a vyrobená nebo upravená pouze pro použití ozbrojenými silami, jakož i vozidla navržená a vyrobená pro použití ozbrojenými silami, civilní obranou, požárními službami, silami odpovědnými za udržování veřejného pořádku a zdravotnickými záchrannými službami. Tato vozidla plní specializované provozní funkce a podléhají zvláštním technickým požadavkům a jejich návrh, konstrukce a používání se výrazně liší od požadavků vozidel určených pro obecnou silniční dopravu. Uplatňování obecných požadavků na oběhovost při navrhování vozidel a nakládání

***s nimi po ukončení životnosti
by proto nebylo vhodné
a jejich vyloučení z oblasti
působnosti tohoto nařízení je
v souladu se zvláštní povahou
jejich funkcí.***

**Pozměňovací návrh 9
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9 b (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

***(9b) V zájmu zachování
evropského kulturního
dědictví by z oblasti
působnosti tohoto nařízení
měla být vyloučena vozidla
historického významu.
Z oblasti působnosti tohoto
nařízení by rovněž mělo být
možné vyloučit vozidla
zvláštního kulturního zájmu,
pokud jsou jako taková úředně
uznána příslušným orgánem
členského státu, v němž jsou
registrována, v souladu se
zvláštními kritérii. Toto
vyloučení by nemělo
osvobodovat taková vozidla od
povinnosti uchovávat je
a nakládat s nimi způsobem
šetrným k životnímu prostředí
v souladu s právními předpisy
Unie nebo vnitrostátními
právními předpisy. Členské
státy by proto měly zajistit,
aby s každým vozidlem, na
které se taková výjimka
uplatňuje, bylo nakládáno
odpovídajícím způsobem.***

**Pozměňovací návrh 10
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9 c (nový)**

(9c) Aby se zajistilo, že oblast působnosti tohoto nařízení bude přizpůsobena realitě trhu, měly by být z tohoto nařízení vyloučeny i jiné typy vozidel, jako jsou vozidla kategorie L vyráběná v malých sériích nebo některá šlapací kola.

Pozměňovací návrh 11
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

(10) Vozidla zvláštního určení jsou navržena k výkonu zvláštních funkcí a vyžadují zvláštní úpravy karoserie, které nejsou zcela pod kontrolou výrobce. V důsledku toho není možné dostatečně přesným způsobem vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti. Na tato vozidla by se měla vztahovat pouze ustanovení týkající se sběru, odstranění znečišťujících látek a povinného vyjmutí dílů a konstrukčních částí. Náklady na provádění těchto činností by měli hradit výrobci v rámci systému rozšířené odpovědnosti výrobce. Ustanovení týkající se látek ve vozidlech by se měla vztahovat také na vozidla zvláštního určení, jak je tomu podle směrnice 2000/53/ES. Výrobce druhého stupně vozidel, jejichž typ byl schválen v rámci vícestupňového schvalování typu, není schopen vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti dokončených vozidel. Je proto vhodné požadovat, aby požadavky

(10) Vozidla zvláštního určení jsou navržena k výkonu zvláštních funkcí a vyžadují zvláštní úpravy karoserie, které nejsou zcela pod kontrolou výrobce. V důsledku toho není možné dostatečně přesným způsobem vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti. Na tato vozidla by se měla vztahovat pouze ustanovení týkající se sběru, odstranění znečišťujících látek a povinného vyjmutí dílů a konstrukčních částí. Náklady na provádění těchto činností by měli hradit výrobci v rámci systému rozšířené odpovědnosti výrobce. Ustanovení týkající se látek ve vozidlech by se měla vztahovat také na vozidla zvláštního určení, jak je tomu podle směrnice 2000/53/ES. ***Vozidla zvláštního určení vyráběná drobnými výrobci v malých sériích by však měla být z oblasti působnosti tohoto nařízení zcela vyloučena.*** Výrobce druhého stupně vozidel, ***jako jsou výrobci karoserií,***

tohoto nařízení splňovalo pouze základní vozidlo.

jejichž typ byl schválen v rámci víceetapového schvalování typu, není schopen vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti dokončených vozidel. Je proto vhodné požadovat, aby v **této fázi** požadavky tohoto nařízení splňovalo pouze základní vozidlo. **V důsledku toho by karoserie vozidel vyráběných ve více fázích, která není zahrnuta do základního vozidla, neměla být zahrnuta do rozšířené odpovědnosti výrobce.**

Pozměňovací návrh 12
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10a) Obytné automobily a obytné přívěsy se liší od konvenčních vozidel nebo přípojných vozidel, neboť jejich hlavní funkcí je spíše ubytování, a nikoli doprava. Mnoho obytných přívěsů je trvale odstaveno na jednom místě a slouží jako rekreační obydlí, používá se k sezónnímu ubytování a zůstává funkční po celá desetiletí. Tyto jednotky by neměly být klasifikovány jako vozidla s ukončenou životností, protože nadále slouží k bydlení, i když často bez registrace, což vede k jejich nesprávné klasifikaci jako „pohřešovaná vozidla“. Tyto karavany jsou postaveny z jiných než automobilových součástí, jako je dřevo, nábytek, vodovodní systémy a domácí elektrické systémy, které nespádají do oblasti působnosti zařízení na

recyklaci vozidel. Vzhledem k jejich zvláštnímu účelu, odlišnému materiálovému složení a pokračujícímu používání by obytné automobily a obytné přívěsy měly být z tohoto nařízení vyloučeny.

Pozměňovací návrh 13
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí

(11) Jeden z největších praktických problémů spojených s uplatňováním směrnice 2000/53/ES se týká určení toho, zda se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, **zejména** v případech přeshraniční přepravy vozidel. Navzdory vydání pokynů⁴⁶ k této otázce zůstává takové posouzení problematické. Je proto nutné stanovit právně závazná přesná kritéria, která umožní určit vozidlo s ukončenou životností. Tato kritéria by měly používat všechny hospodářské subjekty a vlastníci vozidel, kteří nakládají s vozidly s ukončenou životností.

⁴⁶ Pokyny kontaktních subjektů č. 9 k přepravě vozidel jakožto odpadu, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Pozměňovací návrh 14
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Pozměňovací návrh

(11) Jeden z největších praktických problémů spojených s uplatňováním směrnice 2000/53/ES se týká určení toho, zda se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, v případech přeshraniční přepravy a vývozu vozidel. Navzdory vydání pokynů⁴⁶ k této otázce zůstává takové posouzení problematické. Je proto nutné stanovit právně závazná přesná kritéria, která umožní určit vozidlo s ukončenou životností. Tato kritéria by měly používat všechny **příslušné orgány**, hospodářské subjekty a vlastníci vozidel, kteří nakládají s vozidly s ukončenou životností.

⁴⁶ Pokyny kontaktních subjektů č. 9 k přepravě vozidel jakožto odpadu, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Znění navržené Komisí

(13) K řešení projektování všech vozidel uváděných na trh Unie, jakož i fáze po ukončení jejich životnosti je nezbytné stanovit harmonizované požadavky na oběhovost ověřované ve fázi schvalování typu. Je nezbytné projektovat a vyrábět vozidla tak, aby jejich díly a konstrukční části byly opětovně použitelné a aby materiály, které obsahují, byly recyklovatelné, s cílem zabránit tomu, že tyto díly, konstrukční části a materiály nebudou moci být po ukončení životnosti vozidla řádně zhodnoceny. Výrobci vozidel a jejich dodavatelé by proto měli začlenit strategie projektování, které zlepšují opětovnou použitelnost a recyklovatelnost, již do rané fáze vývoje nových vozidel. Nové typy vozidel by proto měly být i nadále konstruovány tak, aby byly opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 % hmotnosti vozidla a opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla, jak již předpokládá směrnice 2005/64/ES. Aby bylo zajištěno, že výpočet míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je prováděn jednotným způsobem a lze jej sledovat, měla by být vytvořena nová metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla. Tato metodika by měla lépe odrážet skutečný potenciál nového vozidla, které má být po ukončení své životnosti recyklováno, opětovně použito a využito, a současně by měla zohlednit

Pozměňovací návrh

(13) K řešení projektování všech vozidel uváděných na trh Unie, jakož i fáze po ukončení jejich životnosti je nezbytné stanovit harmonizované požadavky na oběhovost ověřované ve fázi schvalování typu. Je nezbytné projektovat a vyrábět vozidla tak, aby jejich díly a konstrukční části byly opětovně použitelné a aby materiály, které obsahují, byly recyklovatelné, s cílem zabránit tomu, že tyto díly, konstrukční části a materiály nebudou moci být po ukončení životnosti vozidla řádně zhodnoceny. Výrobci vozidel a jejich dodavatelé by proto měli začlenit strategie projektování, které zlepšují opětovnou použitelnost a recyklovatelnost, již do rané fáze vývoje nových vozidel. Nové typy vozidel by proto měly být i nadále konstruovány tak, aby byly opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 **procent** hmotnosti vozidla a opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 **procent** hmotnosti vozidla, jak již předpokládá směrnice 2005/64/ES. Aby bylo zajištěno, že výpočet míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je prováděn jednotným způsobem a lze jej sledovat, měla by být vytvořena nová metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla. Tato metodika by měla lépe odrážet skutečný potenciál nového vozidla, které má být po ukončení své životnosti recyklováno, opětovně použito a využito, a současně by měla zohlednit

probíhající technologický pokrok. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření takové metodiky. Dokud nebude taková metodika vytvořena, měla by se míra opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nadále vypočítávat podle normy ISO 22628:2002, jak je uvedeno ve směrnici 2005/64/ES.

probíhající technologický pokrok. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření takové metodiky **se zohledněním normy ISO 22628:2002**. Dokud nebude taková metodika vytvořena, měla by se míra opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nadále vypočítávat podle normy ISO 22628:2002, jak je uvedeno ve směrnici 2005/64/ES. **Komise by měla usilovat o to, aby byla příslušná metodika OSN odpovídajícím způsobem aktualizována s cílem zabránit rozporu s metodikou Unie a snížit zátěž pro výrobce.**

Pozměňovací návrh 15
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13a) Zajištění opravitelnosti vozidel po celou dobu jejich životnosti je základním pilířem skutečně udržitelného a oběhového automobilového hospodářství. Vozidla by neměla být předčasně klasifikována jako vozidla s ukončenou životností, pokud jsou opravitelná, neboť by to vedlo ke zbytečnému odpadu, ekonomické neefektivnosti a nepřiměřené zátěži pro majitele vozidel. Vozidlo by mělo být považováno za vozidlo s ukončenou životností pouze tehdy, nemůže-li být uvedeno do takového stavu, aby splňovalo požadavky technické prohlídky, a představuje tak pro

**účastníky silničního provozu
bezpečnostní riziko.**

Pozměňovací návrh 16
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(13b) Životnost vozidel závisí nejen na jejich počáteční konstrukci, ale také na dostupnosti cenově dostupných a konkurenceschopných služeb opravy a údržby. Nezávislé opravny by měly mít možnost působit za spravedlivých a transparentních podmínek, aby se zajistilo, že spotřebitelé nebudou závislí pouze na opravárenských sítích kontrolovaných výrobcem, což by jinak mohlo omezit hospodářskou soutěž, zvýšit náklady a snížit dostupnost služeb. Mělo by se zabránit překážkám při opravách, včetně omezení přístupu k náhradním dílům, diagnostickým nástrojům, neodůvodněnému vázání dílů na konkrétní vozidlo a technickým informacím, aby byla zajištěna možnost volby pro spotřebitele a účinné využívání zdrojů.

Pozměňovací návrh 17
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(15) Směrnice 2000/53/ES již omezuje používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu

(15) Směrnice 2000/53/ES již omezuje používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu

ve vozidlech a stanoví výjimky, podle nichž se tyto látky mohou v určitých případech používat. Toto nařízení by mělo tato stávající pravidla převzít. V zájmu zajištění soudržnosti právních předpisů o chemických látkách by se však omezení týkající se uvádění na trh a používání jiných látek ve vozidlech měla řešit podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006⁴⁸. Podobně by měla být na základě ustanovení uvedeného nařízení **zavedena** omezení používání látek upravených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1021⁴⁹. **Toto nařízení by proto nemělo poskytovat možnost omezit ve vozidlech jakékoli jiné látky než olovo, rtuť, kadmium a šestimocný chrom.**

⁴⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 ze dne 18. prosince 2006 o registraci, hodnocení, povolování a omezování chemických látek, o zřízení Evropské agentury pro chemické látky, o změně směrnice 1999/45/ES a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 793/93, nařízení Komise (ES) č. 1488/94, směrnice Rady 76/769/EHS a směrnic Komise 91/155/EHS, 93/67/EHS, 93/105/ES a 2000/21/ES (Úř. věst. L 396, 30.12.2006, s. 1).

⁴⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1021 ze dne 20. června 2019 o perzistentních organických znečišťujících látkách (Úř. věst. L 169, 25.6.2019, s. 45).

ve vozidlech a stanoví výjimky, podle nichž se tyto látky mohou v určitých případech používat. Toto nařízení by mělo tato stávající pravidla převzít. V zájmu zajištění soudržnosti právních předpisů o chemických látkách by se však omezení týkající se uvádění na trh a používání jiných látek ve vozidlech měla řešit podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006⁴⁸. Podobně by měla být na základě ustanovení uvedeného nařízení **dodržována** omezení používání látek upravených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1021⁴⁹.

⁴⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 ze dne 18. prosince 2006 o registraci, hodnocení, povolování a omezování chemických látek, o zřízení Evropské agentury pro chemické látky, o změně směrnice 1999/45/ES a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 793/93, nařízení Komise (ES) č. 1488/94, směrnice Rady 76/769/EHS a směrnic Komise 91/155/EHS, 93/67/EHS, 93/105/ES a 2000/21/ES (Úř. věst. L 396, 30.12.2006, s. 1).

⁴⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1021 ze dne 20. června 2019 o perzistentních organických znečišťujících látkách (Úř. věst. L 169, 25.6.2019, s. 45).

Pozměňovací návrh 18
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(15a) S cílem usnadnit dodržování tohoto nařízení a poskytnout pokyny ohledně omezení látek vzbuzujících obavy přítomných ve vozidlech, ale také látek, které brání recyklaci pro získání bezpečné a vysoce kvalitních druhotných surovin, je vhodné provést mapování látek vzbuzujících obavy. To by měla provést Komise za pomoci Evropské agentury pro chemické látky zřízené nařízením (ES) č. 1907/2006 (dále jen „agentura“). Komise by měla v této souvislosti přijmout vhodná následná opatření, včetně možnosti přijímat akty v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 19
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(16) Směrnice 2000/53/ES stanoví výjimky z omezení používání olova a kadmia v bateriích používaných ve vozidlech, které jsou převzaty tímto nařízením. Používání látek v bateriích však komplexně upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) **2023/[baterie]**⁵⁰. Proto by tyto látky měly být řešeny a jejich omezení a související výjimky nakonec případně převedeny do uvedeného nařízení a neměly by být upraveny v tomto nařízení.

(16) Směrnice 2000/53/ES stanoví výjimky z omezení používání olova a kadmia v bateriích používaných ve vozidlech, které jsou převzaty tímto nařízením. Používání látek v bateriích však komplexně upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) **2023/1542**⁵⁰. Proto by tyto látky měly být řešeny a jejich omezení a související výjimky nakonec případně převedeny do uvedeného nařízení a neměly by být upraveny v tomto nařízení.

Před zavedením takových omezení podle nařízení (EU) 2023/[baterie] by mělo být provedeno komplexní posouzení podle uvedeného nařízení s cílem vyhodnotit, zda je výjimka stále vyžadována a v jakém rozsahu.

⁵⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne **[datum]** 2023 o bateriích a odpadních bateriích, o změně směrnice 2008/98/ES a nařízení (EU) 2019/1020 a o zrušení směrnice 2006/66/ES (Úř. věst. L **[...]**).

Před zavedením takových omezení podle nařízení (EU) 2023/[baterie] by mělo být provedeno komplexní posouzení podle uvedeného nařízení s cílem vyhodnotit, zda je výjimka stále vyžadována a v jakém rozsahu.

⁵⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady **(EU) 2023/1542** ze dne **12. července 2023** o bateriích a odpadních bateriích, o změně směrnice 2008/98/ES a nařízení (EU) 2019/1020 a o zrušení směrnice 2006/66/ES (Úř. věst. L **191**, **28.7.2023**, s. **1**, **ELI:** <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj>).

Pozměňovací návrh **20** **Návrh nařízení** **Bod odůvodnění 17**

Znění navržené Komisí

(17) S cílem zohlednit vědecký a technický pokrok by měla být na Komisi nadále přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu výjimek z omezení používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu ve vozidlech podle tohoto nařízení. Úpravě nebo zrušení těchto výjimek by mělo předcházet posouzení socioekonomických dopadů takové změny, které ve směrnici 2000/53/ES chybí, včetně zvážení dostupnosti alternativních látek a dopadů na lidské zdraví a životní prostředí během celého životního cyklu vozidel. V zájmu zajištění

Pozměňovací návrh

(17) S cílem zohlednit vědecký a technický pokrok by měla být na Komisi nadále přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu výjimek z omezení používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu ve vozidlech podle tohoto nařízení. Úpravě nebo zrušení těchto výjimek by mělo předcházet posouzení socioekonomických dopadů takové změny, které ve směrnici 2000/53/ES chybí, včetně zvážení dostupnosti alternativních látek a dopadů na lidské zdraví a životní prostředí během celého životního cyklu vozidel. **Před přijetím takového**

účinného rozhodování, koordinace a řízení technických, vědeckých a správních aspektů změny tohoto nařízení v souvislosti s omezením používání látek ve vozidlech by měla být při tomto posuzování Komisi nápomocna Evropská agentura pro chemické látky.

aktu v přenesené pravomoci by Komise měla konzultovat s příslušnými odborníky a zúčastněnými stranami s cílem zajistit, aby byly vedle dopadů na lidské zdraví a životní prostředí zohledněny i širší socioekonomické dopady. V zájmu zajištění účinného rozhodování, koordinace a řízení technických, vědeckých a správních aspektů změny tohoto nařízení v souvislosti s omezením používání látek ve vozidlech by měla být při tomto posuzování Komisi nápomocna Evropská agentura pro chemické látky.

Pozměňovací návrh 21
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí

(18) Pro zvýšení oběhovosti v automobilovém průmyslu by měla být vozidla postupně projektována a vyráběna tak, aby se místo primárních surovin používaly recyklované materiály. Používání recyklovaných materiálů umožňuje efektivnější využívání zdrojů, dekarbonizuje výrobu a omezuje negativní dopady na životní prostředí spojené s používáním primárních surovin. Zvýšená oběhovost vozidel vyrobených ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispěje rovněž ke snížení emisí skleníkových plynů na celém světě, včetně Unie. Snižuje **také** surovinovou a energetickou závislost spojenou s dodávkami primárních surovin a současně posiluje trh s druhotnými surovinami. Ačkoli na celosvětové úrovni neexistují žádné požadavky

Pozměňovací návrh

(18) Pro zvýšení oběhovosti v automobilovém průmyslu by měla být vozidla postupně projektována a vyráběna tak, aby se místo primárních surovin používaly recyklované materiály **a zároveň byla zachována bezpečnost vozidel.** Používání recyklovaných materiálů umožňuje efektivnější využívání zdrojů, dekarbonizuje výrobu a omezuje negativní dopady na životní prostředí spojené s používáním primárních surovin. Zvýšená oběhovost vozidel vyrobených ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispěje rovněž ke snížení emisí skleníkových plynů na celém světě, včetně Unie. **Posiluje také strategickou autonomii a konkurenceschopnost Unie tím, že** snižuje surovinovou a energetickou závislost spojenou

týkající se používání recyklovaného obsahu, mnoho výrobců recyklované materiály do svých vozidel již zabudovává. Stanovení cílů a jednotných ustanovení o způsobu výpočtu recyklovaného obsahu zajistí právní jistotu a přispěje k vytvoření spravedlivé hospodářské soutěže mezi výrobci. Požadavky se budou vztahovat na všechny výrobce, kteří hodlají uvést vozidla na trh Unie, bez ohledu na to, kde mají sídlo. Vzhledem k významu globálních hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu by nařízení mělo umožnit získávat druhotné suroviny ze zemí mimo Unii.

s dodávkami primárních surovin, **zejména tím, že přispívá k udržení cenných kritických surovin v Unii**, a současně posiluje trh s druhotnými surovinami. Ačkoli na celosvětové úrovni neexistují žádné požadavky týkající se používání recyklovaného obsahu, mnoho výrobců recyklované materiály do svých vozidel již zabudovává. Stanovení cílů a jednotných ustanovení o způsobu výpočtu recyklovaného obsahu zajistí právní jistotu a přispěje k vytvoření spravedlivé hospodářské soutěže mezi výrobci. Požadavky se budou vztahovat na všechny výrobce, kteří hodlají uvést vozidla na trh Unie, a **to i prostřednictvím online tržišť**, bez ohledu na to, kde mají sídlo. Vzhledem k významu globálních hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu by nařízení mělo umožnit získávat druhotné suroviny ze zemí mimo Unii. **Přechod na oběhové hospodářství v automobilovém průmyslu by měla provázet opatření, která zaručí jistotu zaměstnání a vytvoří nové pracovní příležitosti. Toto nařízení by mělo být schopno podpořit pracovníky při spravedlivé transformaci tím, že integruje sociální, hospodářské a environmentální aspekty udržitelnosti.**

Pozměňovací návrh 22
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí

(19) Vzhledem k nízké míře

Pozměňovací návrh

(19) Vzhledem k nízké míře

recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat **dvacet pět** procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. **Dvaceti pěti** procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby **byly zajištěny jednotné podmínky** pro **plnění této povinnosti**, měly by **být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných** z odpadu od konečného spotřebitele a **z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.**

recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat **20** procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. **15** procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby **byla zajištěna nezbytná dlouhodobá perspektiva** pro **toto odvětví a uvolněny investice**, měli by **výrobci v pozdější fázi dosáhnout cíle alespoň 25 % recyklovaných plastů z plastového odpadu od konečného spotřebitele, pokud nedostatečná dostupnost nebo nadměrné ceny potřebných recyklovaných plastů nadměrně neztíží splnění tohoto cíle.** Aby **byla zajištěna dostatečná flexibilita k dosažení těchto cílů**, měli by **být výrobci rovněž schopni dosáhnout až 50 % těchto cílů využitím odpadu z výroby.**

Pozměňovací návrh 23
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19 a (nový)

Znění navržené Komisí

*Pozměňovací návrh
(19a) Za účelem doplnění*

některých nepodstatných prvků tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z odpadu z výroby a z vozidel s ukončenou životností, které jsou přítomny v daném typu vozidla a jsou do něj zabudovány, s přihlédnutím k nejlepší dostupné technologii recyklace, včetně mechanické a chemické recyklace. V zájmu zaručení rovných podmínek je nezbytné řešit související environmentální obavy u domácích i dovážených recyklovaných plastů nediskriminačním způsobem. Za tímto účelem by se na recyklované plasty z odpadu z výroby zabudované do vozidel dovážených do Unie měly vztahovat stejné podmínky, pokud jde o emise a tříděný sběr a kritéria udržitelnosti pro recyklační technologie.

Pozměňovací návrh 24
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí

(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel

Pozměňovací návrh

(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel

a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu oceli recyklované z ocelového **odpadu od konečného spotřebitele**, která má být přítomna v typech vozidel a má být do nich zabudována. Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle. **Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k** zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového **odpadu od konečného spotřebitele**, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.

a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě **by měl být stanoven cíl pro začlenění recyklované oceli ze železného a ocelového šrotu do nových vozidel. Navíc** by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu oceli recyklované **ze železného a ocelového šrotu, včetně skupin plochých a dlouhých výrobků z uhlíkové oceli a z nerezové oceli**, která má být přítomna v typech vozidel a má být do nich zabudována. Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle a **také dopady na další odvětví využívající ocel a celosvětové emise skleníkových plynů. Je důležité rozlišovat mezi různými skupinami výrobků z oceli v rámci vozidla, neboť jsou vyráběny za použití různých technologií, které mají různá omezení z hlediska použití železného a ocelového šrotu, pokud jde o jejich schopnost tolerovat obsah mědi a jiné neúmyslně zahrnuté příměsi. Za účelem doplnění některých jiných než podstatných prvků tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o** zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané **ze železného a ocelového šrotu**, přítomné

v daném typu vozidla a do něj zabudované.

Pozměňovací návrh 25
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(20a)Automobilový průmysl je rovněž jedním z největších uživatelů hliníku, který představuje více než 40 % celkové poptávky Unie a jeho využívání roste. Využívání recyklovaného hliníku v nových vozidlech je v současnosti nízké. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě, snížit spotřebu energie a náklady na energii a zvýšit odolnost snížením závislosti na dodávkách primárních surovin je vhodné zvýšit využívání recyklovaného hliníku ve vozidlech. Za tímto účelem by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu recyklovaného hliníku, který má být přítomen v typech vozidel a do nich zabudován. Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle. Za účelem doplnění některých jiných než

podstatných prvků tohoto nařízení by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení metodiky výpočtu a ověřování podílu hliníku a jeho slitin získaných z odpadu, který je přítomen v typech vozidel a do nich zabudován.

Pozměňovací návrh 26
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí

(21) Existuje potenciál ke zvýšení používání ve vozidlech obsahu jiných recyklovaných materiálů běžně používaných v automobilovém průmyslu, pro něž jsou trhy s druhotnými surovinami nedostatečně rozvinuté, stopa spojená s produkcí primárních surovin je výrazná nebo úrovně recyklace jsou omezené, zatímco technologie třídění a recyklace se zlepšují. Je proto vhodné, aby Komise posoudila potřebnost, proveditelnost a dopady stanovení cílů pro obsah recyklovaného neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria a boru používaných v permanentních magnetech, **jakož i obsah recyklovaného hliníku a jeho slitin** nebo hořčíku a jeho slitin. Pokud jde o proveditelnost případného stanovení cílů pro konkrétní typy slitin hliníku a hořčíku, měla by se studie obecně zaměřit na sladění poptávky se sekundární nabídkou a zejména zkoumat kompromis mezi maximalizací úspor

Pozměňovací návrh

(21) Existuje potenciál ke zvýšení používání ve vozidlech obsahu jiných recyklovaných materiálů běžně používaných v automobilovém průmyslu, pro něž jsou trhy s druhotnými surovinami nedostatečně rozvinuté, stopa spojená s produkcí primárních surovin je výrazná nebo úrovně recyklace jsou omezené, zatímco technologie třídění a recyklace se zlepšují. Je proto vhodné, aby Komise posoudila potřebnost, proveditelnost a dopady stanovení cílů pro obsah recyklovaného neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria a boru používaných v permanentních magnetech nebo hořčíku a jeho slitin. Pokud jde o proveditelnost případného stanovení cílů pro konkrétní typy slitin hliníku a hořčíku, měla by se studie obecně zaměřit na sladění poptávky se sekundární nabídkou a zejména zkoumat kompromis mezi maximalizací úspor z rozsahu stanovením minimálního počtu skupin slitin

z rozsahu stanovením
minimálního počtu skupin slitin
a maximalizací zachování hodnoty
roztríděním do širšího spektra
konkrétních typů slitin.

a maximalizací zachování hodnoty
roztríděním do širšího spektra
konkrétních typů slitin.

Pozměňovací návrh **27**
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí

(22) Za účelem posílení
nedostatečně rozvinutých trhů
s druhotnými surovinami by měla
být na Komisi přenesena
pravomoc přijímat akty v souladu
s článkem 290 Smlouvy
o fungování Evropské unie, pokud
jde o stanovení minimálního
podílu **hliníku a jeho slitin,**
hořčíku a jeho slitin, neodymu,
dysprozia, prazeodymu, terbia,
samaria nebo boru recyklovaných
z odpadu od konečného
spotřebitele, které jsou přítomny
v typech vozidel a jsou do nich
zabudovány. Za účelem zajištění
jednotných podmínek pro plnění
této povinnosti **by měly být**
Komisi svěřeny prováděcí
pravomoci k zavedení metodiky
výpočtu a ověřování podílů
materiálů recyklovaných z odpadu
od konečného spotřebitele
v typech vozidel. Metodika je
nezbytná pro vyjasnění definic
odpadu od konečného
spotřebitele a odpadu z výroby. Je
to důležité pro stimulaci zlepšení
kvality a zachování hodnoty,
zejména u frakcí od konečného
spotřebitele. Pro podporu
dekarbonizace prostřednictvím
větší míry používání
recyklovaného obsahu je nutné
jasné vymezení pojmů s cílem
stimulovat recyklaci odpadu od

Pozměňovací návrh

(22) Za účelem posílení
nedostatečně rozvinutých trhů
s druhotnými surovinami by měla
být na Komisi přenesena
pravomoc přijímat akty v souladu
s článkem 290 Smlouvy
o fungování Evropské unie, pokud
jde o stanovení minimálního
podílu hořčíku a jeho slitin,
neodymu, dysprozia, prazeodymu,
terbia, samaria nebo boru
recyklovaných z **odpadu**
z výroby a z odpadu od
konečného spotřebitele, které
jsou přítomny v typech vozidel
a jsou do nich zabudovány. Za
účelem **doplnění některých**
jiných než podstatných prvků
tohoto nařízení by měla být na
Komisi přenesena pravomoc
přijímat akty v souladu
s článkem 290 Smlouvy
o fungování Evropské unie,
pokud jde o zavedení metodiky
výpočtu a ověřování podílů
materiálů recyklovaných
z **odpadu z výroby a z** odpadu od
konečného spotřebitele v typech
vozidel. Metodika je nezbytná pro
vyjasnění definic odpadu od
konečného spotřebitele a odpadu
z výroby. Je to důležité pro
stimulaci zlepšení kvality
a zachování hodnoty, zejména
u frakcí od konečného
spotřebitele. Pro podporu

konečného spotřebitele
a současně minimalizovat
používání odpadu z výroby, který
má obvykle stejnou uhlíkovou
stopu jako primární surovina.

dekarbonizace prostřednictvím
větší míry používání
recyklovaného obsahu je nutné
jasné vymezení pojmů s cílem
stimulovat recyklaci odpadu od
konečného spotřebitele
a současně minimalizovat
používání odpadu z výroby, který
má obvykle stejnou uhlíkovou
stopu jako primární surovina.

Pozměňovací návrh 28
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 23

Znění navržené Komisí

(23) V souladu s požadavky
nařízení **Evropského
parlamentu a Rady (EU) [akt
o kritických surovinách]**⁵¹
a vzhledem k tomu, že je
nezbytné, aby toto nařízení
obsahovalo ustanovení
o recyklovaném obsahu ve
vozidlech a o kritických
surovinách používaných v dílech
a konstrukčních částech vozidel,
měla by se tato ustanovení použít
jako odvětvové provedení
ustanovení obsažených v nařízení
(EU) **[akt o kritických
surovinách]**. Tím se zajistí
zefektivnění a integrace různých
povinností týkajících se informací,
označování a vyjímání podle
postupů tohoto nařízení
s ohledem na povinnosti týkající
se jiných dílů, konstrukčních částí
a materiálů.

⁵¹ **Návrh nařízení Evropského
parlamentu a Rady, kterým se
stanoví rámec pro zajištění
bezpečných a udržitelných
dodávek kritických surovin
a mění nařízení (EU) č.**

Pozměňovací návrh

(23) V souladu s požadavky
nařízení (EU) **2024/1252**
a vzhledem k tomu, že je
nezbytné, aby toto nařízení
obsahovalo ustanovení
o recyklovaném obsahu ve
vozidlech a o kritických
surovinách používaných v dílech
a konstrukčních částech vozidel,
měla by se tato ustanovení použít
jako odvětvové provedení
ustanovení obsažených v nařízení
(EU) **2024/1252**. Tím se zajistí
zefektivnění a integrace různých
povinností týkajících se informací,
označování a vyjímání podle
postupů tohoto nařízení
s ohledem na povinnosti týkající
se jiných dílů, konstrukčních částí
a materiálů.

168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 a (EU) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

Pozměňovací návrh 29
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí

(24) Aby bylo zajištěno, že baterie jsou recyklovány v souladu s požadavky nařízení (EU) **2023/[baterie]** a že lze vyměnit a recyklovat i motory na elektrický pohon, které obsahují významné množství prvků vzácných zemin, je nutné zavést požadavky na projektování pro nové typy vozidel, které zajistí, aby tyto baterie a motory na elektrický pohon mohla autorizovaná zpracovatelská zařízení nebo provozovatelé zařízení oprav a údržby v kterékoli fázi životního cyklu vozidla snadno vyjmout. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu tohoto nařízení revizí seznamu dílů a konstrukčních částí, které mají být projektovány tak, aby mohly být z vozidel vyjmuty a vyměněny. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto požadavku na projektování by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.

Pozměňovací návrh

(24) Aby bylo zajištěno, že baterie jsou recyklovány v souladu s požadavky nařízení (EU) **2023/1542** a že lze vyměnit a recyklovat i motory na elektrický pohon, které obsahují významné množství prvků vzácných zemin, je nutné zavést požadavky na projektování pro nové typy vozidel, které zajistí, aby tyto baterie a motory na elektrický pohon mohla autorizovaná zpracovatelská zařízení nebo provozovatelé zařízení oprav a údržby v kterékoli fázi životního cyklu vozidla snadno vyjmout. **Komise by měla rovněž podpořit vypracování norem pro způsoby navrhování a montáže, které usnadňují údržbu, opravy a nové využití baterií a napájecích sad. Obecněji řečeno, aby se maximalizoval potenciál pro výměnu, opětovné použití, recyklaci, repasování nebo renovaci dílů a konstrukčních částí vozidel a aby se minimalizoval odpad, měla by být vozidla navržena tak, aby bylo možné vyjmout co největší počet dílů a konstrukčních částí. Pojem technická proveditelnost by měl být vykládán způsobem, který podporuje a usnadňuje dosažení těchto cílů, přičemž**

je třeba uznat, že v určitých případech mohou bezpečnostní nebo funkční požadavky na nějaký díl odůvodnit alternativní řešení, která omezují vyjmutelnost dílu nebo konstrukční části. V takových případech by výrobci měli prokázat nezbytnost dané volby. S cílem

zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu tohoto nařízení revizí seznamu dílů a konstrukčních částí, které mají být projektovány tak, aby mohly být z vozidel vyjmuty a vyměněny. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto požadavku na projektování by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.

Pozměňovací návrh 30
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí

(26) Aby výrobci osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel zavedli opatření, která zajistí splnění požadavků na oběhovost podle tohoto nařízení, a byli motivováni ke zlepšení oběhovosti typů vozidel, které uvádějí na trh, měli by vypracovat komplexní strategii oběhovosti ***pro každý nový typ*** a předložit ji ***orgánu udělujícímu schválení typu***. Tato strategie by měla ***být založena na ověřených technologiích, které jsou dostupné nebo které jsou ve vývoji v době žádosti o schválení typu vozidla,***

Pozměňovací návrh

(26) Aby výrobci osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel zavedli opatření, která zajistí splnění požadavků na oběhovost podle tohoto nařízení, a byli motivováni ke zlepšení oběhovosti typů vozidel, které uvádějí na trh, měli by vypracovat komplexní strategii oběhovosti ***na úrovni výrobce*** a předložit ji ***Komisi***. ***Výrobci by však rovněž měli mít možnost vypracovat strategii oběhovosti podle kategorií vozidel.*** Tato strategie by ***neměla vést k nepřiměřené zátěži pro výrobce*** a měla ***by*** být pravidelně aktualizována. Komise

a měla by být pravidelně aktualizována. Komise by měla pravidelně podávat zprávy o oběhovosti automobilového průmyslu na základě strategií oběhovosti předkládaných výrobcí. ***S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok v oblasti výroby vozidel a nakládání s vozidly s ukončenou životností, vývoj trhu v automobilovém průmyslu a změny právních předpisů by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy obsahující požadavky na obsah strategie oběhovosti a její aktualizace.***

by měla pravidelně podávat zprávy o oběhovosti automobilového průmyslu na základě strategií oběhovosti předkládaných výrobcí.

Pozměňovací návrh 31
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí

(28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobcí vozidel a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím umožňujícím

Pozměňovací návrh

(28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobcí vozidel a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli subjektům provádějícím demontáž, provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům oprav a údržby, ***jakož i záchranným službám,*** poskytnout neomezený,

bezpečné vyjmutí a výměnu určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) **[akt o kritických surovinách]**. Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobcí a informace by měly být poskytovány bezplatně, s výjimkou administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. **Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu**

standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím **uvedeným v bodě 66 sdělení Komise ze dne 28. května 2010 o doplňkových pokynech k vertikálním omezením v dohodách o prodeji a opravách motorových vozidel a distribuci náhradních dílů pro motorová vozidla**, umožňujícím bezpečné vyjmutí a výměnu určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a **jejich napájecím sadám** a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) **2024/1252. Je důležité řádně dodržovat práva duševního vlastnictví a zajistit, aby přístup k technickým informacím neohrožoval chráněné technologie nebo obchodní tajemství.** Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobcí a informace by

přílohy V.

měly být poskytovány bezplatně, s výjimkou **únosných** administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. **Vzhledem k potřebě podporovat dovybavení vozidel jako způsob, jak snížit emise, prodloužit životnost vozidla a podpořit udržitelnost, by výrobci měli rovněž zajistit řádnou spolupráci s provozovateli modernizace.**

Pozměňovací návrh 32 **Návrh nařízení** **Bod odůvodnění 29**

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh 33 **Návrh nařízení** **Bod odůvodnění 31**

Pozměňovací návrh

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

(31) V zájmu usnadnění zpracování vozidel s ukončenou životností by výrobci vozidel měli pomocí digitálních nástrojů poskytovat přesné, úplné a aktuální informace o bezpečném vyjmutí a výměně dílů a konstrukčních částí vozidel. Z toho důvodu by měl být způsobem odpovídajícím ostatním digitálním informačním nástrojům a platformám, které již existují nebo se v automobilovém průmyslu dále vyvíjejí z hlediska environmentální výkonnosti vozidel, a sladěným s příslušnými ustanoveními nařízení (EU) **2023 [baterie]**, nařízení Evropského parlamentu a Rady **[nařízení o ekodesignu udržitelných výrobků]**⁵⁴ a nařízení Evropského parlamentu a Rady **[Euro 7]**⁵⁵, vyvinut a zpřístupněn jako nosič dat pro takové informace pas oběhovosti vozidla. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby mohla stanovit požadavky na technický návrh a fungování pasu a pravidla pro umístění nosiče dat nebo jiného identifikátoru umožňujícího přístup k pasu vozidla.

⁵⁴ **Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o stanovení**

(31) V zájmu usnadnění zpracování vozidel s ukončenou životností by výrobci vozidel měli pomocí digitálních nástrojů poskytovat přesné, úplné a aktuální informace o bezpečném vyjmutí a výměně dílů a konstrukčních částí vozidel. Z toho důvodu by měl být způsobem odpovídajícím jiným digitálním informačním nástrojům a platformám, které již existují nebo se v automobilovém průmyslu dále vyvíjejí z hlediska environmentální výkonnosti vozidel, a sladěným s příslušnými ustanoveními nařízení (EU) **2023/1542**, nařízení Evropského parlamentu a Rady **(EU) 2024/1781**⁵⁴ a nařízení Evropského parlamentu a Rady **(EU) 2024/1257**⁵⁵, vyvinut a zpřístupněn jako nosič dat pro takové informace digitální pas oběhovosti vozidla. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby mohla stanovit požadavky na technický návrh a fungování pasu a pravidla pro umístění nosiče dat nebo jiného identifikátoru umožňujícího přístup k pasu vozidla. **Při stanovování pravidel pro digitální pas oběhovosti vozidel by Komise měla zohlednit potřebu vysoké úrovně zabezpečení a ochrany soukromí, a to i pokud jde o provozní údaje vozidel, aby se zabránilo kybernetickým hrozbám.**

⁵⁴ **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU)**

rámcce pro určení požadavků na ekodesign udržitelných výrobků a o zrušení směrnice 2009/125/ES.

2024/1781 ze dne 13. června 2024 o stanovení rámcce pro určení požadavků na ekodesign udržitelných výrobků, změně směrnice (EU) 2020/1828 a nařízení (EU) 2023/1542 a o zrušení směrnice 2009/125/ES (Úř. věst. L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj>).

⁵⁵ ***Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009.***

⁵⁵ ***Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1257 ze dne 24. dubna 2024 o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7), o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 a o zrušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009, nařízení Komise (EU) č. 582/2011, (EU) 2017/1151 a (EU) 2017/2400 a prováděcího nařízení Komise (EU) 2022/1362 (Text s významem pro EHP) (Úř. věst. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).***

Pozměňovací návrh 34
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33

Znění navržené Komisí

(33) Aby bylo zaručeno bezpečné zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem šetrným

Pozměňovací návrh

(33) ***Toto nařízení vychází z pravidel pro nakládání s odpady a obecných zásad***

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

stanovených ve směrnici 2008/98/ES, které by měly být upraveny tak, aby odrážely specifickou povahu vozidel s ukončenou životností. Aby bylo zaručeno bezpečné zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem šetrným k životnímu prostředí, mělo by každé zařízení nebo každý podnik, které hodlají provádět zpracování odpadů, ***včetně sběru, odstraňování znečištění a vyjímání dílů a konstrukčních částí*** z těchto vozidel, získat oprávnění od příslušného orgánu. Oprávnění by mělo být uděleno pouze v případě, že zařízení nebo podnik má technickou, finanční a organizační kapacitu potřebnou k provádění operací zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem, který je v souladu s použitelnými unijními a vnitrostátními právními předpisy, včetně konkrétních požadavků na zpracování stanovených v tomto nařízení. Kromě toho by autorizovaná zpracovatelská zařízení měla mít ***výhradní*** pravomoc vydávat osvědčení o likvidaci v souladu s tímto nařízením.

Pozměňovací návrh 35
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(33a) Členské státy by měly mít možnost přijmout podle svých vnitrostátních právních předpisů opatření požadující, aby výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců za účelem plnění svých

povinností týkajících se odpovědnosti výrobce uzavírali smlouvy s autorizovanými zpracovatelskými zařízeními. Za účelem dosažení cílů tohoto nařízení, včetně podpory oběhového hospodářství, by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ke stanovení pravidel, která zajistí, aby tyto smlouvy mohly fungovat za spravedlivých, transparentních a nediskriminačních podmínek, pokud jde o různé kategorie výrobců a organizací odpovědnosti výrobců.

Pozměňovací návrh 36
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 35

Znění navržené Komisí

(35) S cílem usnadnit sledování plnění povinností výrobců v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce by měly členské státy zřídit registr výrobců. Požadavky na registraci by měly být harmonizovány v celé Unii za účelem usnadnění registrace, zejména v případech, kdy výrobci dodávají vozidla do různých členských států. Registr by měl být rovněž používán pro účely podávání zpráv příslušným orgánům o plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce. Vlastnosti a procesní aspekty spojené s tímto registrem by měly být rovněž v souladu s registrem výrobců zřízeným podle nařízení (EU) **2023/[OP: baterie]**, aby výrobci vozidel a výrobci baterií mohli používat tentýž registr.

Pozměňovací návrh

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

registrace výrobců ve všech členských státech, měla by Komise rovněž zřídit centrální portál obsahující odkazy na všechny vnitrostátní registry.

Pozměňovací návrh 37
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 36

Znění navržené Komisí

(36) V případě, že výrobce dodá vozidla poprvé na trh na území členského státu, kde není usazen, měl by určit **jmenovaného** zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce.

Pozměňovací návrh

(36) V případě, že výrobce dodá vozidla poprvé na trh na území členského státu, kde není usazen, měl by určit **zplnomocněného** zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce.

Pozměňovací návrh 38
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 37

Znění navržené Komisí

(37) Výrobci by měli mít možnost zvolit si, zda budou své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce vykonávat individuálně, nebo kolektivně prostřednictvím organizací odpovědnosti výrobců, které převezmou odpovědnost jejich jménem. Organizace odpovědnosti výrobců by měly zajistit důvěrnost údajů, které jim výrobci poskytnou. Aby bylo zajištěno řádné zohlednění zájmů všech hospodářských subjektů a zamezilo se znevýhodnění provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady při rozhodování v rámci systémů rozšířené odpovědnosti výrobce, mělo by být zajištěno spravedlivé zastoupení výrobců a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady v řídicích

Pozměňovací návrh

(37) Výrobci by měli mít možnost zvolit si, zda budou své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce vykonávat individuálně, nebo kolektivně prostřednictvím organizací odpovědnosti výrobců, které převezmou odpovědnost jejich jménem. Organizace odpovědnosti výrobců by měly zajistit důvěrnost údajů, které jim výrobci poskytnou. Aby bylo zajištěno řádné zohlednění zájmů všech hospodářských subjektů a zamezilo se znevýhodnění provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady při rozhodování v rámci systémů rozšířené odpovědnosti výrobce, mělo by být zajištěno spravedlivé zastoupení výrobců a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady v řídicích

orgánech těchto organizací.

orgánech těchto organizací.

Zejména provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady by měli být vybíráni v nediskriminačním řízení založeném na transparentních kritériích pro zadávání zakázek.

Pozměňovací návrh 39
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 39

Znění navržené Komisí

(39) Finanční příspěvky výrobců by měly **rovněž** pokrýt náklady na vzdělávací kampaně zaměřené na zvýšení sběru vozidel s ukončenou životností, **zavedení systému oznamování pro vydávání a předávání osvědčení o likvidaci a** shromažďování a hlášení údajů příslušným orgánům. **Všechny tyto činnosti jsou nezbytné pro zajištění řádného nakládání s vozidly s ukončenou životností, zejména pro sledování vozidel, za něž jsou výrobci odpovědní v souladu s tímto nařízením.**

Pozměňovací návrh 40
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 42

Znění navržené Komisí

(42) Jelikož vozidla se často stávají vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě než v členském státě, kde byla poprvé registrována, je nezbytné zavést pravidla pro přeshraniční rozšířenou odpovědnost výrobce. Tato pravidla by měla zajistit, aby odpovědnost výrobce řádně

Pozměňovací návrh

(39) Finanční příspěvky výrobců by měly **mimo jiné** pokrýt náklady na vzdělávací kampaně zaměřené na **informování veřejnosti a** zvýšení sběru vozidel s ukončenou životností **nebo na** shromažďování a hlášení údajů příslušným orgánům.

Pozměňovací návrh

(42) Jelikož vozidla se často stávají vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě než v členském státě, kde byla poprvé registrována, je nezbytné zavést pravidla pro přeshraniční rozšířenou odpovědnost výrobce. Tato pravidla by měla zajistit, aby odpovědnost výrobce řádně

pokrývala náklady na sběr a zpracování vzniklé provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady v členském státě, kde se vozidlo stane vozidlem s ukončenou životností. Za tímto účelem by měl výrobce jmenovat zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce v každém členském státě a zavést mechanismy přeshraniční spolupráce s příslušnými provozovateli zařízení pro nakládání s odpady. Zavedení takového mechanismu přispívá k vytvoření rovných podmínek mezi autorizovanými zpracovatelskými zařízeními v celé Unii a usnadňuje rozvoj celounijních přístupů v případě odpovědnosti jednotlivých výrobců.

pokrývala náklady na sběr a zpracování vzniklé provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady v členském státě, kde se vozidlo stane vozidlem s ukončenou životností, **ale současně zajistit, aby výrobce neplatil poplatky dvakrát.** Za tímto účelem by měl výrobce jmenovat zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce v každém členském státě a zavést mechanismy přeshraniční spolupráce a **přenosu nákladů** s příslušnými provozovateli zařízení pro nakládání s odpady. Zavedení takového mechanismu přispívá k vytvoření rovných podmínek mezi autorizovanými zpracovatelskými zařízeními v celé Unii a usnadňuje rozvoj celounijních přístupů v případě odpovědnosti jednotlivých výrobců.

Pozměňovací návrh 41
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 44

Znění navržené Komisí

(44) Klíčovým předpokladem pro řádné zpracování vozidel s ukončenou životností je shromáždění všech vozidel s ukončenou životností. Proto by toto nařízení mělo ukládat určité povinnosti spojené se sběrem primárně výrobcům a sekundárně členským státům. Výrobci by měli zřídit systémy sběru nebo se na jejich zřízení podílet a členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná opatření, jimiž zajistí, že systémy jsou zavedeny a že umožňují splnění cílů tohoto nařízení. Systémy sběru by měly vlastníkům vozidel a dalším

Pozměňovací návrh

(44) Klíčovým předpokladem pro řádné zpracování vozidel s ukončenou životností je shromáždění všech vozidel s ukončenou životností. Proto by toto nařízení mělo ukládat určité povinnosti spojené se sběrem primárně výrobcům a sekundárně členským státům. Výrobci by měli **zajistit sběr všech vozidel s ukončenou životností, která dodali na trh na území členského státu. Za tímto účelem by výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců měli** zřídit systémy sběru nebo se na jejich zřízení

držitelům vozidel umožnit odevzdání vozidla do autorizovaného zařízení bez zbytečného úsilí či nákladů. To v praxi znamená, že tyto systémy by měly vhodně pokrývat celé území každého členského státu. Měly by také umožňovat sběr vozidel s ukončenou životností všech značek, jakož i odpadních dílů z oprav vozidel.

podílet, **včetně sběrných míst**, a členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná opatření, jimiž zajistí, že systémy jsou zavedeny a že umožňují splnění cílů tohoto nařízení. Systémy sběru by měly vlastníkům vozidel a dalším držitelům vozidel umožnit odevzdání vozidla do autorizovaného zařízení bez zbytečného úsilí či nákladů. To v praxi znamená, že tyto systémy by měly vhodně pokrývat celé území každého členského státu **a zajišťovat přiměřenou dostupnost autorizovaných zpracovatelských zařízení a sběrných míst**. Měly by také umožňovat sběr vozidel s ukončenou životností všech značek, jakož i odpadních dílů z oprav vozidel.

Pozměňovací návrh 42
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46

Znění navržené Komisí

(46) Pro účinný sběr všech vozidel s ukončenou životností je nutné informovat veřejnost o existenci systémů sběru. Vlastníci vozidel by měli být informováni o tom, že mohou v zásadě bezplatně odevzdat na sběrném místě nebo v autorizovaném zpracovatelském zařízení vozidlo s ukončenou životností s baterií elektrického vozidla nebo bez ní. Vzdělávací kampaň výrobců nebo organizací odpovědnosti výrobců by měla rovněž představit důsledky nesprávného sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností pro životní prostředí a lidské zdraví.

Pozměňovací návrh

(46) Pro účinný sběr všech vozidel s ukončenou životností je nutné informovat veřejnost o existenci systémů sběru. Vlastníci vozidel by měli být informováni o tom, že mohou v zásadě bezplatně odevzdat na sběrném místě nebo v autorizovaném zpracovatelském zařízení vozidlo s ukončenou životností s baterií elektrického vozidla nebo bez ní. **V případě, že ve vozidle chybí baterie elektrického vozidla, mělo by být odevzdání vozidla s ukončenou životností bezplatné, pokud poslední vlastník poskytne dokumentaci, která prokazuje,**

že baterii převzal profesionální provozovatel v souladu s nařízením (EU) 2023/1542.

Vzdělávací kampaň výrobců nebo organizací odpovědnosti výrobců by měla rovněž představit důsledky nesprávného sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností pro životní prostředí a lidské zdraví.

Pozměňovací návrh 43
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 47

Znění navržené Komisí

(47) Autorizované zpracovatelské zařízení by mělo **vydat** osvědčení o likvidaci, které dokládá, že vozidlo s ukončenou životností bylo zpracováno. Je to nezbytné pro zajištění řádného dohledu nad nakládáním s vozidly s ukončenou životností. Minimální požadavky na toto osvědčení jsou v současné době stanoveny v rozhodnutí Komise 2002/151/ES⁵⁷ a obsah tohoto rozhodnutí by měl být s nezbytnými úpravami zahrnut do tohoto nařízení. Toto osvědčení by mělo být vydáno v elektronické podobě a poskytnuto poslednímu vlastníkovu vozidla s ukončenou životností a následně by jej autorizované zpracovatelské zařízení a poslední vlastník měli zaslat příslušným orgánům členského státu, neboť jeho předložení umožňuje zrušit registraci vozidla. Elektronický oznamovací systém by měl umožňovat zaslání jak dokladu potvrzujícího sběr vozidla s ukončenou životností, tak i osvědčení o likvidaci.

Pozměňovací návrh

(47) Autorizované zpracovatelské zařízení by mělo **nést odpovědnost za vydání** osvědčení o likvidaci, které dokládá, že vozidlo s ukončenou životností bylo zpracováno. Je to nezbytné pro zajištění řádného dohledu nad nakládáním s vozidly s ukončenou životností. Minimální požadavky na toto osvědčení jsou v současné době stanoveny v rozhodnutí Komise 2002/151/ES⁵⁷ a obsah tohoto rozhodnutí by měl být s nezbytnými úpravami zahrnut do tohoto nařízení. Toto osvědčení by mělo být vydáno v elektronické podobě a poskytnuto poslednímu vlastníkovu vozidla s ukončenou životností a následně by jej autorizované zpracovatelské zařízení a poslední vlastník měli zaslat příslušným orgánům členského státu, neboť jeho předložení umožňuje zrušit registraci vozidla. Elektronický oznamovací systém by měl umožňovat zaslání jak dokladu potvrzujícího sběr vozidla s ukončenou životností, tak

i osvědčení o likvidaci.

⁵⁷ Rozhodnutí Komise 2002/151/ES ze dne 19. února 2002 o minimálních požadavcích na osvědčení o likvidaci vozidla vydané v souladu s čl. 5 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 50, 21.2.2002, s. 94).

⁵⁷ Rozhodnutí Komise 2002/151/ES ze dne 19. února 2002 o minimálních požadavcích na osvědčení o likvidaci vozidla vydané v souladu s čl. 5 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 50, 21.2.2002, s. 94).

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 48

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 45
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 49 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(49a) Pro zlepšení toku informací, boj proti problému pohřešovaných vozidel a vyjasnění odpovědnosti vlastníků vozidel je nezbytné posílit systémy vyřazování vozidel z registru. Tím se zajistí, že vozidla zůstanou sledovatelná a jejich stav bude ověřitelný, dokud nebude vydáno osvědčení o likvidaci nebo dokud nebude vozidlo vyvezeno. Za tímto účelem by členské státy, které umožňují dočasné vyřazení vozidla z registru, měly stanovit maximální dobu trvání takového vyřazení z registru a zajistit, aby jakékoli obnovení dočasného vyřazení z registru bylo uděleno pouze na vymezenou a omezenou dobu a pouze v případě, že lze zjistit, že vozidlo, které bylo vyřazeno z registru, stále existuje. Komise by kromě toho měla posoudit potřebu harmonizovaných minimálních požadavků na vyřazení vozidel z registru v celé Unii, aby se posílila odpovědnost za vozidla a zabránilo se jejich nezákonnému zpracování.

Pozměňovací návrh 46
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 51

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(51) Vzhledem ke klíčové úloze autorizovaných zpracovatelských

(51) Vzhledem ke klíčové úloze autorizovaných zpracovatelských

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

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

Pozměňovací návrh 47
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 52

Znění navržené Komisí

(52) Aby byla zajištěna sledovatelnost jejich činností, měla by autorizovaná zpracovatelská zařízení dokumentovat provedené zpracovatelské operace a elektronicky uchovávat záznam po dobu nejméně tří let a měla by být schopna na požádání tento záznam předložit příslušným vnitrostátním orgánům.

Pozměňovací návrh 48
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 53

Znění navržené Komisí

(53) Odstranění znečišťujících látek z vozidla s ukončenou životností je prvním krokem k prevenci poškození životního prostředí, lidského zdraví a rizik pro bezpečnost práce. Je tudíž zásadní, aby vozidlo s ukončenou

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh

(53) Odstranění znečišťujících látek z vozidla s ukončenou životností je prvním krokem k prevenci poškození životního prostředí, lidského zdraví a rizik pro bezpečnost práce. Je tudíž zásadní, aby vozidlo s ukončenou

životností prošlo nezbytnými operacemi odstranění znečišťujících látek co nejdříve po odevzdání v autorizovaném zpracovatelském zařízení, a to před dalším zpracováním. V této fázi by měly být odpadní oleje shromažďovány a skladovány odděleně od ostatních tekutin a kapalin a dále zpracovávány v souladu se směrnicí 2008/98/ES. Kromě toho by z vozidla s ukončenou životností měly být vyjmuty díly, konstrukční části a materiály obsahující olovo, kadmium, rtuť a šestimocný chrom, aby se zamezilo nepříznivým účinkům na člověka nebo životní prostředí.

životností prošlo nezbytnými operacemi odstranění znečišťujících látek co nejdříve po odevzdání v autorizovaném zpracovatelském zařízení, a to před dalším zpracováním. V této fázi by měly být odpadní oleje shromažďovány a skladovány odděleně od ostatních tekutin a kapalin a dále zpracovávány v souladu se směrnicí 2008/98/ES. **Kapaliny klimatizačních systémů používané v systémech řízení tepla by měly být také shromažďovány a skladovány odděleně od ostatních kapalin a pokud možno recyklovány nebo regenerovány a znovu použity.** Kromě toho by z vozidla s ukončenou životností měly být vyjmuty díly, konstrukční části a materiály obsahující olovo, kadmium, rtuť a šestimocný chrom, aby se zamezilo nepříznivým účinkům na člověka nebo životní prostředí.

Pozměňovací návrh 49
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 54

Znění navržené Komisí

(54) Za účelem zajištění řádného provádění nařízení (EU) **2023/** **[OP: nařízení o bateriích]** musí být z vozidla s ukončenou životností odděleně vyjmuty všechny baterie zabudované ve vozidlech a musí být uloženy na určeném místě k dalšímu zpracování.

Pozměňovací návrh 50
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 55

Pozměňovací návrh

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

Znění navržené Komisí

(55) Aby se maximalizoval potenciál opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí a byla zachována vysoká hodnota druhotných materiálů, které pocházejí z vozidel s ukončenou životností, měly by být některé díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností před drcením povinně vyjmuty. Dotčené díly a konstrukční části by měly být vyjmuty ruční nebo poloautomatickou demontáží. **S cílem podpořit pokrok v technologiích demontáže, třídění, drcení a operací po drcení by** mělo být možné se v určitých výjimečných případech odchýlit od požadavku na povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí. **Mělo by být prokázáno**, že dotyčné díly a konstrukční části lze těmito technologiemi vyjmout stejně účinně jako ručními nebo poloautomatickými postupy, aniž by se snížila kvalita výsledných frakcí zpracování. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy VII.

Pozměňovací návrh

(55) Aby se maximalizoval potenciál opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí a byla zachována vysoká hodnota druhotných materiálů, které pocházejí z vozidel s ukončenou životností, měly by být některé díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností před drcením povinně vyjmuty. Dotčené díly a konstrukční části by měly být vyjmuty ruční nebo poloautomatickou demontáží. Mělo **by** být možné se v určitých výjimečných případech odchýlit od požadavku na povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí, **mimo jiné pokud není tržní poptávka po opětovném použití, repasování nebo renovaci, nebo pokud autorizované zpracovatelské zařízení může prokázat**, že dotyčné díly a konstrukční části lze těmito technologiemi vyjmout stejně účinně jako ručními nebo poloautomatickými postupy, aniž by se snížila kvalita výsledných frakcí zpracování. **Za tímto účelem by Komise měla vymezit kritéria pro drcení s ostatním odpadem a mezní hodnoty pro zvýšení kvality výstupních frakcí.** S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy VII **a doplnění tohoto nařízení stanovením požadavků na kvalitu výstupních frakcí drcení.**

Pozměňovací návrh 51
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 57

Znění navržené Komisí

(57) Nařízení (EU) 2023/**[baterie]** stanoví pravidla pro udržitelnost, výkonnost, bezpečnost, sběr, recyklaci a druhotné využití baterií, jakož i pro informace o vyjmutí baterií pro hospodářské subjekty. Možnost druhotného využití baterií by měla být v tomto nařízení zohledněna tím, že baterie elektrického vozidla bude vyloučena ze základních dílů nebo konstrukčních částí, aby bylo možné vozidlo bezplatně předat ke zpracování bez baterie elektrického vozidla.

Pozměňovací návrh 52
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 58

Znění navržené Komisí

(58) Vzhledem k možnosti repasování a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost. Proto by mělo být vyjasněno, že díly a konstrukční části vyjmuté z vozidla s ukončenou životností, které jsou vhodné pro opětovné použití, repasování nebo renovaci, by neměly být považovány za odpad. To je nezbytné pro usnadnění přepravy, dopravy nebo

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh

(58) Vzhledem k možnosti repasování a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost. Proto by mělo být vyjasněno, že díly a konstrukční části vyjmuté z vozidla s ukončenou životností **nebo během fáze používání vozidla, včetně těch, které byly vyjmuty během opravy a údržby,** které jsou vhodné pro opětovné použití,

jakéhokoli jiného přenosu těchto dílů a konstrukčních částí. Příslušné vnitrostátní orgány by měly mít možnost vyžádat si od autorizovaného zpracovatelského zařízení, které dotčený díl nebo konstrukční část vyjmulo, dokumentaci, která pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných dílů a konstrukčních částí pro repasování, renovaci nebo opětovné použití.

repasování nebo renovaci, by neměly být považovány za odpad. To je nezbytné pro usnadnění přepravy, dopravy nebo jakéhokoli jiného přenosu těchto dílů a konstrukčních částí. **Na druhé straně by díly a konstrukční části, které nejsou vhodné pro opětovné použití, repasování nebo renovaci, měly být považovány za odpad a jejich vývoz by měl podléhat nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1157^{1a}.** Příslušné vnitrostátní orgány by měly mít možnost vyžádat si od autorizovaného zpracovatelského zařízení, které dotčený díl nebo konstrukční část vyjmulo, dokumentaci, která pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných dílů a konstrukčních částí pro repasování, renovaci nebo opětovné použití.

^{1a} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1157 ze dne 11. dubna 2024 o přepravě odpadů, o změně nařízení (EU) č. 1257/2013 a (EU) 2020/1056 a o zrušení nařízení (ES) č. 1013/2006 (Úř. věst. L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj>).

Pozměňovací návrh 53
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 61

Znění navržené Komisí

(61) S cílem podpořit rozvoj a řádné fungování trhu s opětovně

Pozměňovací návrh

(61) S cílem podpořit rozvoj a řádné fungování trhu s opětovně

použitelnými, renovovanými a repasovanými díly a konstrukčními částmi v Unii by členské státy měly být vybízeny k tomu, aby na vnitrostátní úrovni přijaly nezbytné pobídky na podporu opětovného používání, renovace a repasování dílů a konstrukčních částí bez ohledu na to, zda jsou vyjmuty během používání vozidla, nebo po ukončení jeho životnosti. Komise by měla usnadnit výměnu informací mezi členskými státy sdílením osvědčených postupů týkajících se pobídek přijatých na vnitrostátní úrovni s cílem sledovat jejich účinnost.

použitelnými, renovovanými, **modernizovanými** a repasovanými díly a konstrukčními částmi v Unii by členské státy měly být vybízeny k tomu, aby na vnitrostátní úrovni přijaly nezbytné pobídky na podporu opětovného používání, renovace, **modernizace** a repasování dílů a konstrukčních částí bez ohledu na to, zda jsou vyjmuty během používání vozidla, nebo po ukončení jeho životnosti. Komise by měla usnadnit výměnu informací mezi členskými státy sdílením osvědčených postupů týkajících se pobídek přijatých na vnitrostátní úrovni s cílem sledovat jejich účinnost. **Výměna údajů by měla probíhat bez zbytečného odkladu.**

Pozměňovací návrh 54
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 63

Znění navržené Komisí

(63) Recyklace všech plastů z vozidel s ukončenou životností by se měla neustále zlepšovat a je důležité zajistit dostatečnou nabídku recyklátů, aby byla uspokojena poptávka po recyklovaných plastech ve vozidlech. Je proto nutné stanovit konkrétní cíl recyklace ve výši 30 % plastů z vozidel s ukončenou životností. Tento cíl by doplňoval cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %) vozidel s ukončenou životností, jakož i pro opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle průměrné hmotnosti na vozidlo a rok. Aby se provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady usnadnilo

Pozměňovací návrh

(63) Recyklace všech plastů z vozidel s ukončenou životností by se měla neustále zlepšovat a je důležité zajistit dostatečnou nabídku recyklátů, aby byla uspokojena poptávka po recyklovaných plastech ve vozidlech. Je proto nutné stanovit konkrétní cíl recyklace ve výši 30 **procent** plastů z vozidel s ukončenou životností. Tento cíl by doplňoval cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 **procent**) vozidel s ukončenou životností, jakož i pro opětovné použití a využití (95 **procent**) vozidel s ukončenou životností podle průměrné hmotnosti na vozidlo a rok. Aby se provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady

provádění těchto požadavků, je třeba stanovit tříleté přechodné období. Mezitím by měly být nadále uplatňovány stávající cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %), jakož i opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle směrnice 2000/53/ES a na základě definice recyklace v uvedené směrnici.

usnadnilo provádění těchto požadavků, je třeba stanovit tříleté přechodné období. Mezitím by měly být nadále uplatňovány stávající cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 **procent**), jakož i opětovné použití a využití (95 **procent**) vozidel s ukončenou životností podle směrnice 2000/53/ES a na základě definice recyklace v uvedené směrnici.

Hmotnost recyklovaného plastu a celková hmotnost plastů by neměly zahrnovat jiné elastomery a termosety než polyuretanové pěny.

Pozměňovací návrh 55
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 64

Znění navržené Komisí

(64) Je důležité zvýšit využití vysoce kvalitních druhotných materiálů zlepšením procesů drcení vozidel s ukončenou životností. Proto by **se** vozidla s ukončenou životností, jejich díly, konstrukční části a materiály **neměly zpracovávat** v drticím zařízení v kombinaci s obalovými odpady a odpadními elektrickými a elektronickými zařízeními, **zejména za účelem lepšího oddělení mědi od ocelových frakcí.**

Pozměňovací návrh 56
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 66

Znění navržené Komisí

(66) Vozidla s ukončenou životností jsou klasifikována jako nebezpečný odpad a nelze je

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh

(66) Vozidla s ukončenou životností jsou klasifikována jako nebezpečný odpad a nelze je

vyvážet do zemí, které nejsou členy OECD. Vozidla s ukončenou životností, která byla zbavena znečišťujících látek, lze nadále zpracovávat mimo Unii za předpokladu, že se tato vozidla s ukončenou životností po odstranění znečišťujících látek přepravují v souladu s nařízením (ES) **č. 1013/2006**.

vyvážet do zemí, které nejsou členy OECD. Vozidla s ukončenou životností, která byla zbavena znečišťujících látek, lze nadále zpracovávat mimo Unii za předpokladu, že se tato vozidla s ukončenou životností po odstranění znečišťujících látek přepravují v souladu s nařízením (ES) **2024/1157**.

Pozměňovací návrh 57
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 67

Znění navržené Komisí

(67) V případě, že je vozidlo s ukončenou životností přepravováno z Unie do třetí země, měl by vývozce předložit listinné důkazy schválené příslušným orgánem v zemi určení, které potvrzují, že podmínky zpracování jsou v **zásadě** rovnocenné požadavkům tohoto nařízení a požadavkům na ochranu lidského zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie, v souladu s nařízením (EU) **[nové nařízení o přepravě odpadů]**.

Pozměňovací návrh

(67) V případě, že je vozidlo s ukončenou životností přepravováno z Unie do třetí země, měl by vývozce předložit listinné důkazy schválené příslušným orgánem v zemi určení, které potvrzují, že podmínky zpracování jsou **považovány za** rovnocenné požadavkům tohoto nařízení a požadavkům na ochranu lidského zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie, v souladu s nařízením (EU) **2024/1157. Aby bylo možné rozlišovat mezi přepravou ojetých vozidel a vozidel s ukončenou životností, měly by mít příslušné orgány členských států možnost provádět kontroly, mají-li podezření, že vozidla deklarovaná jako ojetá jsou ve skutečnosti vozidly s ukončenou životností. Pokud takové kontroly potvrdí, že dotyčná vozidla jsou vozidly s ukončenou životností, mohou být náklady na kontrolu a jakékoli související**

**skladování účtovány
hospodářskému subjektu
odpovědnému za přepravu.**

**Pozměňovací návrh 58
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 68**

Znění navržené Komisí

(68) S cílem zajistit, aby vozidla s ukončenou životností byla zpracována způsobem udržitelným z hlediska životního prostředí, je důležité jasně stanovit status vozidla po celou dobu jeho životnosti, zejména v situacích, kdy je třeba rozlišit ojetá vozidla od vozidel s ukončenou životností. **Vlastník vozidla, který hodlá převést vlastnictví ojetého vozidla, by měl být zejména povinen prokázat, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností. Pro posouzení statusu ojetého vozidla by měl jeho vlastník, ostatní hospodářské subjekty a příslušné orgány ověřit, zda jsou splněna konkrétní kritéria určující, že se jedná o vozidlo s ukončenou životností, či nikoli. Za účelem zohlednění technického a vědeckého pokroku by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy I, která stanoví kritéria, kdy se jedná o vozidlo s ukončenou životností.**

Pozměňovací návrh

(68) S cílem zajistit, aby vozidla s ukončenou životností byla zpracována způsobem udržitelným z hlediska životního prostředí, je důležité jasně stanovit status vozidla po celou dobu jeho životnosti, zejména v situacích, kdy je třeba rozlišit ojetá vozidla od vozidel s ukončenou životností. **V případě, že** vlastnictví ojetého vozidla **převádí hospodářský subjekt v rámci Unie, měl by informovat nabývající osobu,** že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností, **a to předložením osvědčení o technické způsobilosti vozidla nebo informací, že vozidlo splňuje stanovená kritéria opravitelnosti. Vlastník vozidla, který hodlá vyvézt ojeté vozidlo mimo Unii, by měl být povinen poskytnout dokumentaci, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností. Tato dokumentace by měla sestávat z platného osvědčení o technické způsobilosti vozidla nebo, není-li takové osvědčení k dispozici, z posouzení provedeného příslušnými orgány odpovědnými za vydávání osvědčení o technické způsobilosti vozidla.** Pro posouzení statusu ojetého vozidla by měl jeho

vlastník, ostatní hospodářské subjekty a příslušné orgány ověřit, zda jsou splněna konkrétní kritéria určující, že se jedná o vozidlo s ukončenou životností, či nikoli.

Pozměňovací návrh 59
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 68 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(68a) Je rovněž důležité zachovat právo každého vlastníka svobodně rozhodovat o svém majetku. Vlastník ojetého vozidla by měl mít po posouzení orientačních kritérií pro vozidla možnost rozhodnout, zda má být vozidlo prohlášeno za vozidlo s ukončenou životností a odevzdáno do sběrného místa nebo autorizovaného zpracovatelského zařízení, nebo zda stojí za to vozidlo opravit.

Pozměňovací návrh 60
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 69

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(69) Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“⁵⁹ zdůraznil, že je třeba, aby Komise navrhla nová opatření k řešení vnější environmentální stopy Unie spojené s vývozem vozidel s ukončenou životností a ojetých vozidel. Vzhledem k tomu, že vývoz ojetých vozidel způsobuje závažné problémy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví, jak dokládá

(69) Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“⁵⁹ zdůraznil, že je třeba, aby Komise navrhla nová opatření k řešení vnější environmentální stopy Unie spojené s vývozem vozidel s ukončenou životností a ojetých vozidel. Vzhledem k tomu, že vývoz ojetých vozidel způsobuje závažné problémy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví, jak dokládá

Program OSN pro životní prostředí⁶⁰, a že Unie je největším vývozcem ojetých vozidel na světě, je nezbytné stanovit na úrovni Unie konkrétní požadavky upravující vývoz ojetých vozidel [z Unie]. Požadavky by měly být založeny na objektivních kritériích, podle kterých ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností a má být způsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU⁶¹. To by mělo zajistit, aby do třetí země mohla být vyvážena pouze ojetá vozidla, která jsou vhodná k provozu na silnicích Unie, čímž se sníží riziko, že vývoz ojetých vozidel z Unie přispěje ke znečištění ovzduší nebo dopravním nehodám ve třetích zemích. Aby celní orgány mohly ověřit, že jsou tyto požadavky při vývozu splněny, měla by být každá osoba vyvážející ojeté vozidlo povinna poskytnout těmto orgánům identifikační číslo vozidla a prohlášení potvrzující, že ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností a že je považováno za způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.

⁵⁹ COM(2021)0400

⁶⁰

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

⁶¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich

Program OSN pro životní prostředí⁶⁰, a že Unie je největším vývozcem ojetých vozidel na světě, je nezbytné stanovit na úrovni Unie konkrétní požadavky upravující vývoz ojetých vozidel [z Unie]. Požadavky by měly být založeny na objektivních kritériích, podle kterých ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností **nebo** má být způsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU⁶¹ a **má být zařazeno do vnitrostátního systému registrace vozidel**. To by mělo zajistit, aby do třetí země mohla být vyvážena pouze ojetá vozidla, která jsou vhodná k provozu na silnicích Unie, čímž se sníží riziko, že vývoz ojetých vozidel z Unie přispěje ke znečištění ovzduší nebo dopravním nehodám ve třetích zemích. Aby celní orgány mohly ověřit, že jsou tyto požadavky při vývozu splněny, měla by být každá osoba vyvážející ojeté vozidlo povinna poskytnout těmto orgánům identifikační číslo vozidla a prohlášení potvrzující, že ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností **nebo** že je považováno za způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.

⁵⁹ COM(2021)0400

⁶⁰

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

⁶¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich

přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).

přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).

Pozměňovací návrh 61
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 70

Znění navržené Komisí

(70) Je důležité zavést mechanismus, který umožní účinně ověřovat soulad ojetých vozidel s požadavky na vývoz, aniž by byl ztěžován obchod mezi Uníí a třetími zeměmi. Komise by proto měla zavést elektronický systém, který by orgánům členských států umožnil vyměňovat si v reálném čase informace o identifikačním čísle vozidla a stavu technické způsobilosti ojetých vozidel určených k vývozu. S ohledem na stávající vlastnosti a funkce spojené se sdílením informací o vozidlech registrovaných v Unii mezi orgány pro registraci vozidel vyvinula Komise platformu pro výměnu zpráv MOVE-HUB, která slouží k propojení vnitrostátních elektronických registrů členských států. Platforma v současné době zabezpečuje propojení registrů podniků silniční dopravy (ERRU), registrů řidičských průkazů (RESPER), propojení registrů pro výcvik řidičů z povolání (ProDriveNet), oznamování závad při silničních kontrolách vozidel (RSI) a propojení registrů karet tachografu řidiče (TACHOnet). Funkce platformy MOVE-HUB by proto měly být dále rozšířeny, aby umožňovaly výměnu informací o identifikačním čísle vozidla a stavu technické způsobilosti ojetých vozidel určených

Pozměňovací návrh

(70) Je důležité zavést mechanismus, který umožní účinně ověřovat soulad ojetých vozidel s požadavky na vývoz, aniž by byl ztěžován obchod mezi Uníí a třetími zeměmi. Komise by proto měla zavést elektronický systém, který by orgánům členských států umožnil vyměňovat si a **ověřovat** v reálném čase informace o identifikačním čísle vozidla a stavu technické způsobilosti ojetých vozidel určených k vývozu. S ohledem na stávající vlastnosti a funkce spojené se sdílením informací o vozidlech registrovaných v Unii mezi orgány pro registraci vozidel vyvinula Komise platformu pro výměnu zpráv MOVE-HUB, která slouží k propojení vnitrostátních elektronických registrů členských států. **Členské státy by měly mít možnost využívat Evropský informační systém vozidel a řidičských oprávnění (EUCARIS) pro připojení k elektronickému systému MOVE-HUB.** Platforma v současné době zabezpečuje propojení registrů podniků silniční dopravy (ERRU), registrů řidičských průkazů (RESPER), propojení registrů pro výcvik řidičů z povolání (ProDriveNet), oznamování závad při silničních kontrolách vozidel (RSI)

k vývozu. Aby mohly celní orgány elektronicky a automaticky ověřit, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje požadavky na vývoz, měl by být elektronický systém provozovaný platformou MOVE-HUB propojen s jednotným portálem EU pro oblast celnictví v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2399⁶². Toto nařízení stanoví komplexní rámec automatizovaných kontrol, které se vztahují na konkrétní necelní formalitu Unie. Proto by toto nařízení mělo stanovit hlavní prvky, které mají být kontrolovány, zatímco technické aspekty provádění této kontroly by byly stanoveny podle nařízení (EU) 2022/2399.

a propojení registrů karet tachografu řidiče (TACHOnet). Funkce platformy MOVE-HUB by proto měly být dále rozšířeny, aby umožňovaly výměnu a **ověření** informací o identifikačním čísle vozidla a stavu technické způsobilosti ojetých vozidel určených k vývozu. Aby mohly celní orgány elektronicky a automaticky ověřit, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje požadavky na vývoz, měl by být elektronický systém provozovaný platformou MOVE-HUB propojen s jednotným portálem EU pro oblast celnictví v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2399⁶². Toto nařízení stanoví komplexní rámec automatizovaných kontrol, které se vztahují na konkrétní necelní formalitu Unie. Proto by toto nařízení mělo stanovit hlavní prvky, které mají být kontrolovány, zatímco technické aspekty provádění této kontroly by byly stanoveny podle nařízení (EU) 2022/2399.

⁶² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2399 ze dne 23. listopadu 2022, kterým se zřizuje jednotný portál Evropské unie pro oblast celnictví a mění nařízení (EU) č. 952/2013 (Úř. věst. L 317, 9.12.2022, s. 1).

⁶² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2399 ze dne 23. listopadu 2022, kterým se zřizuje jednotný portál Evropské unie pro oblast celnictví a mění nařízení (EU) č. 952/2013 (Úř. věst. L 317, 9.12.2022, s. 1).

Pozměňovací návrh 62
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 73

Znění navržené Komisí

(73) Je důležité, aby celní orgány mohly provádět kontroly ojetých

Pozměňovací návrh

(73) Je důležité, aby celní orgány mohly provádět kontroly ojetých

vozidel určených k vývozu v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013⁶³. Značná část ojetých vozidel opouštějících Unii směřuje do zemí, kde jsou nebo mohou být zavedeny požadavky na dovoz, například požadavky na stáří vozidla nebo jeho emise. Je důležité, aby celní orgány mohly elektronicky a automaticky ověřit – prostřednictvím jednotného portálu EU pro oblast celnictví –, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje tyto požadavky, pokud informace o těchto požadavcích dotčené třetí země oficiálně sdělí Komisi. V zájmu ochrany životního prostředí a bezpečnosti silničního provozu ve třetích zemích by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení těchto požadavků.

⁶³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1).

vozidel určených k vývozu v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013⁶³. Značná část ojetých vozidel opouštějících Unii směřuje do zemí, kde jsou nebo mohou být zavedeny požadavky na dovoz, například požadavky na stáří vozidla nebo jeho emise. Je důležité, aby celní orgány mohly elektronicky a automaticky ověřit – prostřednictvím jednotného portálu EU pro oblast celnictví –, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje tyto požadavky, pokud informace o těchto požadavcích dotčené třetí země oficiálně sdělí Komisi. ***Pro usnadnění dodržování předpisů by Komise měla na specializovaném online portálu zveřejňovat a aktualizovat oznámené zvláštní podmínky uložené třetími zeměmi, které souvisejí s ochranou životního prostředí nebo bezpečností silničního provozu.*** V zájmu ochrany životního prostředí a bezpečnosti silničního provozu ve třetích zemích by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení těchto požadavků.

⁶³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1).

Znění navržené Komisí

(76) Kontroly by se měly vztahovat na dodržování ustanovení o vývozu ojetých vozidel a o zpracování vozidel s ukončenou životností. Každý rok by se kontroly měly týkat alespoň 10 % autorizovaných zpracovatelských zařízení a provozovatelů. Kontrole by měla být podrobena také pracoviště provozovatelů zařízení oprav a údržby. Je třeba zdůraznit, že kontroly prováděné podle tohoto nařízení by měly doplňovat kontroly přepravy vozidel s ukončenou životností, které jsou komplexně upraveny v nařízení **[OP]: nové nařízení o přepravě odpadů**.

Pozměňovací návrh

(76) **Členské státy by měly vypracovat plány kontrol pro sledování nezákonného zpracování vozidel.** Kontroly by se měly vztahovat na dodržování ustanovení o vývozu ojetých vozidel a o zpracování vozidel s ukončenou životností. Každý rok by se kontroly měly týkat alespoň 10 **procent** autorizovaných zpracovatelských zařízení a provozovatelů. Kontrole by měla být podrobena také pracoviště provozovatelů zařízení oprav a údržby, **sběrná místa a další zařízení a hospodářské subjekty, které mohou zpracovávat vozidla s ukončenou životností nebo prodávat ojetá vozidla nebo jejich náhradní díly a konstrukční části.** Je třeba zdůraznit, že kontroly prováděné podle tohoto nařízení by měly doplňovat kontroly přepravy vozidel s ukončenou životností, které jsou komplexně upraveny v nařízení **(EU) 2024/1157**.

Pozměňovací návrh 64 Návrh nařízení Bod odůvodnění 77

Znění navržené Komisí

(77) Členské státy by měly zavést mechanismy spolupráce na vnitrostátní a mezinárodní úrovni, aby kontroly mohly probíhat efektivně. Tyto mechanismy by měly umožňovat výměnu údajů o registraci vozidel, které jsou nezbytné pro sledování vozidel a kontrolu, zda byla po dosažení fáze ukončení životnosti řádně

Pozměňovací návrh

(77) Členské státy by měly zavést mechanismy spolupráce na vnitrostátní a mezinárodní úrovni, aby kontroly mohly probíhat efektivně **s cílem usnadnit prevenci a odhalování nezákonného zpracování a vývozu vozidel s ukončenou životností a trvale řešit otázku „pohřešovaných vozidel“**. Tyto

zpracována.

mechanismy by měly umožňovat výměnu údajů o registraci vozidel, které jsou nezbytné pro sledování vozidel a kontrolu, zda byla po dosažení fáze ukončení životnosti řádně zpracována. V **zájmu usnadnění spolupráce mezi členskými státy by Komise měla zřídit zvláštní síť pro zajištění účinné koordinace vnitrostátních politik týkajících se prosazování práva.**

Pozměňovací návrh 65
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 86

Znění navržené Komisí

(86) Za jeden z hlavních problémů při provádění směrnice 2000/53/ES jsou považována pohřešovaná vozidla. Neexistence efektivního systému, který by umožňoval výměnu informací o stavu registrace vozidel mezi členskými státy v reálném čase, ztěžuje sledovatelnost a byla označena za příčinu vysokého počtu „pohřešovaných vozidel“ v Unii. Komise **by měla** pro účely řešení tohoto problému **navrhnout** revizi směrnice Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel. Tato revize by měla vyžadovat, aby členské státy u vozidel registrovaných na jejich území elektronicky zaznamenávaly údaje umožňující řádně zdokumentovat důvody pro zrušení registrace vozidla, zejména pokud bylo vozidlo zpracováno jako vozidlo s ukončenou životností v autorizovaném zpracovatelském zařízení, přeregistrováno v jiném členském státě, vyvezeno do třetí

Pozměňovací návrh

(86) Za jeden z hlavních problémů při provádění směrnice 2000/53/ES jsou považována pohřešovaná vozidla. Neexistence efektivního systému, který by umožňoval výměnu informací o stavu registrace vozidel mezi členskými státy v reálném čase, ztěžuje sledovatelnost a byla označena za příčinu vysokého počtu „pohřešovaných vozidel“ v Unii. Komise pro účely řešení tohoto problému **navrhla** revizi směrnice Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel⁶⁷. Tato revize by měla vyžadovat, aby členské státy u vozidel registrovaných na jejich území elektronicky zaznamenávaly údaje umožňující řádně zdokumentovat důvody pro zrušení registrace vozidla, zejména pokud bylo vozidlo zpracováno jako vozidlo s ukončenou životností v autorizovaném zpracovatelském zařízení, přeregistrováno v jiném členském státě, vyvezeno do třetí

země mimo Unii nebo odcizeno. Aby se zabránilo nezákonné demontáži nebo vývozu vozidel, která byla dočasně vyřazena z registru, měli by být vlastníci vozidel navíc povinni neprodleně oznámit vnitrostátnímu orgánu pro registraci vozidel veškeré změny ve vlastnictví vozidel. Tyto změny doplňují stávající požadavky uložené členským státům, pokud jde o elektronické zaznamenávání údajů o všech vozidlech registrovaných na jejich území, a navazují na ně.

⁶⁷ Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57).

země mimo Unii nebo odcizeno. Aby se zabránilo nezákonné demontáži nebo vývozu vozidel, která byla dočasně vyřazena z registru, měli by být vlastníci vozidel navíc povinni neprodleně oznámit vnitrostátnímu orgánu pro registraci vozidel veškeré změny ve vlastnictví vozidel. Tyto změny doplňují stávající požadavky uložené členským státům, pokud jde o elektronické zaznamenávání údajů o všech vozidlech registrovaných na jejich území, a navazují na ně.

⁶⁷ Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57).

Pozměňovací návrh 66
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 87

Znění navržené Komisí

(87) Vzhledem k potřebě zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zohlednit vědecký pokrok by Komise měla předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení a jeho dopadu na fungování jednotného trhu a životní prostředí. Komise by měla do své zprávy zahrnout hodnocení ustanovení o projektování nových vozidel, včetně cílů pro opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, včetně cílů recyklace, a o sankcích, jakož i posouzení potřeby a proveditelnosti dalšího rozšíření oblasti působnosti tohoto nařízení na některá vozidla

Pozměňovací návrh

(87) Vzhledem k potřebě zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zohlednit vědecký pokrok by Komise měla předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení a jeho dopadu na fungování jednotného trhu a životní prostředí. Komise by měla do své zprávy zahrnout hodnocení ustanovení o projektování nových vozidel, včetně cílů pro opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, včetně cílů recyklace, a o sankcích, jakož i posouzení potřeby a proveditelnosti dalšího rozšíření oblasti působnosti tohoto nařízení na některá

kategorie L, těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla. Toto posouzení by se mělo zaměřit nejen na aspekty týkající se zpracování vozidel s ukončenou životností, ale také na význam a přidanou hodnotu stanovení požadavků na projektování.

vozidla, **jako jsou karavany, vozidla vyráběná ve více fázích nebo** těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla. Toto posouzení by se mělo zaměřit nejen na aspekty týkající se zpracování vozidel s ukončenou životností, ale také na význam a přidanou hodnotu stanovení požadavků na projektování **a na dopad opatření týkajících se ustanovení o postupech, které mohou ovlivnit kvalitní recyklaci vozidel po skončení jejich životnosti, opatření zaměřených na řešení problému „pohřešovaných vozidel“, a zejména na nedovolené zpracování a vývoz vozidel s ukončenou životností, jakož i na dopad rozdílů ve vnitrostátních kritériích technické způsobilosti uplatňovaných při vývozu ojetých vozidel a v rámci vnitřního trhu.**

Pozměňovací návrh 67
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 88

Znění navržené Komisí

(88) Zpráva Komise by měla rovněž obsahovat posouzení opatření týkajících se poskytování informací o látkách vzbuzujících obavy přítomných ve vozidlech a posouzení toho, zda je třeba zlepšit sledovatelnost takových látek. Měla by také posoudit, zda je třeba zavést opatření týkající se látek, které mohou ovlivnit zpracování vozidel po ukončení jejich životnosti, aby bylo dosaženo většího souladu s nařízením (EU) **[ekodesign udržitelných výrobků]**.

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 68
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 88 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(88a) Komise by rovněž měla na základě prohlášení výrobců vyhodnotit, zda jsou výrobci na dobré cestě ke splnění cílů týkajících se recyklovaných plastů. Posouzení by mělo zejména vyhodnotit dostupnost vhodných technologií recyklace plastů, dostatečnou dostupnost recyklovaných plastů, úroveň kvality recyklovaných plastů ve srovnání s požadovanou úrovní bezpečnosti a technické a ekonomické překážky pro dosažení cíle. K tomuto posouzení by případně měl být připojen legislativní návrh Komise na změnu příslušných ustanovení tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 69
Návrh nařízení
Bod odůvodnění 95

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(95) Použití všech ustanovení týkajících se vozidel kategorií **L3e-L7e**, M2, M3, N2, N3 a O by mělo být odloženo, aby hospodářské subjekty měly dostatek času na splnění nových požadavků. To je důležité zejména s ohledem na povolení pro autorizovaná zpracovatelská zařízení, která jsou schopna odstraňovat z těchto vozidel znečišťující látky a provádět jejich další zpracování.

(95) Použití všech ustanovení týkajících se vozidel kategorií L, M2, M3, N2, N3 a O by mělo být odloženo, aby hospodářské subjekty měly dostatek času na splnění nových požadavků. To je důležité zejména s ohledem na povolení pro autorizovaná zpracovatelská zařízení, která jsou schopna odstraňovat z těchto vozidel znečišťující látky a provádět jejich další zpracování.

Pozměňovací návrh 70
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 1 - písm. c

Znění navržené Komisí

c) ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 60 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií **L3e, L4e, L5e, L6e a L7e** ve smyslu čl. 4 odst. 2 **písm. c) až g)** nařízení (EU) č. 168/2013.

Pozměňovací návrh

c) ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 60 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií L ve smyslu čl. 4 odst. 2 nařízení (EU) č. 168/2013.

Pozměňovací návrh 71
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 2 - písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) vozidla zvláštního určení definovaná v čl. 3 bodě 31 nařízení (EU) 2018/858 vyráběná malým výrobcem;

Pozměňovací návrh 72
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 2 - písm. c b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

cb) vozidla kategorií L vyráběna v malých sériích, jak uvádí článek 42 nařízení (EU) č. 168/2013;

Pozměňovací návrh 73
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 2 - písm. c c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

cc) vozidla zkonstruovaná a vyrobená nebo upravená k použití pouze ozbrojenými silami, jak je uvedeno v čl. 2 odst. 2 písm. d) nařízení (EU) 2018/858;

**Pozměňovací návrh 74
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 2 - písm. c d (nové)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

**Pozměňovací návrh 75
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 2 - písm. c e (nové)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ce) jízdní kola určená ke šlapání z kategorie vozidel L1e-B, jak je uvedeno v bodu 1.1.2 přílohy XIX nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 3/2014;

**Pozměňovací návrh 76
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 2 - písm. d**

Znění navržené Komisí

d) historická vozidla
definovaná v čl. 3 bodě 7
směrnice 2014/45/EU.

Pozměňovací návrh

d) historická vozidla
definovaná v čl. 3 bodě 7
směrnice 2014/45/EU **a všechny
jejich díly, konstrukční části
a náhradní díly potřebné pro
jejich údržbu a nezbytné
k zachování jejich statusu
historického vozidla;**

Pozměňovací návrh 77

Návrh nařízení

Čl. 2 - odst. 2 - písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**da) vozidla zvláštního
kulturního zájmu, pokud jsou
jako taková úředně uznána
příslušným orgánem
členského státu, v němž jsou
registrována, v souladu
s podmínkami stanovenými
v příloze Xa tohoto nařízení.**

Pozměňovací návrh 78

Návrh nařízení

Čl. 2 - odst. 4 - návětí

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4. Bez ohledu na odst. 1 písm.
c) se na vozidla a vozidla
s ukončenou životností kategorií
L3e, L4e, L5e, L6e a L7e
nevztahují tato ustanovení:

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

Pozměňovací návrh 79

Návrh nařízení

Čl. 2 - odst. 4 - písm. a

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

a) články uvedené

vypouští se

v odstavci 3;

Pozměňovací návrh 80

Návrh nařízení

Čl. 2 - odst. 4 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) **články uvedené
v odstavci 3;**

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 81

Návrh nařízení

Čl. 2 - odst. 4 - písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

aa) **článek 5 o požadavcích
na látky ve vozidlech;**

Pozměňovací návrh 82

Návrh nařízení

Čl. 2 - odst. 4 - písm. a b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ab) **článek 6 o minimálním
recyklovaném obsahu ve
vozidlech;**

Pozměňovací návrh 83

Návrh nařízení

Čl. 2 - odst. 4 - písm. a c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ac) **článek 9 o strategii
oběhovosti;**

Pozměňovací návrh 84

Návrh nařízení

Čl. 2 - odst. 4 - písm. a d (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**ad) článek 10 o prohlášení
o recyklovaném obsahu
přítomném ve vozidlech;**

**Pozměňovací návrh 85
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 4 - písm. a e (nové)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**ae) článek 13 o pasu
oběhovosti vozidla;**

**Pozměňovací návrh 86
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 4 - písm. a f (nové)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**af) článek 21 o modulaci
poplatků;**

**Pozměňovací návrh 87
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 4 - písm. a g (nové)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

**Pozměňovací návrh 88
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 4 - písm. a h (nové)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**ah) článek 28 o obecných
požadavcích na drčení;**

Pozměňovací návrh 89
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 4 - písm. a i (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**ai) článek 34 o cílech
opětovného použití, recyklace
a využití;**

Pozměňovací návrh 90
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 4 - písm. a j (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**aj) článek 35 o zákazu
skládání nebezpečného
odpadu;**

Pozměňovací návrh 91
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 4 - písm. a k (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**ak) článek 36 o přepravě
vozidel s ukončenou
životností;**

Pozměňovací návrh 92
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 5 - věty

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5. Bez ohledu na odst. 2 písm.
a) se na vozidla zvláštního určení
vztahují tato ustanovení:

5. Bez ohledu na odst. 2 písm.
a) se na **všechna** vozidla
zvláštního určení **s výjimkou
obytných automobilů
a obytných přívěsů
definovaných v příloze I části
A bodech 5.1 a 5.6 nařízení
(EU) 2018/858** vztahují tato

ustanovení:

Pozměňovací návrh 93
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 6 - větě

Znění navržené Komisí

6. Bez ohledu na odst. 1 písm. b) a c) se články 16, 19, 20, 27 a 46 až 49 použijí na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií **L3, L4, L5, L6, L7**, M2, M3, N2, N3 a O s těmito úpravami:

Pozměňovací návrh

6. Bez ohledu na odst. 1 písm. b) a c) se články 16, 19, 20, 27 a 46 až 49 použijí na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií L, M2, M3, N2, N3 a O s těmito úpravami:

Pozměňovací návrh 94
Návrh nařízení
Čl. 2 - odst. 6 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6a. Bez ohledu na odst. 1 písm. c) tohoto článku se články 7 a 30 použijí na vozidla a vozidla s ukončenou životností kategorií L s těmito úpravami;

a) článek 7 se použije na vozidla kategorií L pouze s ohledem na položky 1, 3, 5, 8 a 9 části C přílohy VII;

b) článek 30 se použije na vozidla kategorií L pouze s ohledem na položky 1, 3, 5, 8 a 9 části C přílohy VII.

Pozměňovací návrh 95
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 1

Znění navržené Komisí

(1) „vozidlem“ jakékoli vozidlo definované v čl. 3 bodě 15

Pozměňovací návrh

(1) „vozidlem“ jakékoli vozidlo definované v čl. 3 bodě 15

nařízení (EU) 2018/858 nebo
uvedené v čl. 4 odst. 2 **písm. c)**
až g) nařízení (EU) č. 168/2013;

nařízení (EU) 2018/858 nebo
uvedené v čl. 4 odst. 2 nařízení
(EU) č. 168/2013;

Pozměňovací návrh 96
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 2

Znění navržené Komisí

(2) „vozidlem s ukončenou
životností“ vozidlo, které je
odpadem podle definice v čl. 3
bodě 1 směrnice 2008/98/ES,
nebo vozidlo, které je
neopravitelné podle kritérií
uvedených v příloze I části
A **bodech 1 a 2**;

Pozměňovací návrh

(2) „vozidlem s ukončenou
životností“ vozidlo, které je
odpadem podle definice v čl. 3
bodě 1 směrnice 2008/98/ES,
nebo vozidlo, které je
neopravitelné podle kritérií
uvedených v příloze I části
A **bodě 1 tohoto nařízení**;

Pozměňovací návrh 97
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 7 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**7a) „regenerací“ opětovné
zpracování použité kapaliny
v systému klimatizace na
ekvivalentní výkonnost nově
vyrobené látky, s přihlédnutím
k jejímu zamýšlenému použití,
v autorizovaných
regeneračních zařízeních,
která mají vhodné vybavení
a postupy umožňující
regeneraci těchto kapalin
a která mohou posoudit
a potvrdit úroveň požadované
kvality;**

Pozměňovací návrh 98
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 9

Znění navržené Komisí

(9) „plastem“ polymer ve smyslu čl. 3 bodu 5 nařízení (ES) č. 1907/2006, do kterého mohly být přidány přísady nebo jiné látky;

Pozměňovací návrh

(9) „plastem“ polymer ve smyslu čl. 3 **bodů 2 a 3** nařízení **Komise (EU) č. 10/2011^{1a}**, do kterého mohly být přidány přísady nebo jiné látky a **který může fungovat jako hlavní konstrukční komponent konečných materiálů a částí**;

^{1a} Nařízení Komise (EU) č. 10/2011 ze dne 14. ledna 2011 o materiálech a předmětech z plastů určených pro styk s potravinami (Úř. věst. L 12, 15.1.2011, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/10/oj>).

Pozměňovací návrh 99
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 9 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

9a) „recyklovaným plastem“ plast, který byl odpadem před recyklací ve smyslu definice v čl. 3 bodě 17 směrnice 2008/98/ES a který byl získán recyklací;

Pozměňovací návrh 100
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 10 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

10a) „odpadem z výroby“ materiál odkloněný z toku odpadu během výrobního procesu, s výjimkou opětovného využití materiálů,

***jako je přepracování,
přebroušení nebo sešrotování,
které vznikly během tohoto
procesu a mohou být znovu
využity v rámci stejného
procesu, v němž vznikly;***

Pozměňovací návrh 101
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 11 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

***11a) „tokem plastového
odpadu od konečného
spotřebitele“ tok zahrnující
mimo jiné odpad
z termoplastů, reaktoplastů
a elastomerů, jak je definován
v čl. 3 odst. 1 směrnice
2008/98/ES, který vzniká
z výrobků obsahujících plasty
po jejich uvedení na trh;***

Pozměňovací návrh 102
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 14

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(14) „baterií elektrického
vozidla“ baterie elektrického
vozidla podle definice v čl. 3 bodě
14 nařízení (EU) 2023/ **[baterie
a odpadní baterie]**;

(14) „baterií elektrického
vozidla“ baterie elektrického
vozidla podle definice v čl. 3 bodě
14 nařízení (EU) 2023/**1542**;

Pozměňovací návrh 103
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 14 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

***14a) „baterií lehkého
dopravního prostředku“ nebo
„baterií LMT“ baterie lehkého
dopravního prostředku podle***

**definice v čl. 3 bodě 11
nařízení (EU) 2023/1542;**

**Pozměňovací návrh 104
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 15**

Znění navržené Komisí

(15) „autorizovaným zpracovatelským zařízením“ jakékoli zařízení nebo podnik, kterému je v souladu se směrnicí 2008/98/ES a tímto nařízením povoleno provádět sběr a zpracování vozidel s ukončenou životností;

Pozměňovací návrh

(15) „autorizovaným zpracovatelským zařízením“ jakékoli zařízení nebo podnik, kterému je v souladu se směrnicí 2008/98/ES a tímto nařízením povoleno provádět sběr, **uchovávání** a zpracování vozidel s ukončenou životností **nebo jejich dílů a konstrukčních částí, ať už samostatně nebo ve spolupráci s dalšími zpracovatelskými zařízeními;**

**Pozměňovací návrh 105
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 18**

Znění navržené Komisí

(18) „provozovatelem zařízení oprav a údržby“ ***jakákoli*** fyzická nebo právnická osoba, která ***v souvislosti se svou obchodní, podnikatelskou, řemeslnou nebo profesní činností poskytuje služby oprav nebo údržby, ať už nezávisle na výrobcích, nebo s jejich povolením;***

Pozměňovací návrh

(18) „provozovatelem zařízení oprav a údržby“ fyzická nebo právnická osoba, která ***je přímo nebo nepřímo zapojena do oprav a údržby vozidel, včetně opraven, výrobců nebo distributorů opravárenských zařízení, nástrojů nebo náhradních dílů, vydavatelů technických informací, automobilových klubů, poskytovatelů silničních asistenčních služeb, subjektů nabízejících inspekční a zkušební služby a subjektů zajišťujících školení pro instalační techniky, výrobce a servisní techniky, kteří se zaměřují na vybavení vozidel***

***s alternativním palivem;
rozumí se tím také
autorizované opravny, prodejci
a distributoři v rámci
distribučního systému daného
výrobce vozidel v rozsahu,
v jakém poskytují služby oprav
a údržby pro vozidla, u nichž
nejsou členy distribučního
systému výrobce vozidel;***

Pozměňovací návrh 106
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 21

Znění navržené Komisí

(21) „provozovatelem zařízení pro nakládání s odpady“ jakákoli fyzická nebo právnická osoba, která se v rámci své obchodní činnosti zabývá sběrem nebo zpracováním vozidel s ukončenou životností;

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 107
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 22

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(22) „výrobce“ jakýkoli producent, dovozce nebo distributor, který bez ohledu na použitý způsob prodeje, včetně smluv uzavřených na dálku ve smyslu čl. 2 bodu 7 směrnice 2011/83/EU, v rámci své obchodní činnosti na území členského státu poprvé dodává vozidlo pro účely distribuce nebo použití; u ***vozidel vyráběných ve více fázích se výrobcem rozumí výrobce základního vozidla;***

Pozměňovací návrh 108
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 23

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(23) „organizací odpovědnosti výrobců“ **neziskový** právní subjekt, který po finanční nebo po finanční a operativní stránce organizuje plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce jménem několika výrobců;

Pozměňovací návrh 109
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 24

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 110
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 27

Znění navržené Komisí

(27) „technologií po drcení“ techniky a technologie používané ke zpracování materiálů z vozidel s ukončenou životností po jejich drcení za účelem dalšího využití;

Pozměňovací návrh

(27) „technologií po drcení“ techniky a technologie používané ke zpracování materiálů z vozidel s ukončenou životností po jejich drcení za účelem dalšího využití

a recyklace;

Pozměňovací návrh 111
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 28

Znění navržené Komisí

(28) „repasováním“ operace, při níž se **vyrobí nový díl nebo konstrukční část** z dílů a konstrukčních částí, které jsou vyjmuty buď z vozidel, nebo z vozidel s ukončenou životností, a při níž se na dílu nebo konstrukční části provede alespoň jedna změna, která ovlivňuje jejich bezpečnost, výkon, účel nebo typ;

Pozměňovací návrh

(28) „repasováním“ **standardizovaná a dokumentovaná průmyslová** operace, při níž se z dílů a konstrukčních částí, které jsou vyjmuty buď z vozidel, nebo z vozidel s ukončenou životností, **vyrobí nový díl nebo konstrukční část tak, aby se vrátily do stavu, který je stejný nebo lepší než nový, a** při níž se na dílu nebo konstrukční části provede alespoň jedna změna, která ovlivňuje jejich bezpečnost, výkon, účel nebo typ; **operace probíhá v souladu se zvláštními technickými specifikacemi, včetně technických norem, norem kvality a zkušebních norem, a jejím výsledkem jsou výrobky s plnou zárukou;**

Pozměňovací návrh 112
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 29

Znění navržené Komisí

(29) „renovací“ činnosti prováděné za účelem přípravy, čištění, zkoušení a v případě potřeby opravy dílu nebo konstrukční části, které jsou vyjmuty z vozidel **nebo vozidel s ukončenou životností**, s cílem obnovit výkon nebo funkčnost **tohoto dílu nebo konstrukční části v rámci zamýšleného**

Pozměňovací návrh

(29) „renovací“ činnosti prováděné za účelem přípravy, čištění, zkoušení a v případě potřeby opravy dílu nebo konstrukční části, které jsou vyjmuty z vozidel, s cílem obnovit **jejich** výkon nebo funkčnost;

***použití a rozsahu výkonu
původně plánovaných ve fázi
projektu a platných v době
jejich uvedení na trh;***

Pozměňovací návrh 113
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 35

Znění navržené Komisí

(35) „hospodářskými subjekty“ výrobci, sběrný, pojišťovny vozidel, dodavatelé, provozovatelé zařízení oprav a údržby, provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady a jakékoli jiné subjekty, které se zabývají projektováním vozidel, obchodem s ojetými vozidly nebo nakládáním s vozidly s ukončenou životností.

Pozměňovací návrh

(35) „hospodářskými subjekty“ výrobci, sběrný, **subjekty provádějící demontáž, subjekty provádějící recyklaci**, pojišťovny vozidel, dodavatelé, provozovatelé zařízení oprav a údržby, **subjekty provádějící repasování**, provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady a jakékoli jiné subjekty, které se zabývají projektováním vozidel, obchodem s ojetými vozidly nebo nakládáním s vozidly s ukončenou životností **a s jejich díly, konstrukčními částmi, základními celky nebo díly a materiály;**

Pozměňovací návrh 114
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 35 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

35a) „subjektem provádějícím repasování“ fyzická nebo právnická osoba nebo právnický subjekt, který provádí proces repasování;

Pozměňovací návrh 115
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 35 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

35b) „provozovatelem zařízení dovybavení“ jakákoli právnická osoba, která je oprávněna vyrábět soupravu pro přestavbu na elektrický pohon nebo provádět přestavbu vozidel se spalovacím motorem na vozidla s bateriovým pohonem nebo palivovými články;

Pozměňovací návrh 116
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 35 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

35c) „sběrným místem“ hospodářský subjekt jiný než autorizované zpracovatelské zařízení, který dočasně skladuje vozidla s ukončenou životností a připravuje se na převoz vozidel s ukončenou životností do autorizovaných zpracovatelských zařízení;

Pozměňovací návrh 117
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 35 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

35d) „registrací“ „registrace“ ve smyslu definice stanovené v čl. 2 písm. b) směrnice 1999/37/ES; v případě vozidel kategorií L1 a L2, která v daném členském státě nepodléhají správní registraci podle směrnice 1999/37/ES, se „registrací“ rozumí zaznamenání vozidel do systému, který umožňuje jejich

identifikaci, a to v okamžiku uvedení na trh, během používání nebo na konci životnosti, za účelem zajištění souladu s tímto nařízením;

Pozměňovací návrh 118
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 1 - bod 35 e (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

35e) „opravitelností“ možnost opravy dílů nebo konstrukčních částí demontovaných z vozidla.

Pozměňovací návrh 119
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 2 - písm. e

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

e) „látka vzbuzující obavy“ a „nosič dat“ stanovené v čl. 2 bodech **28** a **30** nařízení **[ekodesign udržitelných výrobků]**.

e) „látka vzbuzující obavy“ a „nosič dat“ stanovené v čl. 2 bodech **27** a **29** nařízení **(EU) 2024/1781;**

Pozměňovací návrh 120
Návrh nařízení
Čl. 3 - odst. 2 - písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ea) „malý výrobce“ ve smyslu čl. 3 bodu 48 nařízení (EU) 2024/1257.

Pozměňovací návrh 121
Návrh nařízení
Čl. 4 - odst. 1 - návětí

Znění navržené Komisí

1. Každé vozidlo patřící k typu vozidla, který je schválen ke dni [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] podle nařízení (EU) 2018/858, je zkonstruováno tak, aby bylo:

Pozměňovací návrh 122
Návrh nařízení
Čl. 4 - odst. 2 - písm. c

Znění navržené Komisí

c) **ověřovat správnost**
a úplnost informací obdržených od dodavatelů;

Pozměňovací návrh 123
Návrh nařízení
Čl. 4 - odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh 124
Návrh nařízení
Čl. 4 - odst. 3 - pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Komise do dne [OP: uveďte datum = poslední den měsíce

Pozměňovací návrh

1. Každé vozidlo patřící k **novému** typu vozidla, který je schválen ke dni [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] podle nařízení (EU) 2018/858, je zkonstruováno tak, aby bylo:

Pozměňovací návrh

c) **kontrolovat** úplnost informací obdržených od dodavatelů;

Pozměňovací návrh

2a. Povinnost stanovená v odst. 2 bodech a) a c) je podmíněna dostupností informací a údajů v dodavatelském řetězci, přičemž se zohlední velikost a zvláštní organizační charakteristiky malých a středních podniků;

Pozměňovací návrh

Komise do dne [OP: uveďte datum = poslední den měsíce

následujícího po uplynutí 35 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme prováděcí akt, kterým se stanoví **nová** metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla, s přihlédnutím k prvkům uvedeným v příloze II.

Pozměňovací návrh 125
Návrh nařízení
Čl. 5 - odst. 1

Znění navržené Komisí

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

následujícího po uplynutí 35 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme prováděcí akt, kterým se stanoví metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla, s přihlédnutím k prvkům uvedeným v příloze II **a k normě ISO 22628:2002.**

Pozměňovací návrh

1. Přítomnost látek vzbuzujících obavy ve vozidlech a v jejich dílech a konstrukčních částech je co nejvíce omezena **v míře nezbytné pro to, aby se předešlo nepříznivým účinkům na lidské zdraví a životní prostředí během celého jejich životního cyklu.**

Komise, které je nápomocna Evropská agentura pro chemické látky zřízená nařízením (ES) č. 1907/2006, do [OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 18 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost] vypracuje zprávu o látkách vzbuzujících obavy, konkrétně o látkách, které mají nepříznivý účinek na zdraví nebo životní prostředí nebo brání recyklaci bezpečných a kvalitních druhotných surovin přítomných ve vozidlech. Komise předloží tuto zprávu Evropskému parlamentu a Radě a uvede v ní svá zjištění a zváží přijetí aktů v přenesené pravomoci obsahujících

seznam látek vzbuzujících obavy, přičemž tyto akty se budou týkat konkrétně vozidel, a zváží rovněž přijetí vhodných následných opatření.

Zpráva uvedená ve druhém pododstavci se nevztahuje na díly a konstrukční části vozidel, u nichž je identifikace nebo posouzení již vyžadováno jinými právními předpisy Unie.

Pozměňovací návrh 126
Návrh nařízení
Čl. 5 - odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Kromě omezení podle přílohy XVII nařízení (ES) č. 1907/2006 a v příslušných případech omezení podle příloh I a II nařízení (EU) 2019/1021 a podle nařízení (EU) 2023/[OP: baterie] žádný typ vozidla, který je schválen ke dni [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] podle nařízení (EU) 2018/858, **neobsahuje olovo, rtuť, kadmium ani šestimocný chrom.**

Pozměňovací návrh 127
Návrh nařízení
Čl. 5 - odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Evropská agentura pro chemické látky (dále jen „agentura“) vypracuje na žádost Komise a do dvanácti měsíců od podání žádosti zprávu o technické a ekonomické proveditelnosti alternativ týkajících se stávajících

Pozměňovací návrh

2. Žádný nový typ vozidla, který je schválen ke dni [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] podle nařízení (EU) 2018/858, **ani nové díly či konstrukční části uvedené na trh pro toto vozidlo neobsahují** olovo, rtuť, kadmium ani šestimocný chrom.

Pozměňovací návrh

5. Evropská agentura pro chemické látky (dále jen „agentura“) vypracuje na žádost Komise a do dvanácti měsíců od podání žádosti zprávu o technické a ekonomické proveditelnosti alternativ týkajících se stávajících

výjimek uvedených v příloze III a na základě tohoto posouzení odůvodněný návrh na konkrétní změnu výjimky.

výjimek uvedených v příloze III, **jež bude vycházet z konzultací se zúčastněnými stranami a odborníky z průmyslu, a** na základě tohoto posouzení odůvodněný návrh na konkrétní změnu výjimky.

Pozměňovací návrh 128
Návrh nařízení
Čl. 5 - odst. 6

Znění navržené Komisí

6. Jakmile agentura obdrží žádost Komise, zveřejní na svých internetových stránkách oznámení, že bude vypracována zpráva o možné změně výjimky v příloze III, a vyzve všechny zúčastněné strany, aby do **osmi** týdnů ode dne zveřejnění oznámení předložily připomínky. Agentura zveřejní na svých internetových stránkách všechny připomínky obdržené od zúčastněných stran.

Pozměňovací návrh

6. Jakmile agentura obdrží žádost Komise, zveřejní na svých internetových stránkách oznámení, že bude vypracována zpráva o možné změně výjimky v příloze III, a vyzve všechny zúčastněné strany, aby do **dvanácti** týdnů ode dne zveřejnění oznámení předložily připomínky. Agentura zveřejní na svých internetových stránkách všechny připomínky obdržené od zúčastněných stran.

Pozměňovací návrh 129
Návrh nařízení
Čl. 5 - odst. 7

Znění navržené Komisí

7. Nejpozději **devět** měsíců po předložení zprávy uvedené v odstavci 4 Komisi přijme Výbor pro socioekonomickou analýzu agentury zřízený podle čl. 76 odst. 1 písm. d) nařízení (ES) č. 1907/2006 stanovisko ke zprávě a ke konkrétním navrhovaným změnám. Agentura toto stanovisko neprodleně předloží Komisi.

Pozměňovací návrh

7. Nejpozději **dvanáct** měsíců po předložení zprávy uvedené v odstavci 4 Komisi přijme Výbor pro socioekonomickou analýzu agentury zřízený podle čl. 76 odst. 1 písm. d) nařízení (ES) č. 1907/2006 stanovisko ke zprávě a ke konkrétním navrhovaným změnám. Agentura toto stanovisko neprodleně předloží Komisi.

Pozměňovací návrh 130
Návrh nařízení
Čl. 6 - odst. 1 - pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Plasty obsažené v každém typu vozidla, který je schválen ke dni [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] podle nařízení (EU) 2018/858, obsahují nejméně **25 %** hmotnostních recyklovaných plastů z plastového odpadu od konečného spotřebitele.

Pozměňovací návrh

Plasty obsažené v každém **novém** typu vozidla, který je schválen ke dni [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] podle nařízení (EU) 2018/858, obsahují nejméně **20 procent** hmotnostních recyklovaných plastů z **toků** plastového odpadu od konečného spotřebitele, **které se přidělují prostřednictvím spotřebitelského řetězce podle normy ISO 22095:2020.**

Pozměňovací návrh 131
Návrh nařízení
Čl. 6 - odst. 1 - pododstavec 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Všechny díly a konstrukční části vozidel s ukončenou životností vyjmuté za účelem výměny během fáze používání vozidla musí započítávat tok plastového odpadu od konečného spotřebitele jako vstupní surovinu pro recyklované plasty.

Pozměňovací návrh 132
Návrh nařízení
Čl. 6 - odst. 1 - pododstavec 1 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Hmotnost recyklovaného plastu a celková hmotnost plastů uvedená v prvním pododstavci nezahrnuje elastomery a reaktoplasty jiné

než polyuretanové pěny.

Pozměňovací návrh 133
Návrh nařízení
Čl. 6 - odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Každý nový typ vozidla, který je schválen ke dni [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 120 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] splní cíl ve výši nejméně 5 procentních bodů nad cíl stanovený v odst. 1 prvním pododstavci, ledaže by splnění tohoto cíle nadměrně ztěžovala nedostupnost nebo nadměrné ceny konkrétních recyklovaných plastů.

Pozměňovací návrh 134
Návrh nařízení
Čl. 6 - odst. 1 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1b. Výrobci mohou splnit nejvýše 50 % cílů stanovených v odst. 1 prvním pododstavci a v odstavci 1a za použití odpadu z výroby.

Pozměňovací návrh 135
Návrh nařízení
Čl. 6 - odst. 1 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1c. Alespoň 15 procent cílů stanovených v odst. 1 prvním pododstavci a v odstavci 1a se dosáhne zahrnutím plastů

**recyklovaných z vozidel
s ukončenou životností do
příslušného typu vozidla.**

Pozměňovací návrh 136
Návrh nařízení
Čl. 6 - odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Do dne [OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí **23** měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise **prováděcí** akt **v souladu s čl. 51 odst. 2**, kterým pro účely odstavce 1 tohoto článku doplní toto nařízení stanovením metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, **přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.**

Pozměňovací návrh

2. Do dne [OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí **15** měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise akt v **přenesené pravomoci v souladu s článkem 50**, kterým pro účely odstavce 1 tohoto článku doplní toto nařízení stanovením metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu z **výroby a z odpadu** od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, s **cílem vyrobit daný typ** vozidla, a **to s ohledem na nejlepší dostupnou technologii recyklace.**

Pozměňovací návrh 137
Návrh nařízení
Čl. 6 - odst. 3 - pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, **kterými se** doplní toto nařízení stanovením minimálního podílu oceli recyklované **z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, která má být přítomna** v typech vozidel, jež mají být schváleny v souladu s tímto nařízením

Pozměňovací návrh

Do [OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 24 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise akt v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, **kterým** doplní toto nařízení stanovením minimálního podílu oceli recyklované **ze železného šrotu a minimálního podílu**

a nařízením (EU) 2018/858,
a **kteřá má** být do nich
zabudována.

**recyklovaného hliníku a jeho
slitin, které mají být přítomny**
v typech vozidel, jež mají být
schváleny v souladu s tímto
nařízením a nařízením (EU)
2018/858, a **kteřé mají** být do
nich **zabudovány**. V **tomto aktu**
v přenesené pravomoci se
rovněž stanoví datum, od
kterého se povinnost používat
minimální podíl recyklovaného
obsahu použije. Ocel
používaná jako výztužný
materiál v pneumatikách
nespadá do oblasti působnosti
tohoto aktu v přenesené
pravomoci.

Pozměňovací návrh 138
Návrh nařízení
Čl. 6 - odst. 3 - pododstavec 2 - větě

Znění navržené Komisí

Minimální podíl recyklované oceli
uvedený v prvním pododstavci
vychází ze studie proveditelnosti
vypracované Komisí. Studie bude
dokončena do dne [OP: vložte
datum = poslední den měsíce
následujícího po uplynutí **23**
měsíců od data vstupu tohoto
nařízení v platnost], přičemž se
zaměří zejména na tyto aspekty:

Pozměňovací návrh

Minimální podíl recyklované oceli
a **recyklovaného hliníku a jeho
slitin** uvedený v prvním
pododstavci vychází ze studie
proveditelnosti vypracované
Komisí. Studie bude dokončena
do dne [OP: vložte datum =
poslední den měsíce následujícího
po uplynutí **12** měsíců od data
vstupu tohoto nařízení v platnost],
přičemž se zaměří zejména na
tyto aspekty:

Pozměňovací návrh 139
Návrh nařízení
Čl. 6 - odst. 3 - pododstavec 2 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) současnou
a předpokládanou dostupnost
oceli recyklované ze zdrojů
ocelového odpadu od

Pozměňovací návrh

a) současnou
a předpokládanou dostupnost
železného šrotu, s ohledem na
skupinu plochých a dlouhých

konečného spotřebitele;

**výrobků z uhlíkové oceli
a korozivzdorné oceli;**

Pozměňovací návrh 140

Návrh nařízení

Čl. 6 - odst. 3 - pododstavec 2 - písm. b

Znění navržené Komisí

b) současný podíl odpadu **od
konečného spotřebitele**
v různých ocelových polotovarech
a meziproduktech **používaných**
ve vozidlech;

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 141

Návrh nařízení

Čl. 6 - odst. 3 - pododstavec 2 - písm. c

Znění navržené Komisí

c) potenciální využití
**recyklované oceli od
konečného spotřebitele** výrobcí
vozidel, jejichž typ má být
v budoucnu schválen;

Pozměňovací návrh

c) potenciální využití
železného šrotu výrobcí vozidel,
jejichž typ má být v budoucnu
schválen, **s ohledem na různá
omezení týkající se složení,
která se vztahují na každou
skupinu výrobků z oceli;**

Pozměňovací návrh 142

Návrh nařízení

Čl. 6 - odst. 3 - pododstavec 2 - písm. d

Znění navržené Komisí

d) relativní poptávku
automobilového průmyslu ve
srovnání s poptávkou po
**ocelovém odpadu od
konečného spotřebitele** v jiných
odvětvích;

Pozměňovací návrh

d) relativní poptávku
automobilového průmyslu ve
srovnání s poptávkou po
železném šrotu v jiných
odvětvích **s ohledem na jeho
schopnost tolerovat obsah
mědi a zahrnutí dalších**

nechtěných příměsí;

Pozměňovací návrh 143

Návrh nařízení

Čl. 6 - odst. 3 - pododstavec 2 - písm. e

Znění navržené Komisí

e) ekonomickou životaschopnost, technický a vědecký pokrok, včetně změn v dostupnosti recyklačních technologií týkajících se míry recyklace oceli;

Pozměňovací návrh

e) ekonomickou životaschopnost, technický a vědecký pokrok, včetně změn v dostupnosti recyklačních technologií týkajících se míry recyklace oceli, **jakož i stávající podíl recyklace odpadu z výroby;**

Pozměňovací návrh 144

Návrh nařízení

Čl. 6 - odst. 3 - pododstavec 2 - písm. f

Znění navržené Komisí

f) příspěvek minimálního podílu obsahu **recyklované oceli** ve vozidlech k otevřené strategické autonomii Unie a jejím cílům v oblasti klimatu a životního prostředí;

Pozměňovací návrh

f) příspěvek minimálního podílu obsahu **oceli, oceli s nízkými emisemi CO₂ a hliníku a jeho slitin** ve vozidlech k otevřené strategické autonomii Unie a jejím cílům v oblasti klimatu a životního prostředí **a průmyslovým cílům, zejména co se týče vytváření rozhodujících trhů;**

Pozměňovací návrh 145

Návrh nařízení

Čl. 6 - odst. 3 - pododstavec 2 - písm. g

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 146

Návrh nařízení

Čl. 6 - odst. 3 - pododstavec 2 - písm. h

Znění navržené Komisí

h) vliv na celkové náklady a konkurenceschopnost automobilového průmyslu.

Pozměňovací návrh

h) vliv na celkové náklady a konkurenceschopnost automobilového průmyslu **a celý hodnotový řetězec;**

Pozměňovací návrh 147

Návrh nařízení

Čl. 6 - odst. 3 - pododstavec 2 - písm. h a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 148

Návrh nařízení

Čl. 6 - odst. 3 - pododstavec 2 - písm. h b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 149

Návrh nařízení

Čl. 6 - odst. 3 - pododstavec 2 - písm. h c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

hc) možné dopady na fungování vozidel v důsledku zabudování obsahu

recyklovaného hliníku a jeho slitin do dílů a konstrukčních částí vozidel;

Pozměňovací návrh 150
Návrh nařízení
Čl. 6 - odst. 3 - pododstavec 3

Znění navržené Komisí

Komise **může přijmout prováděcí akt**, kterým stanoví metodiku výpočtu a ověřování **podílu oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, přítomné** v typech vozidel a do nich **zabudované**.

Pozměňovací návrh

Do [OP: uveďte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 24 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise **akt v přenesené pravomoci**, kterým stanoví metodiku výpočtu a ověřování **recyklovaného obsahu hliníku a jeho slitin a oceli ze železného šrotu a případně podílu oceli s nízkým obsahem CO₂ přítomných** v typech vozidel a do nich **zabudovaných**.

Pozměňovací návrh 151
Návrh nařízení
Čl. 6 - odst. 3 - pododstavec 4

Znění navržené Komisí

Tyto **prováděcí** akty se přijímají přezkumným postupem podle **čl. 51 odst. 2**.

Pozměňovací návrh

Tyto akty **v přenesené pravomoci** se přijímají přezkumným postupem podle **článku 50**.

Pozměňovací návrh 152
Návrh nařízení
Čl. 6 - odst. 4 - pododstavec 1 - větě

Znění navržené Komisí

Do dne [OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí **35** měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost]

Pozměňovací návrh

Do dne [OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí **36** měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost]

Komise **posoudí proveditelnost stanovení** požadavku na minimální podíl:

Komise v **souladu s článkem 50 přijme akt v přenesené pravomoci, jímž doplní toto nařízení stanovením** požadavku na minimální podíl:

Pozměňovací návrh 153

Návrh nařízení

Čl. 6 - odst. 4 - pododstavec 1 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) **hliníku a jeho slitin**,
hořčíku a jeho slitin,
recyklovaných z odpadu od
konečného spotřebitele
a zabudovaných do typů vozidel a

Pozměňovací návrh

a) hořčíku a jeho slitin,
recyklovaných z odpadu **z výroby i** od konečného spotřebitele
a zabudovaných do typů vozidel a

Pozměňovací návrh 154

Návrh nařízení

Čl. 6 - odst. 4 - pododstavec 1 - písm. b

Znění navržené Komisí

b) neodymu, dysprozia,
prazeodymu, terbia, samaria nebo
boru recyklovaných z odpadu od
konečného spotřebitele
a zabudovaných do
permanentních magnetů
v motorech na elektrický pohon.

Pozměňovací návrh

b) neodymu, dysprozia,
prazeodymu, terbia, samaria nebo
boru recyklovaných z odpadu
z výroby i od konečného
spotřebitele a zabudovaných do
permanentních magnetů
v motorech na elektrický pohon.

Pozměňovací návrh 155

Návrh nařízení

Čl. 6 - odst. 4 - pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Po dokončení posouzení podle prvního pododstavce je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci **v souladu s článkem 50, kterými se doplní toto nařízení stanovením minimálního podílu hliníku a jeho slitin,**

Pozměňovací návrh

V aktu v přenesené pravomoci **uvedeném v prvním pododstavci se rovněž stanoví datum, od kterého se povinnost používat minimální podíl recyklovaného obsahu použije.**

hořčíku a jeho slitin, neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria nebo boru recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele, které jsou přítomny v typech vozidel, jež mají být schváleny podle tohoto nařízení a nařízení (EU) 2018/858, a jsou do nich zabudovány.

Pozměňovací návrh 156
Návrh nařízení
Čl. 6 - odst. 4 - pododstavec 3 - návětí

Znění navržené Komisí

Minimální podíl obsahu recyklovaných materiálů uvedených v **druhém** pododstavci vychází ze studie proveditelnosti **podle prvního pododstavce**, přičemž **se** zohlední všechny tyto skutečnosti:

Pozměňovací návrh

Minimální podíl obsahu recyklovaných materiálů uvedených v **prvním** pododstavci vychází ze studie proveditelnosti, **kterou provede Komise. Komise studii dokončí do dne [OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 24 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost],** přičemž zohlední všechny tyto skutečnosti:

Pozměňovací návrh 157
Návrh nařízení
Čl. 6 - odst. 4 - pododstavec 3 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) současná a předpokládaná dostupnost materiálů uvedených v druhém pododstavci, recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele;

Pozměňovací návrh

a) současná a předpokládaná dostupnost materiálů uvedených v druhém pododstavci, recyklovaných z odpadu z **výroby i** od konečného spotřebitele;

Pozměňovací návrh 158
Návrh nařízení
Čl. 6 - odst. 4 - pododstavec 4

Znění navržené Komisí

Komise **může přijmout prováděcí akt**, kterým stanoví metodiku výpočtu a ověřování podílu materiálů **recyklovaných** z odpadu od konečného spotřebitele v typech vozidel.

Pozměňovací návrh

Do [OP: uveďte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme Komise **akt v přenesené pravomoci**, kterým stanoví metodiku výpočtu a ověřování podílu materiálů **uvedených v tomto odstavci, které byly recyklovány** z odpadu **z výroby i** od konečného spotřebitele v typech vozidel.

Pozměňovací návrh 159 **Návrh nařízení** **Čl. 6 - odst. 4 - pododstavec 5**

Znění navržené Komisí

Tento **prováděcí** akt se přijme přezkumným postupem podle **čl. 51 odst. 2**.

Pozměňovací návrh

Tento akt **v přenesené pravomoci** se přijme přezkumným postupem podle **článku 50**.

Pozměňovací návrh 160 **Návrh nařízení** **Čl. 7 - odst. 1**

Znění navržené Komisí

1. Každé vozidlo patřící k typu vozidla, který je schválen ke dni [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost], je projektováno způsobem, který **nebrání** autorizovaným zpracovatelským zařízením **ve** vyjmutí dílů a konstrukčních částí uvedených v části C přílohy VII z dotčeného vozidla během fáze odpadu vozidla.

Pozměňovací návrh

1. Každé vozidlo patřící k **novému** typu vozidla, který je schválen ke dni [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost], je projektováno způsobem, který **umožňuje** autorizovaným zpracovatelským zařízením **snadné** vyjmutí dílů a konstrukčních částí uvedených v části C přílohy VII z dotčeného vozidla během fáze odpadu

vozidla **s cílem vyměnit je, opětovně je použít, recyklovat, repasovat nebo renovovat, je-li to technicky proveditelné.**

Pozměňovací návrh 161
Návrh nařízení
Čl. 7 - odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Každé vozidlo patřící k typu vozidla, který je schválen ke dni [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] podle nařízení (EU) 2018/858, je projektováno z hlediska spojovacích, upevňovacích a těsnicích prvků tak, aby bylo možné snadné a nedestrukční vyjmutí baterií elektrických vozidel a motorů na elektrický pohon z vozidla a jejich výměna autorizovanými zpracovatelskými zařízeními nebo provozovateli zařízení oprav a údržby během fáze používání a fáze odpadu vozidla.

Pozměňovací návrh 162
Návrh nařízení
Čl. 7 - odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Každé vozidlo patřící k **novému** typu vozidla, který je schválen ke dni [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 72 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] podle nařízení (EU) 2018/858, je projektováno **rovněž z** hlediska spojovacích, upevňovacích a těsnicích prvků tak, aby bylo možné snadné a nedestrukční vyjmutí **baterií a souborů** baterií elektrických vozidel a motorů na elektrický pohon z vozidla a jejich výměna autorizovanými zpracovatelskými zařízeními nebo provozovateli zařízení oprav a údržby během fáze používání a fáze odpadu vozidla.

4a. Výrobci nesmí bránit vyjmutí a výměně dílů a konstrukčních částí vozidla prostřednictvím aktualizací softwaru. Výrobci zajistí přístup k nezbytné softwarové dokumentaci a diagnostickým nástrojům.

Pozměňovací návrh 163
Návrh nařízení
Čl. 8 - odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Výrobci prokážou, že **nová vozidla, která** vyrobili a **která** jsou **uváděna** na trh, jsou schváleného typu v souladu s požadavky nařízení (EU) 2018/858 a tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 164
Návrh nařízení
Čl. 8 - odst. 2 - návětí

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

2. Pro účely schválení typu vozidel, na která se vztahují požadavky uvedené v **článku** 4, **čl. 5 odst. 1 a 2, a článcích** 6 nebo 7, výrobce předloží dokumenty prokazující splnění těchto požadavků a:

Pozměňovací návrh 165
Návrh nařízení
Čl. 8 - odst. 2 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) zahrne je do dokumentace podle článku 24 nařízení (EU) 2018/858 a

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 166
Návrh nařízení
Čl. 8 - odst. 2 - písm. b

Znění navržené Komisí

b) předloží je orgánu udělujícímu schválení typu v souladu s článkem 23 nařízení (EU) 2018/858.

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 167
Návrh nařízení
Čl. 8 - odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Pro účely schválení typu vozidel, na něž se vztahuje požadavek uvedený v článku 9, předloží výrobce orgánu udělujícímu schválení typu strategii oběhovosti spolu s žádostí o schválení typu podle článku 23 nařízení (EU) 2018/858.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 168
Návrh nařízení
Čl. 8 - odst. 4

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

4. Pro účely schválení typu vozidel, na něž se vztahují požadavky stanovené v článku 10, vypracuje výrobce informace uvedené v čl. 10 odst. 1 a předloží je v souladu s čl. 24 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2018/858 orgánu udělujícímu schválení typu spolu s žádostí o schválení typu podle článku 23 uvedeného nařízení **nebo orgánu udělujícímu schválení typu spolu s žádostí o schválení typu podle článku 26 nařízení (EU) č. 168/2013 v souladu s čl. 27 odst. 1**

Pozměňovací návrh 169
Návrh nařízení
Čl. 8 - odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Pro účely schválení typu vozidel, na něž se vztahují požadavky stanovené v článku 11, předloží výrobce orgánu udělujícímu schválení typu prohlášení potvrzující splnění požadavku podle čl. 11 odst. 1 v souladu s čl. 24 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2018/858 spolu s žádostí o schválení typu podle článku 23 uvedeného nařízení.

Pozměňovací návrh

5. Pro účely schválení typu vozidel, na něž se vztahují požadavky stanovené v článku 11, předloží výrobce orgánu udělujícímu schválení typu prohlášení potvrzující splnění požadavku podle čl. 11 odst. 1 v souladu s čl. 24 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2018/858 spolu s žádostí o schválení typu podle článku 23 uvedeného nařízení **nebo orgánu udělujícímu schválení typu spolu s žádostí o schválení typu podle článku 26 nařízení (EU) č. 168/2013 v souladu s čl. 27 odst. 1 nařízení (EU) č. 168/2013.**

Pozměňovací návrh 170
Návrh nařízení
Čl. 9 - odst. 1

Znění navržené Komisí

1. **Pro každý typ vozidla, který je schválen podle nařízení (EU) 2018/858** ke dni [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost], **výrobce vypracuje** strategii oběhovosti.

Pozměňovací návrh

1. **Výrobci vozidel** ke dni [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] **vypracují** strategii oběhovosti **na úrovni výrobce a poskytnou kopii Komisi.**

Aniž je dotčen odstavec 1, mohou výrobci rovněž vypracovat strategii oběhovosti na úrovni kategorie vozidel.

Pozměňovací návrh 171
Návrh nařízení
Čl. 9 - odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Strategie oběhovosti popisuje, jaká opatření výrobci přijmou v návaznosti na své povinnosti, aby zajistili splnění požadavků na oběhovost podle kapitoly II, **kte***ré jsou ověřovány v postupech schvalování typu a které jsou použitelné na dotčený typ vozidla.*

Pozměňovací návrh

2. Strategie oběhovosti popisuje, jaká opatření výrobci přijmou v návaznosti na své povinnosti, aby zajistili splnění požadavků na oběhovost podle kapitoly II. **Strategie oběhovosti zohlední skutečně dostupné kapacity a informace od dodavatelů, zejména malých a středních podniků.**

Pozměňovací návrh 172
Návrh nařízení
Čl. 9 - odst. 4

Znění navržené Komisí

4. **Výrobce poskytne Komisi kopii strategie oběhovosti do 30 dnů po udělení schválení typu pro dotčený typ vozidla.**

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 173
Návrh nařízení
Čl. 9 - odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Výrobce sleduje opatření obsažená ve strategii oběhovosti a navazuje na ně a jednou za pět let strategii aktualizuje v souladu s částí B přílohy IV. **Aktualizovaná strategie oběhovosti se předkládá orgánu udělujícímu schválení typu, který vydal schválení typu pro dotčený typ vozidla, a Komisi.**

Pozměňovací návrh

5. Výrobce sleduje opatření obsažená ve strategii oběhovosti a navazuje na ně a jednou za pět let strategii aktualizuje v souladu s částí B přílohy IV, **příčemž uvede relevantní nové změny strategie oběhovosti.**

Pozměňovací návrh 174
Návrh nařízení
Čl. 9 - odst. 7

Znění navržené Komisí

7. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se mění část B přílohy IV přizpůsobením požadavků na obsah strategie oběhovosti a aktualizace této strategie technickému a vědeckému pokroku v oblasti výroby vozidel a nakládání s vozidly s ukončenou životností, vývoji trhu v automobilovém průmyslu a změnám právních předpisů.

Pozměňovací návrh 175
Návrh nařízení
Čl. 9 - odst. 8

Znění navržené Komisí

8. Do dne [OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 83 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] a poté jednou za **šest** let Komise vypracuje a zveřejní zprávu o oběhovosti automobilového průmyslu. Zpráva vychází zejména ze strategií oběhovosti a jejich aktualizací.

Pozměňovací návrh 176
Návrh nařízení
Čl. 10 - odst. 1 - pododstavec 1 - větě

Znění navržené Komisí

Pro každý typ vozidla, který je schválen ke dni [OP: vložte datum

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh

8. Do dne [OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 83 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] a poté jednou za **pět** let Komise vypracuje a zveřejní zprávu o oběhovosti automobilového průmyslu. Zpráva vychází zejména ze strategií oběhovosti a jejich aktualizací.

Pozměňovací návrh

Pro každý **nový** typ vozidla, který je schválen ke dni ... [OP: vložte

= první den měsíce následujícího po uplynutí **36** měsíců od **data vstupu tohoto nařízení v platnost]** podle nařízení (EU) 2018/858, uvedou výrobci příslušný podíl recyklovaného obsahu:

datum = první den měsíce následujícího po uplynutí **12** měsíců od **přijetí aktu v přenesené pravomoci, kterým se stanoví metodika pro výpočet a ověřování recyklovaného obsahu ve vozidlech podle článku 6]** podle nařízení (EU) 2018/858, uvedou výrobci příslušný podíl recyklovaného obsahu:

Pozměňovací návrh 177

Návrh nařízení

Čl. 10 - odst. 1 - pododstavec 1 - písm. d

Znění navržené Komisí

d) oceli.

Pozměňovací návrh

d) oceli **a slitin oceli;**

Pozměňovací návrh 178

Návrh nařízení

Čl. 10 - odst. 1 - pododstavec 1 - písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

da) plastů.

Pozměňovací návrh 179

Návrh nařízení

Čl. 10 - odst. 1 - pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Prohlášení se týká obsahu těchto recyklovaných materiálů přítomných v typu vozidla a podle podílu materiálu uvádí, zda je materiál recyklován z odpadu z výroby nebo z odpadu od konečného spotřebitele.

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 180
Návrh nařízení
Čl. 10 - odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Odchylně od odstavce 1 se požadavek uvést podíl obsahu určitého recyklovaného materiálu neuplatní, pokud byl pro tento materiál stanoven cíl podle čl. 6 odst. 3 nebo 4.

Pozměňovací návrh

3. Odchylně od odstavce 1 se požadavek uvést podíl obsahu určitého recyklovaného materiálu neuplatní, pokud byl pro tento materiál stanoven cíl podle čl. 6 odst. **1**, 3 nebo 4.

Pozměňovací návrh 181
Návrh nařízení
Čl. 11 - odst. 1 - větě

Znění navržené Komisí

1. Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] výrobci poskytnou provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím uvedeným v příloze V, čímž umožní přístup k následujícím položkám a jejich bezpečné vyjmutí a výměnu:

Pozměňovací návrh

1. Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] **pro nové schválené typy vozidel** výrobci poskytnou provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby **a záchranným službám** neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím uvedeným v příloze V, **a to i prostřednictvím již existujících nástrojů používaných v automobilovém průmyslu**, čímž umožní přístup k následujícím položkám a jejich bezpečné vyjmutí a výměnu:

Pozměňovací návrh 182
Návrh nařízení
Čl. 11 - odst. 1 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) baterie elektrických vozidel

Pozměňovací návrh

a) baterie elektrických vozidel

zabudované ve vozidle;

a **jejich bateriové sady**
zabudované ve vozidle;

Pozměňovací návrh 183

Návrh nařízení

Čl. 11 - odst. 1 - písm. e

Znění navržené Komisí

e) díly a konstrukční části, které v době schválení typu vozidla obsahují kritické suroviny podle čl. 27 odst. 1 písm. b) nařízení (EU) **[akt o kritických surovinách]**;

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 184

Návrh nařízení

Čl. 11 - odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Výrobci poskytnou pokyny pro provedení záchranných a nouzových opatření.

Pozměňovací návrh 185

Návrh nařízení

Čl. 11 - odst. 2 - pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Výrobci zajistí spolupráci s provozovateli autorizovaných zpracovatelských zařízení a provozovateli zařízení oprav a údržby tím, že vytvoří nezbytné komunikační platformy pro poskytování a aktualizaci informací uvedených v odstavci 1 a informací upřesněných v příloze V.

Pozměňovací návrh

Výrobci zajistí spolupráci s provozovateli autorizovaných zpracovatelských zařízení, **provozovateli zařízení dovybavení** a provozovateli zařízení oprav a údržby tím, že vytvoří nezbytné komunikační platformy pro poskytování a aktualizaci informací uvedených v odstavci 1 a informací upřesněných v příloze V.

Pozměňovací návrh 186
Návrh nařízení
Čl. 11 - odst. 2 - pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Výrobci poskytují informace uvedené v prvním pododstavci bezplatně. Výrobci mohou vybírat poplatky od provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelů zařízení oprav a údržby **ve výši nezbytné** k pokrytí administrativních nákladů **na zpřístupnění** požadovaných informací prostřednictvím komunikačních platforem.

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 187
Návrh nařízení
Čl. 11 - odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se mění příloha V revizí seznamu dílů, konstrukčních částí a materiálů vozidel a rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 188
Návrh nařízení
Čl. 12 - odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Výrobci zajistí, aby **motory na elektrický pohon** obsahující permanentní magnety byly

Pozměňovací návrh

2. **Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36**

opatřeny výrazným, jasně čitelným a nesmazatelným štítkem s informacemi uvedenými v **bodě 4 přílohy VI**.

měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] výrobci zajistí, aby **díly a konstrukční části vozidla** obsahující permanentní magnety byly opatřeny výrazným, jasně čitelným a nesmazatelným štítkem s informacemi uvedenými v **článku 28 nařízení (EU) 2024/1252**.

Pozměňovací návrh 189
Návrh nařízení
Čl. 13 - název

Znění navržené Komisí

Pas oběhovosti vozidla

Pozměňovací návrh

Digitální pas oběhovosti vozidla

Pozměňovací návrh 190
Návrh nařízení
Čl. 13 - odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí **84** měsíců od data vstupu nařízení v platnost] má každé vozidlo uvedené na trh pas oběhovosti vozidla, který je v souladu s jinými ekologickými pasy vozidel zavedenými podle práva Unie a pokud možno je do nich začleněn.

Pozměňovací návrh

1. Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí **72** měsíců od data vstupu nařízení v platnost] má každé vozidlo uvedené na trh **digitální** pas oběhovosti vozidla, který je v souladu s jinými ekologickými pasy vozidel zavedenými podle práva Unie, **je s nimi interoperabilní** a pokud možno je do nich začleněn.

Pozměňovací návrh 191
Návrh nařízení
Čl. 13 - odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Pas oběhovosti vozidla obsahuje informace podle **článku 11** tohoto nařízení v digitálním

Pozměňovací návrh

2. Pas oběhovosti vozidla obsahuje informace podle **čl. 5 odst. 2 a 3 a článků 10 a 11**

formátu a je přístupný zdarma.

tohoto nařízení v digitálním formátu a je přístupný zdarma.

Pozměňovací návrh 192
Návrh nařízení
Čl. 13 - odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Výrobce, **který uvádí vozidlo** na trh, zajistí, aby informace v pasu oběhovosti vozidla byly přesné, úplné a aktuální.

Pozměňovací návrh

3. Výrobce **v okamžiku uvedení vozidla** na trh zajistí, aby informace v pasu oběhovosti vozidla byly přesné, úplné a aktuální.

Pozměňovací návrh 193
Návrh nařízení
Čl. 13 - odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Pas oběhovosti vozidla, které se stalo vozidlem s ukončenou životností, přestane existovat nejdříve šest měsíců po vydání osvědčení o likvidaci tohoto vozidla s ukončenou životností.

Pozměňovací návrh

5. Pas oběhovosti vozidla, které se stalo vozidlem s ukončenou životností, přestane existovat nejdříve šest měsíců po vydání osvědčení o **vývozu nebo** likvidaci tohoto vozidla s ukončenou životností.

Pozměňovací návrh 194
Návrh nařízení
Čl. 13 - odst. 6 - pododstavec 1 - návěti

Znění navržené Komisí

Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví pravidla týkající se:

Pozměňovací návrh

Do dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 60 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví pravidla týkající se:

Pozměňovací návrh 195

Návrh nařízení

Čl. 13 - odst. 6 - pododstavec 1 - písm. a

Znění navržené Komisí

- a) způsobu a **technické specifikace** řešení, které se má použít pro přístup k pasu oběhovosti vozidla;

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 196

Návrh nařízení

Čl. 13 - odst. 6 - pododstavec 1 - písm. b - písm. i

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 197

Návrh nařízení

Čl. 13 - odst. 6 - pododstavec 1 - písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 198

Návrh nařízení

Čl. 15 - odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- 3a. Členské státy mohou přijmout opatření, která budou vyžadovat, aby výrobci**

nebo organizace odpovědnosti výrobců, pokud byly jmenovány v souladu s článkem 18, uzavřeli smlouvy s autorizovanými zpracovatelskými zařízeními za účelem plnění svých povinností odpovědnosti výrobce.

Pozměňovací návrh 199
Návrh nařízení
Čl. 15 - odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4a. Komise do dne ... [OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 24 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme prováděcí akt, kterým stanoví podrobné požadavky použitelné na smlouvy uvedené v odstavci 3a s cílem zajistit spravedlivé, transparentní a nediskriminační podmínky. Prováděcí akt se přijme přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 2.

Pozměňovací návrh 200
Návrh nařízení
Čl. 16 - odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] mají výrobci rozšířenou odpovědnost výrobce za vozidla, která dodají poprvé na trh na území členského státu. Systém zavedený výrobci za účelem

Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] mají výrobci rozšířenou odpovědnost výrobce za vozidla, která dodají poprvé na trh na území členského státu. Systém zavedený výrobci za účelem

výkonu této odpovědnosti **je**
v souladu s články 8 a 8a
směrnice 2008/98/ES a splňuje
požadavky této kapitoly.

výkonu této odpovědnosti
dodržuje ustanovení článků 8
a 8a směrnice 2008/98/ES
a splňuje požadavky této kapitoly.

Pozměňovací návrh 201
Návrh nařízení
Čl. 17 - odst. 1 - pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Do dne [OP: vložte datum =
poslední den měsíce následujícího
po uplynutí 35 měsíců od data
vstupu tohoto nařízení v platnost]
členské státy zřídí registr
výrobců, který slouží ke sledování
toho, že výrobci dodržují
požadavky této kapitoly.

Pozměňovací návrh

Do dne [OP: vložte datum =
poslední den měsíce následujícího
po uplynutí 35 měsíců od data
vstupu tohoto nařízení v platnost]
členské státy zřídí registr výrobců
nebo použijí stávající registr
výrobců, který slouží ke
sledování toho, že výrobci
dodržují požadavky této kapitoly.

Pozměňovací návrh 202
Návrh nařízení
Čl. 17 - odst. 1 - pododstavec 2

Znění navržené Komisí

S cílem usnadnit registraci
výrobců nebo **jmenovaných**
zástupců pro rozšířenou
odpovědnost výrobce ve všech
členských státech odkazuje
registr na internetové stránky
dalších vnitrostátních registrů
výrobců.

Pozměňovací návrh

S cílem usnadnit registraci
výrobců nebo **zplnomocněných**
zástupců pro rozšířenou
odpovědnost výrobce ve všech
členských státech odkazuje
registr na internetové stránky
dalších vnitrostátních registrů
výrobců.

Pozměňovací návrh 203
Návrh nařízení
Čl. 17 - odst. 1 - pododstavec 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**Do [OP: vložte datum =
poslední den měsíce
následujícího po uplynutí 35
měsíců ode dne vstupu tohoto**

**nařízení v platnost] zřídí
Komise jednotný portál, který
bude obsahovat odkazy na
všechny vnitrostátní registry
s cílem usnadnit registraci
výrobců ve všech členských
státech.**

Pozměňovací návrh 204
Návrh nařízení
Čl. 17 - odst. 2 - pododstavec 3

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 205
Návrh nařízení
Čl. 17 - odst. 6

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

6. Povinnosti podle tohoto článku mohou být jménem výrobce plněny **zplnomocněným** zástupcem pro rozšířenou odpovědnost výrobce. **Zastupuje-li v dané zemi jeden zplnomocněný zástupce více než jednoho výrobce, uvede tento zplnomocněný zástupce jméno a kontaktní údaje každého ze zastoupených výrobců zvlášť.**

Pozměňovací návrh 206
Návrh nařízení
Čl. 17 - odst. 11

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh 207
Návrh nařízení
Čl. 17 - odst. 12

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh 208
Návrh nařízení
Čl. 18 - odst. 2

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh

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

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

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh 209
Návrh nařízení
Čl. 18 - odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Kromě informací uvedených v čl. 8a odst. 3 písm. e) směrnice 2008/98/ES zveřejňují organizace odpovědnosti výrobců na svých internetových stránkách s výhradou obchodního a průmyslového tajemství alespoň jednou ročně informace o sběru vozidel s ukončenou životností a o dosažení cílů v oblasti opětovného použití a recyklace, opětovného použití a využití a recyklace plastů výrobcí, kteří pověřili danou organizaci odpovědnosti výrobců.

Pozměňovací návrh 210
Návrh nařízení
Čl. 18 - odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh

3. Kromě informací uvedených v čl. 8a odst. 3 písm. e) směrnice 2008/98/ES zveřejňují organizace odpovědnosti výrobců **nebo jednotliví výrobci** na svých internetových stránkách s výhradou obchodního a průmyslového tajemství alespoň jednou ročně informace o sběru vozidel s ukončenou životností a o dosažení cílů v oblasti opětovného použití a recyklace, opětovného použití a využití a recyklace plastů výrobcí, kteří pověřili danou organizaci odpovědnosti výrobců, **nebo výrobcem, který plní své povinnosti individuálně.**

3a. Kromě informací uvedených v odstavci 3 zveřejní organizace

**odpovědnosti výrobců
informace o výběrovém řízení
na provozovatele zařízení pro
nakládání s odpady vybrané
v souladu s odstavcem 4a.**

Pozměňovací návrh 211
Návrh nařízení
Čl. 18 - odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Organizace odpovědnosti výrobců zajistí **spravedlivé** zastoupení výrobců a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady ve svých řídicích orgánech.

Pozměňovací návrh

4. Organizace odpovědnosti výrobců zajistí **přiměřené** zastoupení výrobců a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady, **kterí se zabývají sběrem a zpracováním vozidel s ukončenou životností**, ve svých řídicích orgánech, **včetně výkonných a poradních orgánů**.

Pozměňovací návrh 212
Návrh nařízení
Čl. 18 - odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4a. Provozovatele zařízení pro nakládání s odpady podléhají nediskriminačnímu výběrovému řízení, které provádějí výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců na základě transparentních zadávacích kritérií a které nepředstavuje nepřiměřenou zátěž pro malé a střední podniky.

Pozměňovací návrh 213
Návrh nařízení
Čl. 20 - odst. 1 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) náklady na sběr vozidel s ukončenou životností, které jsou nezbytné pro splnění požadavků uvedených v člancích 23 až 26, a náklady na zpracování vozidel s ukončenou životností, které jsou nezbytné pro splnění požadavků uvedených v člancích 27 až 30, 34 a 35, **pokud nejsou hrazeny z příjmů** provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady **spojených s prodejem** použitých náhradních dílů a použitých náhradních konstrukčních částí, vozidel s ukončenou životností zbavených znečišťujících látek nebo druhotných surovin recyklovaných z vozidel s ukončenou životností;

Pozměňovací návrh 214 **Návrh nařízení** **Čl. 20 - odst. 1 - písm. b**

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh 215 **Návrh nařízení** **Čl. 20 - odst. 1 - písm. c**

Znění navržené Komisí

c) **náklady na zřízení systému oznamování podle článku 25;**

Pozměňovací návrh

a) náklady na sběr vozidel s ukončenou životností, které jsou nezbytné pro splnění požadavků uvedených v člancích 23 až 26, a náklady na zpracování vozidel s ukončenou životností, které jsou nezbytné pro splnění požadavků uvedených v člancích 27 až 30, 34 a 35, s **ohledem k veškerým příjmům** provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady, **kteří získali z prodeje** použitých náhradních dílů a použitých náhradních konstrukčních částí, vozidel s ukončenou životností zbavených znečišťujících látek nebo druhotných surovin recyklovaných z vozidel s ukončenou životností;

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 216
Návrh nařízení
Čl. 20 - odst. 1 - písm. d

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 217
Návrh nařízení
Čl. 20 - odst. 1 - písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

da) průměrné náklady na přepravu vozidel s ukončenou životností do nejbližších sběrných míst nebo do autorizovaného zpracovatelského zařízení.

Pozměňovací návrh 218
Návrh nařízení
Čl. 20 - odst. 4 - pododstavec 1

Znění navržené Komisí

V případě individuálního plnění povinností v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce poskytnou výrobci záruku na vozidla, která poprvé dodávají na trh na území členského státu. Tato záruka zajistí financování činností uvedených v odstavci 1, které se týkají těchto vozidel.

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 219
Návrh nařízení
Čl. 21 - odst. 1 - návětí

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh 220
Návrh nařízení
Čl. 21 - odst. 1 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) hmotnost vozidla;

Pozměňovací návrh 221
Návrh nařízení
Čl. 21 - odst. 1 - písm. b

Znění navržené Komisí

b) typ hnacího ústrojí;

Pozměňovací návrh 222
Návrh nařízení
Čl. 21 - odst. 1 - písm. e

Znění navržené Komisí

e) podíl materiálů a látek, které brání kvalitnímu recyklačnímu procesu, **jako jsou lepidla, kompozitní plasty nebo materiály vyztužené uhlíkem;**

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh

a) hmotnost vozidla **vyjma baterie u elektrických vozidel;**

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 223
Návrh nařízení
Čl. 22 - odst. 2 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) určí na základě písemného pověření **jmenovaného** zástupce **pro** rozšířenou **odpovědnost** výrobce v každém členském státě;

Pozměňovací návrh

a) určí na základě písemného pověření **zplnomocněného** zástupce, **aby jednal jeho jménem při plnění konkrétních úkolů týkajících se povinností výrobce v souvislosti s rozšířenou odpovědností** výrobce v každém členském státě;

Pozměňovací návrh 224
Návrh nařízení
Čl. 22 - odst. 2 - pododstavec 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Výrobce, který prodává vozidla konečným uživatelům prostřednictvím smluv uzavřených na dálku a je usazen ve třetí zemi, jmenuje zplnomocněného zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce v každém členském státě, kde uvádí vozidla na trh. Toto jmenování se provede na základě písemného pověření.

Pozměňovací návrh 225
Návrh nařízení
Čl. 23 - odst. 1 - pododstavec -1 (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Výrobci zajistí, aby všechna vozidla s ukončenou životností, která uvedli na trh na území daného členského státu, byla po ukončení své životnosti shromážděna.

Pozměňovací návrh 226
Návrh nařízení
Čl. 23 - odst. 1 - pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, byly-li jmenovány v souladu s článkem 18, zřídí systémy sběru, včetně sběrných míst, nebo se podílejí na jejich zřízení **pro všechna vozidla s ukončenou životností patřící do kategorií vozidel, které poprvé dodali na trh na území členského státu.**

Pozměňovací návrh 227
Návrh nařízení
Čl. 23 - odst. 2 - písm. b

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh 228
Návrh nařízení
Čl. 23 - odst. 2 - písm. c

Znění navržené Komisí

c) **zajišťovaly sběr odpadních dílů z oprav vozidel;**

Pozměňovací návrh

Za tímto účelem výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců byly-li jmenovány v souladu s článkem 18, zřídí systémy sběru, včetně sběrných míst, nebo se podílejí na jejich zřízení.

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 229
Návrh nařízení
Čl. 23 - odst. 2 - písm. d

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

d) umožňovaly sběr vozidel s ukončenou životností, **kteřá uvedly na trh**, bez ohledu na jejich původ;

Pozměňovací návrh 230
Návrh nařízení
Čl. 23 - odst. 2 - písm. e

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 231
Návrh nařízení
Čl. 23 - odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, byly-li jmenovány v souladu s článkem 18, provádějí vzdělávací kampaně na podporu systému sběru vozidel s ukončenou životností a informují o důsledcích nevhodného sběru vozidel s ukončenou životností a nakládání s nimi pro životní prostředí.

Pozměňovací návrh

3. Výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců, byly-li jmenovány v souladu s článkem 18, **zveřejní a pravidelně aktualizují seznam sběrných míst a autorizovaných zpracovatelských zařízení na svých internetových stránkách** a provádějí vzdělávací kampaně na podporu systému sběru vozidel s ukončenou životností a informují o důsledcích nevhodného sběru vozidel s ukončenou životností a nakládání s nimi pro životní prostředí.

Pozměňovací návrh 232
Návrh nařízení
Čl. 23 - odst. 4 - pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Členské státy mohou povolit zřízení sběrných míst pro vozidla s ukončenou životností jiným provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady, než jsou autorizovaná zpracovatelská zařízení.

Pozměňovací návrh

Jiná sběrná místa, než jsou autorizovaná zpracovatelská zařízení, mohou provádět sběr vozidel s ukončenou životností.

Pozměňovací návrh 233
Návrh nařízení
Čl. 23 - odst. 4 - pododstavec 2 - písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ba) má povolení ve smyslu článku 23 směrnice 2008/98/ES;

Pozměňovací návrh 234
Návrh nařízení
Čl. 23 - odst. 4 - pododstavec 2 - písm. b b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(bb) předá vozidla s ukončenou životností do autorizovaných zpracovatelských zařízení;

Pozměňovací návrh 235
Návrh nařízení
Čl. 23 - odst. 4 - pododstavec 2 - písm. c

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

c) zaručí, že všechna shromážděná vozidla s ukončenou životností budou do **jednoho roku** od převzetí předána do autorizovaného zpracovatelského

c) zaručí, že všechna shromážděná vozidla s ukončenou životností budou do **šesti měsíců** od převzetí předána do autorizovaného zpracovatelského

zařízení, a

zařízení, a

Pozměňovací návrh 236
Návrh nařízení
Čl. 23 - odst. 5

Znění navržené Komisí

5. **Provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady, včetně autorizovaných zpracovatelských** zařízení, vystaví vlastníkovvi vozidla doklad v elektronické podobě, kterým potvrdí převzetí vozidla s ukončenou životností, a prostřednictvím elektronického oznamovacího postupu v souladu s čl. 25 odst. 2 jej předloží příslušným orgánům členského státu, včetně příslušných orgánů určených podle článku 14.

Pozměňovací návrh 237
Návrh nařízení
Čl. 23 - odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh 238
Návrh nařízení
Čl. 24 - odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Odevzdání vozidla s ukončenou životností do

Pozměňovací návrh

5. **Sběrná místa nebo autorizovaná zpracovatelská** zařízení vystaví vlastníkovvi vozidla doklad v elektronické podobě, kterým potvrdí převzetí vozidla s ukončenou životností, a prostřednictvím elektronického oznamovacího postupu v souladu s čl. 25 odst. 2 jej předloží příslušným orgánům členského státu, včetně příslušných orgánů určených podle článku 14.

Pozměňovací návrh

5a. Členské státy mohou přijmout opatření, která vyžadují, aby sběrná místa spolupracovala s výrobcí nebo organizacemi odpovědnosti výrobců, pokud jsou jmenovány v souladu s čl. 18 odst. 1.

Pozměňovací návrh

2. Odevzdání vozidla s ukončenou životností do

autorizovaného zpracovatelského zařízení je pro posledního vlastníka vozidla bezplatné, pokud ve vozidle s ukončenou životností nechybí některý ze základních dílů nebo konstrukčních částí vozidla, **s výjimkou baterie elektrického vozidla**, nebo vozidlo s ukončenou životností neobsahuje odpad, který byl do něj přidán.

Pozměňovací návrh 239
Návrh nařízení
Čl. 24 - odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

autorizovaného zpracovatelského zařízení **nebo sběrného místa** je pro posledního vlastníka vozidla bezplatné, pokud ve vozidle s ukončenou životností nechybí některý ze základních dílů nebo konstrukčních částí vozidla nebo vozidlo s ukončenou životností neobsahuje odpad, který byl do něj přidán.

Pozměňovací návrh

2a. V případě, že ve vozidle s ukončenou životností chybí baterie elektrického vozidla, zůstává odevzdání vozidla s ukončenou životností bezplatné, pokud poslední vlastník vozidla poskytne dokumentaci, která prokazuje, že baterii elektrického vozidla převzal profesionální provozovatel v souladu s nařízením (EU) 2023/1542.

Pozměňovací návrh 240
Návrh nařízení
Čl. 25 - odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5a. Členské státy, které ve svých vnitrostátních právních předpisech stanoví možnost dočasného vyřazení vozidel z registru,:

a) stanoví maximální dobu, po kterou lze vyřazení z registru povolit, avšak ne delší než

čtyři roky;

b) zajistí, aby bylo dočasné vyřazení z registru prodlouženo pouze na vymezenou a omezenou dobu a pouze v případě, že lze zjistit, že vozidlo, jež bylo z registru vyřazeno, stále existuje.

Pozměňovací návrh 241
Návrh nařízení
Čl. 26 - odst. 1 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) odevzdá vozidlo s ukončenou životností bez zbytečného odkladu do autorizovaného zpracovatelského zařízení nebo v případech uvedených v čl. 23 odst. 4 na sběrném místě poté, co obdrží informaci o tom, že vozidlo splňuje kterékoli z kritérií neopravitelnosti stanovených v části A **bodech 1 a 2** přílohy I;

Pozměňovací návrh 242
Návrh nařízení
Čl. 26 - odst. 1 - písm. b

Znění navržené Komisí

b) předloží příslušnému orgánu pro registraci vozidel osvědčení o likvidaci.

Pozměňovací návrh

a) odevzdá vozidlo s ukončenou životností bez zbytečného odkladu do autorizovaného zpracovatelského zařízení nebo v případech uvedených v čl. 23 odst. 4 na sběrném místě poté, co obdrží informaci o tom, že vozidlo splňuje kterékoli z kritérií neopravitelnosti stanovených v části A **bodě 1** přílohy I;

Pozměňovací návrh

b) předloží příslušnému orgánu pro registraci vozidel osvědčení o likvidaci, **s výjimkou případů, kdy existuje pro sdělení či zpracování informací o vyřazení vozidla s ukončenou životností z registru u autorizovaných zpracovatelských zařízení online postup.**

Pozměňovací návrh 243

Návrh nařízení

Čl. 26 - odst. 1 - pododstavec 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

V případě, že vlastnictví ojetého vozidla převádí hospodářský subjekt, oznámí tento hospodářský subjekt nabývající osobě, že vozidlo není vozidlem s ukončenou životností v souladu s částí A přílohy I, nebo předloží osvědčení o technické způsobilosti vozidla.

Pozměňovací návrh 244

Návrh nařízení

Čl. 26 - odst. 1 - pododstavec 1 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

V případě vozidel s ukončenou životností hospodářský subjekt zajistí, aby tato vozidla byla předána pouze do autorizovaného zpracovatelského zařízení.

Pozměňovací návrh 245

Návrh nařízení

Čl. 27 - odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Autorizovaná zpracovatelská zařízení zajistí, aby veškeré zpracování vozidel s ukončenou životností bylo v souladu alespoň s články 28, 29, 30, 31, 34 a **35** a přílohou VII tohoto nařízení, a použijí nejlepší dostupné techniky definované v čl. 3 bodě 10 směrnice 2010/75/EU.

2. Autorizovaná zpracovatelská zařízení zajistí, aby veškeré zpracování vozidel s ukončenou životností bylo v souladu alespoň s články 28, 29, 30, 31, **32**, 34, **35** a **36** a přílohou VII tohoto nařízení, a použijí nejlepší dostupné techniky definované v čl. 3 bodě 10 směrnice 2010/75/EU.

Pozměňovací návrh 246
Návrh nařízení
Čl. 27 - odst. 3 - pododstavec 1 - písm. c

Znění navržené Komisí

c) vyjmou z vozidla s ukončenou životností před drcením nebo lisováním díly a konstrukční části uvedené v části C přílohy VII pomocí ruční demontáže nebo (polo)automatické demontáže, a to nedestruktivním způsobem u konstrukčních částí s možností opětovného použití, repasování nebo renovace;

Pozměňovací návrh

c) vyjmou z vozidla s ukončenou životností před drcením nebo lisováním díly a konstrukční části uvedené v části C přílohy VII pomocí ruční demontáže nebo (polo)automatické demontáže, a to nedestruktivním způsobem u konstrukčních částí s možností opětovného použití, repasování nebo renovace **v souladu s články 30 a 31, s přihlédnutím k tržnímu potenciálu z hlediska opětovného použití, repasování nebo renovace těchto dílů a konstrukčních částí a k potřebě vysoké kvality šrotu;**

Pozměňovací návrh 247
Návrh nařízení
Čl. 27 - odst. 3 - pododstavec 1 - písm. d

Znění navržené Komisí

d) zpracovávají všechna vozidla s ukončenou životností a jejich díly, konstrukční části a materiály v souladu s hierarchií způsobů nakládání s odpady a obecnými požadavky stanovenými v článku 4 směrnice 2008/98/ES **a s články 32, 34, 35 a 36 tohoto nařízení.**

Pozměňovací návrh

d) zpracovávají všechna vozidla s ukončenou životností a jejich díly, konstrukční části a materiály v souladu s hierarchií způsobů nakládání s odpady a obecnými požadavky stanovenými v článku 4 směrnice 2008/98/ES;

Pozměňovací návrh 248
Návrh nařízení
Čl. 27 - odst. 3 - pododstavec 1 - písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

da) odešlou všechna vozidla s ukončenou životností - po odstranění znečišťujících látek a po vyjmutí dílů - do zařízení, kde se provede jejich drcení;

Pozměňovací návrh 249

Návrh nařízení

Čl. 27 - odst. 3 - pododstavec 1 - písm. d b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

db) zpracují přijaté vozidlo s ukončenou životností do šesti měsíců od data dodání.

Pozměňovací návrh 250

Návrh nařízení

Čl. 27 - odst. 4

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se mění příloha VII přizpůsobením minimálních požadavků na zpracování vozidel s ukončenou životností vědeckému a technickému pokroku.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se mění příloha VII přizpůsobením minimálních požadavků na zpracování vozidel s ukončenou životností vědeckému a technickému pokroku, **pokud jde o technologie zpracování, včetně:**

a) vložení, odstranění nebo revize dílů a konstrukčních částí uvedených v části C přílohy VII;

b) změny nebo doplnění požadavků uvedených v části G přílohy VII;

Pozměňovací návrh 251
Návrh nařízení
Čl. 27 - odst. 5

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

5. Členské státy vybízejí autorizovaná zpracovatelská zařízení, aby zavedla certifikované systémy environmentálního řízení a **prováděla audit** v souladu s nařízením (ES) č. 1221/2009.

Pozměňovací návrh 252
Návrh nařízení
Čl. 28 - odst. 1 - návětí

Znění navržené Komisí

1. Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] autorizovaná zpracovatelská zařízení a další provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady požadují, aby k **vozidlům** s ukončenou životností, která jim byla odevzdána k drcení, byly přiloženy tyto dokumenty:

Pozměňovací návrh

1. Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] autorizovaná zpracovatelská zařízení a další provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady požadují, aby **vozidla** s ukončenou životností, která jim byla odevzdána k drcení, **byla zbavena znečišťujících látek v souladu s článkem 29 a jejich díly a konstrukční části byly vyjmuty v souladu s článkem 30 a byly k nim** přiloženy tyto dokumenty:

Pozměňovací návrh 253
Návrh nařízení
Čl. 28 - odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady, **kterí provádějí** drcení vozidel s ukončenou životností,

Pozměňovací návrh

3. **Autorizovaná zpracovatelská zařízení** a provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady **provádějící**

nemíchají vozidla s ukončenou životností, jejich díly, konstrukční části a materiály s obalovými odpady a odpadními elektrickými a elektronickými zařízeními.

drcení vozidel s ukončenou životností **jsou schopny smíchat** vozidla s ukončenou životností, jejich díly, konstrukční části a materiály s obalovými odpady a odpadními elektrickými a elektronickými zařízeními **za předpokladu, že jsou splněna kritéria a mezní hodnoty uvedené v části G přílohy VII a je zajištěna sledovatelnost související s podáváním zpráv, proces drcení nesnižuje kvalitu toků odpadu ve srovnání s odděleným zpracováním a výstup splňuje vysoké normy kvality.**

Pozměňovací návrh 254
Návrh nařízení
Čl. 28 - odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. Provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady při drcení zajistí, aby získaná ocel, hliník a měď splňovala vysoké normy kvality, jak je stanoveno v aktu v přenesené pravomoci uvedeném v článku 3b (novém).

Pozměňovací návrh 255
Návrh nařízení
Čl. 28 - odst. 3 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3b. Komise do dne [Úřad pro publikace: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 12 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] přijme v souladu s článkem 50 akty v přenesené pravomoci, jimiž doplní toto

**nařízení stanovením
kvalitativních požadavků na
výstupní frakce drcení, a to
i pokud jde o:**

**a) celkový obsah mědi v hlavní
ocelové frakci;**

**b) frakci litých hliníkových
slitin a frakci kovaných slitin;**

**c) nezbytné separační procesy
a zbytkovou frakci těchto
procesů.**

Pozměňovací návrh 256
Návrh nařízení
Čl. 29 - odst. 1

Znění navržené Komisí

1. **Co nejdříve** po odevzdání vozidla s ukončenou životností do autorizovaného zpracovatelského zařízení odstraní toto zařízení z tohoto vozidla před dalším zpracováním znečišťující látky v souladu s minimálními požadavky stanovenými v části B přílohy VII.

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 257
Návrh nařízení
Čl. 29 - odst. 2

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

2. Tekutiny a kapaliny uvedené v části B přílohy VII se shromažďují a skladují odděleně v souladu s požadavky stanovenými v části A přílohy VII. Odpadní oleje se shromažďují a skladují odděleně od ostatních tekutin a kapalin a zpracovávají se v souladu s článkem 21 směrnice 2008/98/ES. **Kapaliny systémů klimatizace používané v systémech tepelného řízení**

se shromažďují a skladují odděleně od ostatních kapalin a musí být využity v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/573^{1a}, a pokud je to technicky a ekonomicky proveditelné, recyklovány nebo regenerovány a opětovně použity.

^{1a} Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/573 ze dne 7. února 2024 o fluorovaných skleníkových plynech, o změně směrnice (EU) 2019/1937 a o zrušení nařízení (EU) č. 517/2014 (Úř. věst. L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj>).

Pozměňovací návrh 258
Návrh nařízení
Čl. 30 - název

Znění navržené Komisí

Povinné vyjmutí dílů
a konstrukčních částí pro účely
opětovného použití **a** recyklace
před drcením

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 259
Návrh nařízení
Čl. 30 - odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Ode dne [OP: vložte datum
= první den měsíce následujícího
po uplynutí 36 měsíců od data
vstupu tohoto nařízení v platnost]
autorizovaná zpracovatelská
zařízení zajistí, aby byly z vozidla

Pozměňovací návrh

1. Ode dne [OP: vložte datum
= první den měsíce následujícího
po uplynutí 36 měsíců od data
vstupu tohoto nařízení v platnost]
autorizovaná zpracovatelská
zařízení zajistí, aby byly z vozidla

s ukončenou životností před jeho drcením vyjmuty díly a konstrukční části uvedené v části C přílohy VII, a **to** po odstranění znečišťujících látek podle článku 29.

s ukončenou životností před jeho drcením vyjmuty díly a konstrukční části uvedené v části C přílohy VII. **Za účelem ověření jejich tržního potenciálu z hlediska opětovného použití, repasování a opravy se tyto díly před demontáží posoudí v souladu s článkem 31. Toto posouzení se provede** po odstranění znečišťujících látek podle článku 29.

Pozměňovací návrh 260
Návrh nařízení
Čl. 30 - odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Autorizovaná zpracovatelská zařízení zajistí, aby díly a konstrukční části odstraněné v souladu s odstavcem 1, které nemají tržní potenciál z hlediska opětovného použití, repasování a opravy, byly odeslány k recyklaci v souladu s požadavky na zpracování uvedenými v části F přílohy VII.

Pozměňovací návrh 261
Návrh nařízení
Čl. 30 - odst. 2 - pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Odstavec 1 se nepoužije, pokud autorizované zpracovatelské zařízení prokáže, že technologie po drcení oddělují materiály od dílů a konstrukčních částí uvedených v části C položkách 13 až 19 přílohy VII stejně efektivně jako ruční demontážní procesy

Pozměňovací návrh

Nemají-li díly a konstrukční části tržní potenciál z hlediska opětovného použití, repasování a opravy, není povinné je před drcením odstranit, pokud autorizované zpracovatelské zařízení prokáže, že technologie po drcení oddělují materiály od

nebo poloautomatické demontážní procesy.

dílů a konstrukčních částí uvedených v části C položkách **6**, 13 až 19 přílohy VII stejně efektivně **a dodává rovnocenný recyklovaný materiál** jako ruční demontážní procesy nebo poloautomatické demontážní procesy.

Pozměňovací návrh 262
Návrh nařízení
Čl. 30 - odst. 2 - pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Pro účely prvního pododstavce **poskytne** autorizované zpracovatelské zařízení informace uvedené v části G přílohy VII.

Pozměňovací návrh

Pro účely prvního pododstavce **dodržuje** autorizované zpracovatelské zařízení **požadavky na vysokou kvalitu výstupní frakce drcení, jak je stanoveno v aktu v přenesené pravomoci uvedeném v čl. 28 odst. 4, a poskytne** informace uvedené v části G přílohy VII.

Pozměňovací návrh 263
Návrh nařízení
Čl. 31 - odst. 1 - pododstavec 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Díly a konstrukční části odstraněné během opravy a údržby, s výjimkou dílů a konstrukčních částí uvedených v části E přílohy VII, se nepovažují za odpad a posuzují se, zda jsou vhodné pro účely opětovného použití, repasování nebo renovace.

Pozměňovací návrh 264
Návrh nařízení
Čl. 32 - odst. 1 - věta

Znění navržené Komisí

Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost]
jakákoli osoba obchodující s použitými, repasovanými nebo renovovanými náhradními díly a konstrukčními částmi v místě prodeje:

Pozměňovací návrh 265
Návrh nařízení
Čl. 32 - odst. 1 - písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost]
jakýkoli hospodářský subjekt prodávající použité, repasované nebo renovované náhradní díly a konstrukční části:

Pozměňovací návrh

ba) prokáže, že díly a konstrukční části pocházejí z autorizovaného zpracovatelského zařízení.

Pozměňovací návrh 266
Návrh nařízení
Čl. 32 - odst. 1 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Tyto požadavky na hospodářské subjekty se použijí bez ohledu na použitý způsob obchodování, včetně prodeje on-line.

Pozměňovací návrh 267
Návrh nařízení
Čl. 33 - odst. 1 - pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost]

Pozměňovací návrh

Ode dne [OP: Vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost]

členské státy přijmou nezbytné pobídky na podporu opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí, bez ohledu na to, zda byly vyjmuty během fáze používání, nebo během fáze po ukončení životnosti vozidla.

členské státy přijmou nezbytné pobídky na podporu opětovného použití, repasování, **dovybavení** a renovace dílů a konstrukčních částí, bez ohledu na to, zda byly vyjmuty během fáze používání, nebo během fáze po ukončení životnosti vozidla.

Pozměňovací návrh 268

Návrh nařízení

Čl. 33 - odst. 1 - pododstavec 2 - písm. b

Znění navržené Komisí

b) využívání ekonomických pobídek, **včetně zavedení snížené sazby daně z přidané hodnoty pro použité, repasované nebo renovované náhradní díly a konstrukční části.**

Pozměňovací návrh

b) využívání ekonomických pobídek, **jejichž cílem je odměňovat výrobce, kteří překračují minimální normy, a poskytnout tak větší impuls k využívání použitých, repasovaných nebo renovovaných náhradních dílů a konstrukčních částí.**

Pozměňovací návrh 269

Návrh nařízení

Čl. 33 - odst. 1 - pododstavec 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Členské státy informují Komisi o pobídkách přijatých v souladu s tímto článkem bez zbytečného odkladu.

Pozměňovací návrh 270

Návrh nařízení

Čl. 34 - odst. 1 - návětí

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Ode dne [OP: vložte datum = první den kalendářního roku následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu nařízení

1. Ode dne [OP: vložte datum = první den kalendářního roku následujícího po uplynutí 36 měsíců od data vstupu nařízení

v platnost] členské státy zajistí, aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady splnili tyto cíle:

v platnost] členské státy **přijmou nezbytná opatření, kterými** zajistí, aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady splnili tyto cíle:

Pozměňovací návrh 271
Návrh nařízení
Čl. 34 - odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Ode dne [OP: vložte datum = první den kalendářního roku následujícího po uplynutí 60 měsíců od data vstupu nařízení v platnost] členské státy zajistí, aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady dosáhli ročního cíle recyklace plastů ve výši alespoň 30 % celkové hmotnosti plastů obsažených ve vozidlech **odevzdaných provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady.**

Pozměňovací návrh 272
Návrh nařízení
Čl. 34 - odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh 273
Návrh nařízení
Čl. 36 - odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Zpracování vozidel

Pozměňovací návrh

2. Ode dne [OP: vložte datum = první den kalendářního roku následujícího po uplynutí 60 měsíců od data vstupu nařízení v platnost] členské státy zajistí, aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady dosáhli ročního cíle recyklace plastů ve výši alespoň 30 % celkové hmotnosti plastů obsažených ve vozidlech s **ukončenou životností.**

Pozměňovací návrh

2a. Hmotnost recyklovaného plastu a celková hmotnost plastů uvedená v odstavcích 1 a 2 nezahrnuje jiné elastomery a reaktoplasty než polyuretanové pěny.

Pozměňovací návrh

1. Zpracování vozidel

s ukončenou životností může být prováděno mimo Unii za předpokladu, že přeprava vozidel s ukončenou životností je v souladu s nařízením (ES) č. 1013/2006.

s ukončenou životností může být prováděno mimo Unii za předpokladu, že přeprava vozidel s ukončenou životností je v souladu s nařízením (EU) 2024/1157.

Pozměňovací návrh 274
Návrh nařízení
Čl. 36 - odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Přeprava vozidel s ukončenou životností z Unie do třetí země podle odstavce 1 se započítává do plnění povinností a cílů stanovených v článku 34 pouze tehdy, pokud vývozce vozidel s ukončenou životností předloží listinné důkazy schválené příslušným orgánem místa určení, které prokazují, že zpracování proběhlo za podmínek, které jsou v **zásadě** rovnocenné požadavkům stanoveným v tomto nařízení a požadavkům na ochranu lidského zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie.

Pozměňovací návrh 275
Návrh nařízení
Čl. 36 - odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Přeprava vozidel s ukončenou životností z Unie do třetí země podle odstavce 1 se započítává do plnění povinností a cílů stanovených v článku 34 pouze tehdy, pokud vývozce vozidel s ukončenou životností předloží listinné důkazy schválené příslušným orgánem místa určení, které prokazují, že zpracování proběhlo za podmínek, které jsou **považovány za** rovnocenné požadavkům stanoveným v tomto nařízení a požadavkům na ochranu lidského zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie.

2a. Za účelem rozlišení mezi přepravou ojetých vozidel a vozidel s ukončenou životností mohou příslušné orgány členských států provádět kontroly a ověřovat, zda ojetá vozidla, u nichž existuje podezření, že se jedná o vozidla s ukončenou

životností, splňují minimální požadavky stanovené v příloze I.

Pokud kontroly potvrdí, že dotyčná vozidla jsou vozidly s ukončenou životností, mohou být náklady na kontrolu a jakékoli související skladování účtovány hospodářskému subjektu odpovědnému za přepravu.

Pozměňovací návrh 276
Návrh nařízení
Kapitola V - oddíl 1 - název

Znění navržené Komisí

ODDÍL 1
Status ojetých vozidel

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 277
Návrh nařízení
Čl. 37 - název

Znění navržené Komisí

Rozlišování mezi ojetými vozidly a vozidly s ukončenou životností

Pozměňovací návrh

Rozlišování mezi ojetými vozidly a vozidly s ukončenou životností
pro účely vývozu

Pozměňovací návrh 278
Návrh nařízení
Čl. 37 - odst. 1

Znění navržené Komisí

Pro účely **převodu vlastnictví** ojetého vozidla je vlastník vozidla schopen **prokázat** jakékoli fyzické nebo právnické osobě, která má zájem o **nabytí vlastnictví** dotčeného vozidla, **nebo příslušným orgánům**, že se nejedná o vozidlo s ukončenou

Pozměňovací návrh

Pro účely **vývozu** ojetého vozidla je vlastník vozidla schopen **předložit celním orgánům** a jakékoli fyzické nebo právnické osobě, která má zájem o **dovoz** dotčeného vozidla, **doklady o tom**, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností. **Tyto**

životností. **Při posuzování statusu ojetého vozidla vlastníka vozidla, jiné hospodářské subjekty a příslušné orgány ověří, zda jsou splněna kritéria stanovená v příloze I, aby bylo možné určit, zda se nejedná o vozidlo s ukončenou životností.**

doklady sestávají z platného osvědčení o technické způsobilosti vozidla nebo, není-li takové osvědčení k dispozici, z posouzení provedeného příslušnými orgány odpovědnými za vydávání osvědčení o technické způsobilosti vozidla na základě kritérií stanovených v příloze I. V případě pochybností, zda není ojeté vozidlo vozidlem s ukončenou životností, mohou příslušné orgány požadovat, aby vlastník vozidla předložil o tom, že dané vozidlo není vozidlem s ukončenou životností, další doklady.

Do dne [OP: vložte datum použitelnosti tohoto nařízení] členské státy zveřejní seznam jednoho nebo více příslušných orgánů, které mohou posouzení uvedené v odstavci 1 provést.

Pozměňovací návrh 279
Návrh nařízení
Čl. 38 - odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí **36** měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] se na ojetá vozidla určená k vývozu vztahují kontroly a požadavky stanovené v tomto oddíle.

Pozměňovací návrh 280
Návrh nařízení
Čl. 38 - odst. 3 - písm. a

Pozměňovací návrh

1. Ode dne [OP: vložte datum = první den měsíce následujícího po uplynutí **24** měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] se na ojetá vozidla určená k vývozu vztahují kontroly a požadavky stanovené v tomto oddíle.

Znění navržené Komisí

a) nejsou vozidly s ukončenou životností **na základě kritérií uvedených v příloze I;**

Pozměňovací návrh 281
Návrh nařízení
Čl. 38 - odst. 3 - písm. b

Znění navržené Komisí

b) jsou považována za způsobilá k provozu na pozemních komunikacích v členském státě, kde byla naposledy registrována, v souladu s čl. 5 odst. 1 písm. a) a b) a článkem 8 směrnice 2014/45/EU.

Pozměňovací návrh 282
Návrh nařízení
Čl. 38 - odst. 7

Znění navržené Komisí

7. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50 tohoto nařízení, kterými se mění kritéria uvedená v příloze I, podle nichž se určuje, zda je ojeté vozidlo vozidlem s ukončenou životností.

Pozměňovací návrh 283
Návrh nařízení
Čl. 39 - odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Před propuštěním ojetých vozidel k vývozu celní orgány

Pozměňovací návrh

a) nejsou vozidly s ukončenou životností **podle článku 37;**

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh

1. Před propuštěním ojetých vozidel k vývozu celní orgány

elektronicky a automaticky prostřednictvím elektronických systémů podle článku 45 ověří, zda je vozidlo na základě identifikačního čísla vozidla a informací o členském státě poslední registrace **považováno za způsobilé** k provozu na pozemních komunikacích **v souladu s čl. 38 odst. 3 písm. b).**

elektronicky a automaticky prostřednictvím elektronických systémů podle článku 45 ověří, zda je vozidlo na základě identifikačního čísla vozidla a informací o členském státě poslední registrace **vozidlem způsobilým** k provozu na pozemních komunikacích a **není vozidlem s ukončenou životností podle článku 37.**

Pozměňovací návrh 284
Návrh nařízení
Čl. 39 - odst. 2

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh 285
Návrh nařízení
Čl. 40 - odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se doplní toto nařízení stanovením podmínek souladu uvedených v odstavci 2, **včetně** zvláštních **podmínek** uplatňovaných na dovoz ojetých vozidel třetí zemí dovozu, které

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh

3. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, kterými se doplní toto nařízení stanovením podmínek souladu uvedených v odstavci 2 **o** zvláštních **podmínkách** uplatňovaných na dovoz ojetých vozidel třetí zemí dovozu, které

souvisejí s ochranou životního prostředí a bezpečností silničního provozu, oznámila-li tato třetí země tyto podmínky Komisi. Tyto podmínky jsou ověřitelné na základě informací dostupných v elektronických systémech podle čl. 45 odst. 1.

Pozměňovací návrh 286
Návrh nařízení
Čl. 40 - odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

souvisejí s ochranou životního prostředí a bezpečností silničního provozu, oznámila-li tato třetí země tyto podmínky Komisi. Tyto podmínky jsou ověřitelné na základě informací dostupných v elektronických systémech podle čl. 45 odst. 1.

Pozměňovací návrh

3a. Komise oznámené zvláštní podmínky uložené třetími zeměmi v souladu s odstavcem 3, které souvisejí s ochranou životního prostředí nebo bezpečností silničního provozu, zveřejní a pravidelně aktualizuje na specializovaném internetovém portálu.

Pozměňovací návrh 287
Návrh nařízení
Čl. 41 - odst. 1

Znění navržené Komisí

1. **Existují-li oprávněné důvody se domnívat**, že ojeté vozidlo určené k vývozu pravděpodobně nesplňuje požadavky tohoto oddílu, pozastaví **celní orgány** jeho propuštění k vývozu. O pozastavení rovněž neprodleně informují příslušné orgány a předají veškeré příslušné informace potřebné k určení, zda ojeté vozidlo splňuje požadavky tohoto nařízení a může být propuštěno k vývozu.

Pozměňovací návrh

1. **Pokud celní orgány mají podezření**, že ojeté vozidlo určené k vývozu pravděpodobně nesplňuje požadavky tohoto oddílu, pozastaví **okamžitě** jeho propuštění k vývozu, **dokud neobdrží všechny potřebné informace pro konečné rozhodnutí**. O pozastavení rovněž neprodleně informují příslušné orgány a předají veškeré příslušné informace potřebné k určení, zda ojeté vozidlo splňuje požadavky tohoto nařízení a může být propuštěno k vývozu.

Pozměňovací návrh 288
Návrh nařízení
Čl. 42 - odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Po každém propuštění ojetého vozidla k vývozu oznámí celní orgány toto propuštění k vývozu příslušnému orgánu členského státu, v němž bylo dotyčné vozidlo v době vývozu registrováno.

Pozměňovací návrh

3. Po každém propuštění ojetého vozidla k vývozu oznámí celní orgány toto propuštění k vývozu příslušnému orgánu členského státu, v němž bylo dotyčné vozidlo v době vývozu registrováno. **Příslušný orgán členského státu zaznamená tyto informace do svého vnitrostátního registru vozidel.**

Pozměňovací návrh 289
Návrh nařízení
Čl. 45 - odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 290
Návrh nařízení
Čl. 45 - odst. 3 a (nový)

3a. Povinnost podle odstavce 1 je splněna tehdy, pokud členské státy používají Evropský informační systém vozidel a řidičských oprávnění (EUCARIS) pro připojení k elektronickému systému MOVE-HUB.

Pozměňovací návrh 291
Návrh nařízení
Čl. 45 - odst. 5 - pododstavec 1

Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví nezbytná opatření k zavedení funkcí systému MOVE-HUB uvedených v odstavci 2, včetně technických aspektů nezbytných k propojení vnitrostátních elektronických systémů se systémem MOVE-HUB, podmínek připojení k systému MOVE-HUB, údajů, které mají být předávány vnitrostátními systémy, a formátu pro předávání těchto údajů prostřednictvím propojených vnitrostátních systémů.

Pozměňovací návrh 292
Návrh nařízení
Čl. 46 - odst. 1 - písm. a a (nové)

Komise do dne [OP: vložte datum = poslední den měsíce následujícího po uplynutí 18 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví nezbytná opatření k zavedení funkcí systému MOVE-HUB uvedených v odstavci 2, včetně technických aspektů nezbytných k propojení vnitrostátních elektronických systémů se systémem MOVE-HUB, podmínek připojení k systému MOVE-HUB, údajů, které mají být předávány vnitrostátními systémy, a formátu pro předávání těchto údajů prostřednictvím propojených vnitrostátních systémů.

aa) sběrná místa;

Pozměňovací návrh 293
Návrh nařízení
Čl. 46 - odst. 1 - písm. c

Znění navržené Komisí

c) další zařízení a hospodářské subjekty, které mohou zpracovávat vozidla s ukončenou životností.

Pozměňovací návrh

c) další zařízení a hospodářské subjekty, které mohou zpracovávat vozidla s **ukončenou životností nebo prodávat použité náhradní díly a konstrukční části odstraněné z vozidel s** ukončenou životností.

Pozměňovací návrh 294
Návrh nařízení
Čl. 46 - odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Členské státy rovněž provádějí kontroly týkající se vývozu ojetých vozidel za účelem ověření souladu s článkem 38.

Pozměňovací návrh

3. Členské státy rovněž provádějí **pravidelné** kontroly týkající se vývozu ojetých vozidel za účelem ověření souladu s článkem 38.

Pozměňovací návrh 295
Návrh nařízení
Čl. 46 - odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. Členské státy vypracují plán kontrol za účelem odhalování a monitorování nezákonného zpracování vozidel s ukončenou životností.

Pozměňovací návrh 296
Návrh nařízení
Čl. 47 - odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Členské státy zavedou

Pozměňovací návrh

1. Členské státy zavedou

z hlediska všech příslušných orgánů zapojených do prosazování tohoto nařízení účinné mechanismy, které těmto orgánům umožní vnitrostátní spolupráci a koordinaci při tvorbě a provádění politik a činností v oblasti prosazování předpisů, které se týkají sledování registrace vozidel, vyřazení z registru, pozastavení a zrušení registrace, jakož i předcházení nezákonnému zpracování vozidel s ukončenou životností.

z hlediska všech příslušných orgánů zapojených do prosazování tohoto nařízení účinné mechanismy, které těmto orgánům umožní vnitrostátní spolupráci a koordinaci při tvorbě a provádění politik a činností v oblasti prosazování předpisů, které se týkají sledování registrace vozidel, vyřazení z registru, pozastavení a zrušení registrace, **pohřešovaných vozidel, osvědčení o likvidaci, vývozu ojetých vozidel**, jakož i předcházení nezákonnému zpracování a **vývozu** vozidel s ukončenou životností.

Pozměňovací návrh 297
Návrh nařízení
Čl. 47 - odst. 2 - pododstavec 1

Znění navržené Komisí

Členské státy navzájem dvoustranně a mnohostranně spolupracují, aby usnadnily předcházení nezákonnému zpracování vozidel s ukončenou životností a **jeho** odhalování. Prostřednictvím elektronického systému pro výměnu informací uvedeného v článku 45 si vyměňují příslušné informace o registraci vozidel, jejich vyřazení z registru a pozastavení a zrušení jejich registrace. Rovněž si vyměňují příslušné informace o autorizovaných zpracovatelských zařízeních a provozovatelských zařízeních oprav a údržby, kteří nejsou povoleni jako autorizovaná zpracovatelská zařízení, a o dalších zařízeních a hospodářských subjektech, které mohou vykonávat činnosti týkající se zpracování vozidel s ukončenou životností. V rámci

Pozměňovací návrh

Členské státy navzájem dvoustranně a mnohostranně spolupracují, aby usnadnily předcházení nezákonnému zpracování a **vývozu** vozidel s ukončenou životností a **jejich** odhalování **a řešily problém pohřešovaných vozidel**. Prostřednictvím elektronického systému pro výměnu informací uvedeného v článku 45 si vyměňují příslušné informace o registraci vozidel, jejich vyřazení z registru a pozastavení a zrušení jejich registrace. Rovněž si vyměňují příslušné informace o autorizovaných zpracovatelských zařízeních a provozovatelských zařízeních oprav a údržby, kteří nejsou povoleni jako autorizovaná zpracovatelská zařízení, a o dalších zařízeních a hospodářských subjektech, které mohou vykonávat činnosti

zavedených struktur si vyměňují zkušenosti a znalosti o donucovacích opatřeních.

týkající se zpracování vozidel s ukončenou životností. V rámci zavedených struktur si vyměňují zkušenosti a znalosti o donucovacích opatřeních.

Pozměňovací návrh 298
Návrh nařízení
Čl. 47 - odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3a. Pro účely tohoto článku a s cílem usnadnit spolupráci mezi členskými státy Komise zřídí a kontroluje koordinační síť s cílem zajistit účinnou koordinaci vnitrostátních politik prosazování. Koordinační síť se skládá ze zástupců každého členského státu a Komise.

Pozměňovací návrh 299
Návrh nařízení
Čl. 47 - odst. 3 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3b. V rámci této koordinační sítě se zajišťuje podpora výměny osvědčených postupů, jednotný výklad a prosazování tohoto nařízení, sdílení informací o činnostech v oblasti prosazování práva a rozvoj postupu pro elektronickou výměnu informací a iniciují se společná donucovací opatření.

Pozměňovací návrh 300
Návrh nařízení
Čl. 49 - odst. 1 - pododstavec 1 - písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ea) počet a hmotnost vozidel s ukončenou životností dovezených nebo přepravených k dalšímu zpracování z jiného členského státu nebo třetí země;

Pozměňovací návrh 301

Návrh nařízení

Čl. 49 - odst. 1 - pododstavec 1 - písm. e b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

eb) počet ojetých vozidel propuštěných k vývozu z jiného členského státu nebo třetí země;

Pozměňovací návrh 302

Návrh nařízení

Čl. 49 - odst. 1 - pododstavec 1 - písm. m a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ma) množství kritických surovin odstraněných a získaných z vozidel s ukončenou životností.

Pozměňovací návrh 303

Návrh nařízení

Čl. 49 - odst. 3 - pododstavec 1 - písm. a

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

a) pobídky zavedené na podporu opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí v souladu s článkem 33;

a) pobídky zavedené na podporu opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí v souladu s článkem 33 ***a jejich dopad;***

Pozměňovací návrh 304
Návrh nařízení
Čl. 49 - odst. 3 - pododstavec 3

Znění navržené Komisí

Komise přezkoumá zprávy předložené členskými státy a v **příslušných případech vypracuje** zprávy o obdržených informacích, aby usnadnila výměnu informací o osvědčených postupech uplatňovaných v členských státech.

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 305
Návrh nařízení
Čl. 49 - odst. 5 - pododstavec 1 - písm. a - písm. i

Znění navržené Komisí

i) metodiky pro určení množství a hmotnosti dílů, konstrukčních částí a materiálů vyjmutých pro účely uvedené v odst. 1 písm. g), h) **a i)**

Pozměňovací návrh

i) metodiky pro určení množství a hmotnosti dílů, konstrukčních částí a materiálů vyjmutých pro účely uvedené v odst. 1 písm. g), h), i) **a ma)**

Pozměňovací návrh 306
Návrh nařízení
Čl. 49 - odst. 5 - pododstavec 1 - písm. b

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

b) formát pro podávání zpráv Komisi podle **odstavců** 1, **2 a 3** jakož i formát zprávy o kontrole kvality.

Pozměňovací návrh 307
Návrh nařízení
Čl. 49 - odst. 5 - pododstavec 2

Znění navržené Komisí

Tyto prováděcí akty se přijímají
přezkumným postupem podle čl.
51 odst. 2.

Pozměňovací návrh

Tyto prováděcí akty se přijímají
**do dne [OP: vložte datum =
první den měsíce následujícího
po uplynutí 24 měsíců od data
vstupu tohoto nařízení
v platnost]** přezkumným
postupem podle čl. 51 odst. 2

Pozměňovací návrh 308 **Návrh nařízení** **Čl. 49 - odst. 6**

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(Netýká se českého znění.)

Pozměňovací návrh 309 **Návrh nařízení** **Čl. 50 - odst. 2**

Znění navržené Komisí

2. Pravomoc přijímat akty
v přenesené pravomoci uvedená
v čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 3 **a** 4, čl.
7 odst. 3, čl. 9 odst. 7, čl. 11 odst.
3, čl. 12 odst. 3, čl. 21 odst. 2, čl.
22 odst. 4, čl. 27 odst. 4, čl. 38
odst. 7 a čl. 40 odst. 3 je svěřena
Komisi na dobu pěti let od [OP:
vložte datum = datum vstupu
tohoto nařízení v platnost].
Komise vypracuje zprávu
o přenesené pravomoci nejpozději
devět měsíců před koncem tohoto

Pozměňovací návrh

2. Pravomoc přijímat akty
v přenesené pravomoci uvedená
v čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. **2, čl. 6**
odst. 3, čl. 6 odst. 4, čl. 7 odst.
3, čl. 9 odst. 7, čl. 11 odst. 3, čl.
12 odst. 3, čl. 21 odst. 2, čl. 22
odst. 4, čl. 27 odst. 4, čl. 38 odst.
7 a čl. 40 odst. 3 **[konečný**
seznam bude aktualizován po
ukončení jednání] je svěřena
Komisi na dobu pěti let od [OP:
vložte datum = datum vstupu
tohoto nařízení v platnost].

pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

Pozměňovací návrh 310
Návrh nařízení
Čl. 50 - odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 3 a 4, čl. 7 odst. 3, čl. 9 odst. 7, čl. 11 odst. 3, čl. 12 odst. 3, čl. 21 odst. 2, čl. 22 odst. 4, čl. 27 odst. 4, čl. 38 odst. 7 a čl. 40 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 311
Návrh nařízení
Čl. 50 - odst. 6

Znění navržené Komisí

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 3 a 4, čl. 7 odst. 3, čl. 9

Pozměňovací návrh

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 2, **čl. 6 odst. 3, čl. 6 odst. 4**, čl. 7 odst. 3, čl. 9 odst. 7, čl. 11 odst. 3, čl. 12 odst. 3, čl. 21 odst. 2, čl. 22 odst. 4, čl. 27 odst. 4, čl. 38 odst. 7 a čl. 40 odst. 3 **[konečný seznam bude aktualizován po ukončení jednání]** kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 5 odst. 4, čl. 6 odst. 2, **čl. 6 odst. 3, čl. 6 odst.**

odst. 7, čl. 11 odst. 3, čl. 12 odst. 3, čl. 21 odst. 2, čl. 22 odst. 4, čl. 27 odst. 4, čl. 38 odst. 7 a čl. 40 odst. 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informovaly Komisi, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

4, čl. 7 odst. 3, čl. 9 odst. 7, čl. 11 odst. 3, čl. 12 odst. 3, čl. 21 odst. 2, čl. 22 odst. 4, čl. 27 odst. 4, čl. 38 odst. 7 a čl. 40 odst. 3

[konečný seznam bude aktualizován po ukončení jednání] vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informovaly Komisi, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Pozměňovací návrh 312

Návrh nařízení

Čl. 55 - odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Do 31. prosince 203* [OP: vložte datum = poslední den roku následujícího po uplynutí 95 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] Komise provede přezkum a vypracuje zprávu o uplatňování tohoto nařízení a jeho dopadu na životní prostředí, lidské zdraví a fungování jednotného trhu a předloží ji Evropskému parlamentu a Radě.

Pozměňovací návrh

1. Do 31. prosince 203* [OP: vložte datum = poslední den roku následujícího po uplynutí 95 měsíců od data vstupu tohoto nařízení v platnost] Komise provede přezkum a vypracuje zprávu o uplatňování tohoto nařízení a jeho dopadu na životní prostředí, lidské zdraví a fungování jednotného trhu a předloží ji Evropskému parlamentu a Radě. **Ke zprávě bude případně připojen legislativní návrh na změnu příslušných ustanovení tohoto nařízení.**

Pozměňovací návrh 313

Návrh nařízení

Čl. 55 - odst. 2 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) potřeby rozšířit oblast působnosti tohoto nařízení, zejména ustanovení kapitol II a III, jakož i kapitoly IV oddílu II, na vozidla kategorií L3e, L4e, L5e, L6e a L7e, jak jsou definována v čl. 4 odst. 2 **písm. c) až g)** nařízení (EU) č. 168/2013, a na vozidla kategorií M2, M3, N2, N3 a O, jak jsou definována v čl. 4 odst. 1 nařízení (EU) 2018/858;

Pozměňovací návrh 314
Návrh nařízení
Čl. 55 - odst. 2 - písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

a) potřeby rozšířit oblast působnosti tohoto nařízení, zejména ustanovení kapitol II a III, jakož i kapitoly IV oddílu II, na vozidla kategorií **L1e, L2e, L3e**, L4e, L5e, L6e a L7e, jak jsou definována v čl. 4 odst. 2 nařízení (EU) č. 168/2013, a na vozidla kategorií M2, M3, N2, N3 a O, jak jsou definována v čl. 4 odst. 1 nařízení (EU) 2018/858;

Pozměňovací návrh

aa) potřeby rozšířit oblast působnosti tohoto nařízení na vozidla, jejichž typ byl schválen v rámci vícestupňového schvalování typu, a na obytné automobily a obytné přívěsy;

Pozměňovací návrh 315
Návrh nařízení
Čl. 55 - odst. 2 - písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ea) dopadu opatření týkajících se vývozu ojetých vozidel stanovených v kapitole V a rozsahu, v jakém byl problém pohřešovaných vozidel vyřešen, včetně odhadů počtu pohřešovaných vozidel;

Pozměňovací návrh 316
Návrh nařízení
Čl. 55 - odst. 2 - písm. e b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

eb) opatření týkajících se ustanovení o postupech, které mohou ovlivnit kvalitu recyklaci vozidel po ukončení jejich životnosti;

Pozměňovací návrh 317
Návrh nařízení
Čl. 55 - odst. 2 - písm. e c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ec) dopadu rozdílů ve vnitrostátních kritériích technické způsobilosti na vývoz ojetých vozidel a vnitřní trh.

Pozměňovací návrh 318
Návrh nařízení
Čl. 55 - odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Do dne [60 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] provede Komise posouzení s cílem vyhodnotit na základě prohlášení učiněných podle článku 10, zda je pravděpodobné, že výrobci splní cíle v oblasti recyklovaných plastů stanovené v čl. 6 odst. 1. V tomto posouzení se vyhodnotí zejména:

a) dostupnost vhodných technologií recyklace plastů;

b) dostatečnou dostupnost recyklovaných plastů;

**c) úroveň kvality
recyklovaného plastu ve
srovnání s požadovanou úrovní
bezpečnosti a**

**d) technické a ekonomické
obtíže při plnění tohoto cíle.**

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

Pozměňovací návrh 319
Návrh nařízení
Příloha I - Part A - bod 1 - návětí

Znění navržené Komisí

1. Vozidlo je **technicky**
neopravitelné, pokud splňuje
jedno nebo více z těchto kritérií:

Pozměňovací návrh

1. Vozidlo je neopravitelné,
pokud splňuje jedno nebo více
z těchto kritérií:

Pozměňovací návrh 320
Návrh nařízení
Příloha I - Part A - bod 1 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) bylo rozřezáno na kusy
nebo **rozebráno na součásti**;

Pozměňovací návrh

a) bylo rozřezáno na kusy
nebo **demontováno pro
opětovné použití dílů nebo se
již jako vozidlo nepoužívá**;

Pozměňovací návrh 321
Návrh nařízení
Příloha I - Part A - bod 1 - písm. b

Znění navržené Komisí

b) bylo svařeno nebo uzavřeno izolační pěnou;

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 322
Návrh nařízení
Příloha I - Part A - bod 1 - písm. c

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 323
Návrh nařízení
Příloha I - Part A - bod 1 - písm. d

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(*Netýká se českého znění.*)

Pozměňovací návrh 324
Návrh nařízení
Příloha I - Part A - bod 1 - písm. e - větě

Znění navržené Komisí

e) nelze opravit **nebo** vyměnit jednu nebo více z těchto konstrukčních částí vozidla:

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 325
Návrh nařízení
Příloha I - Part A - bod 1 - písm. f

Znění navržené Komisí

f) jeho konstrukční a bezpečnostní součásti mají technické závady, které jsou

Pozměňovací návrh

f) jeho konstrukční a bezpečnostní součásti mají technické závady, které jsou

nevratné a **činí** je
nevyměnitelnými, např.
stárnutí kovu,
několikanásobné porušení
základního nátlaku nebo
nadměrná perforační koroze;

nevratné, a **poškození** je **tak**
rozsáhlé, že oprava nebo
výměna není technicky
proveditelná, aniž by byla
ohrožena trvalá konstrukční
integrita vozidla nebo
bezpečnost silničního provozu;

Pozměňovací návrh 326
Návrh nařízení
Příloha I - Part A - bod 1 - písm. g

Znění navržené Komisí

g) jeho oprava vyžaduje
výměnu motoru, převodovky,
karoserie nebo sestavy
podvozku, což vede ke ztrátě
původní identity vozidla.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 327
Návrh nařízení
Příloha I - Part A - bod 2

Znění navržené Komisí

2. Vozidlo je ekonomicky
neopravitelné, pokud je jeho
tržní hodnota nižší než
náklady na nezbytné opravy
potřebné k jeho obnově v Unii
do technického stavu, který by
postačoval k získání osvědčení
o technické způsobilosti
v členském státě, kde bylo
vozidlo před opravou
registrováno.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 328
Návrh nařízení
Příloha I - Part A - bod 3

Znění navržené Komisí

3. Vozidlo lze považovat za
technicky neopravitelné,

Pozměňovací návrh

vypouští se

pokud:

- a) bylo ponořeno do vody pod úroveň přístrojové desky a poškodil se motor nebo elektrický systém;***
- b) nemá přimontované dveře;***
- c) vypouštění paliva nebo palivových výparů představuje nebezpečí požáru a výbuchu;***
- d) ze systému zkapalněného plynu unikl plyn, což představuje riziko požáru a výbuchu;***
- e) byly vypuštěny provozní kapaliny (palivo, brzdová kapalina, nemrznoucí kapalina, kyselina z akumulátoru, chladicí kapalina), což představuje riziko znečištění vody, nebo***
- f) jeho brzdy a součásti řízení jsou nadměrně opotřebované.***

Pokud je splněna jedna z těchto podmínek, provede se individuální technické posouzení s cílem určit, zda by technický stav vozidla byl dostatečný pro získání osvědčení o technické způsobilosti v členském státě, kde bylo vozidlo před opravou registrováno.

Pozměňovací návrh 329
Návrh nařízení
Příloha I - Part B - odst. 1 - návětí

Znění navržené Komisí

Pro určení toho, zda je ojeté vozidlo vozidlem s ukončenou životností, mohou být použita jako další odůvodnění i tato kritéria:

Pozměňovací návrh

Pro určení toho, zda je ojeté vozidlo vozidlem s ukončenou životností, mohou být použita **při individuálním posouzení** jako

další odůvodnění i tato kritéria:

Pozměňovací návrh 330
Návrh nařízení
Příloha I - Part B - odst. 1 - písm. b

Znění navržené Komisí

b) **vlastník vozidla není znám;**

Pozměňovací návrh

b) **nelze zjistit, kdo je vlastník;**

Pozměňovací návrh 331
Návrh nařízení
Příloha I - Part B - odst. 1 - písm. c

Znění navržené Komisí

c) **vozidlo neprošlo povinnou vnitrostátní technickou prohlídkou po dobu delší než dva roky od data, kdy byla tato prohlídka naposledy požadována;**

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 332
Návrh nařízení
Příloha I - Part B - odst. 1 - písm. d

Znění navržené Komisí

d) **není náležitě chráněno před poškozením během skladování, přepravy, nakládky a vykládky nebo**

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 333
Návrh nařízení
Příloha I - Part B - odst. 1 - písm. e

Znění navržené Komisí

e) **bylo předáno ke zpracování do autorizovaného sběrného místa nebo do autorizovaného**

Pozměňovací návrh

e) **bylo předáno ke zpracování do autorizovaného sběrného místa nebo do autorizovaného**

zařízení na zpracování odpadu.

zařízení na zpracování odpadu;

Pozměňovací návrh 334

Návrh nařízení

Příloha I - Part B - odst. 1 - písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 335

Návrh nařízení

Příloha I - Part B - odst. 1 - písm. e b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

eb) vypouštění paliva nebo palivových výparů představuje nebezpečí požáru a výbuchu; nebo

Pozměňovací návrh 336

Návrh nařízení

Příloha I - Part B - odst. 1 - písm. e c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 337

Návrh nařízení

Příloha I - Part B - odst. 1 - písm. e d (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ed) byly vypuštěny provozní kapaliny (palivo, brzdová kapalina, nemrznoucí kapalina, kyselina

z akumulátoru, chladicí kapalina), což představuje riziko znečištění vody.

Pozměňovací návrh 338
Návrh nařízení
Příloha IV - část A - bod 1

Znění navržené Komisí

1. Netechnický popis plánovaných opatření k zajištění toho, aby vozidla ***patřící k danému typu vozidla*** nadále splňovala právní požadavky uvedené v člancích 4 až 7 po celou dobu výroby.

Pozměňovací návrh

1. Netechnický popis plánovaných opatření k zajištění toho, aby vozidla nadále splňovala právní požadavky uvedené v člancích 4 až 7 po celou dobu výroby.

Pozměňovací návrh 339
Návrh nařízení
Příloha IV - Part A - bod 2 - písm. b

Znění navržené Komisí

b) kontroly a ***ověření*** informací od dodavatelů;

Pozměňovací návrh

b) kontroly ***úplnosti*** informací ***obdržených*** od dodavatelů;

Pozměňovací návrh 340
Návrh nařízení
Příloha IV - Part A - bod 2 - písm. c

Znění navržené Komisí

c) ***patříčné reakce v případě, že údaje od dodavatelů naznačují riziko nesouladu s požadavky podle článků 4, 5 nebo 6.***

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 341
Návrh nařízení
Příloha IV - Part A - bod 3

Znění navržené Komisí

3. Informace o předpokladech týkajících se zavedených technologií zpracování po skončení životnosti, příslušného technologického pokroku v oblasti technologií zpracování po skončení životnosti a investic do kapacit těchto technologií **ke dni podání žádosti o schválení typu, které výrobce použil pro účely výpočtu opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti typu vozidla v souladu s článkem 4.**

Pozměňovací návrh 342
Návrh nařízení
Příloha IV - Part A - bod 5 - větě

Znění navržené Komisí

5. Seznam opatření, která se výrobce zavazuje provést, aby zajistil, že zpracování vozidel s ukončenou životností **daného typu** bude prováděno v souladu s tímto nařízením, se zvláštním zaměřením na:

Pozměňovací návrh 343
Návrh nařízení
Příloha IV - Part A - bod 5 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) opatření určená k usnadnění vyjímání dílů uvedených v příloze VII části C;

Pozměňovací návrh

3. Informace o předpokladech týkajících se zavedených technologií zpracování po skončení životnosti, příslušného technologického pokroku v oblasti technologií zpracování po skončení životnosti a investic do kapacit těchto technologií;

Pozměňovací návrh

5. Seznam opatření, která se výrobce zavazuje provést, aby zajistil, že zpracování vozidel s ukončenou životností bude prováděno v souladu s tímto nařízením, se zvláštním zaměřením na:

Pozměňovací návrh

a) opatření určená k usnadnění **nedestruktivního** vyjímání dílů uvedených v příloze VII části C;

Pozměňovací návrh 344
Návrh nařízení
Příloha IV - Part A - bod 5 - písm. b

Znění navržené Komisí

b) opatření přispívající k rozvoji recyklačních technologií pro materiály používané ve vozidlech, pro které nejsou tyto technologie **v době podání žádosti o schválení typu** běžně dostupné v obchodním měřítku;

Pozměňovací návrh

b) **ve spolupráci s provozovateli zařízení pro nakládání s odpady nebo výzkumnými ústavy** opatření přispívající k rozvoji recyklačních technologií pro materiály a **konstrukční části** používané ve vozidlech, pro které nejsou tyto technologie běžně dostupné v obchodním měřítku;

Pozměňovací návrh 345
Návrh nařízení
Příloha IV - Part A - bod 5 - písm. c

Znění navržené Komisí

c) **sledování toho, jak jsou díly, konstrukční části a materiály obsažené ve vozidlech patřících k danému typu vozidla opětovně používány, recyklovány a využívány v praxi;**

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh 346
Návrh nařízení
Příloha IV - Part A - bod 5 - písm. d

Znění navržené Komisí

d) opatření k řešení problémů spojených s používáním materiálů a technik, které brání snadné demontáži nebo velmi ztěžují recyklaci, **jako jsou lepidla nebo materiály vyztužené vlákny;**

Pozměňovací návrh

d) opatření k řešení problémů spojených s používáním materiálů a technik, které brání snadné demontáži nebo velmi ztěžují recyklaci;

Pozměňovací návrh 347
Návrh nařízení
Příloha IV - Part A - bod 5 - písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ea) výzkumné a vývojové činnosti prováděné za účelem opatření uvedených v písmenech a) až e).

Pozměňovací návrh 348
Návrh nařízení
Příloha IV - Part A - bod 6

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6. Popis povahy a formy opatření uvedených v bodě 5, například investice do výzkumu a vývoje, investice do rozvoje recyklačních technologií nebo infrastruktury a způsob spolupráce s provozovateli zařízení pro nakládání s odpady, kteří se zabývají opětovným použitím, recyklací a využitím vozidel a vyjímáním jejich dílů.

vypouští se

Pozměňovací návrh 349
Návrh nařízení
Příloha IV - Part A - bod 7 - odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Popis způsobu, jakým bude posuzována účinnost opatření uvedených v bodě 6.

vypouští se

Pozměňovací návrh 350
Návrh nařízení
Příloha IV - Part A - bod 7 - odst. 2

Znění navržené Komisí

Předtím než se stanou použitelnými články 4 až 7, ve strategii oběhovosti se vysvětlí, jak výrobce splňuje požadavky na oběhovost stanovené ve směrnici 2005/64/ES, **zejména v článku 5 uvedené směrnice, ověřované během procesu schvalování typu a požadavky stanovené ve směrnici 2000/53/ES, zejména v čl. 4 odst. 2 uvedené směrnice.**

Pozměňovací návrh 351 Návrh nařízení Příloha IV - Part B - bod 1

Znění navržené Komisí

1. Výrobci předloží aktualizaci strategie oběhovosti **nejméně** jednou za pět let.

Pozměňovací návrh 352 Návrh nařízení Příloha IV - Part B - bod 2 - návětí

Znění navržené Komisí

2. Aktualizovaná strategie oběhovosti zahrnuje:

Pozměňovací návrh 353 Návrh nařízení Příloha IV - Part B - bod 2 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) popis způsobu provedení opatření uvedených v **bodě 6** části A a v případě, že jedno nebo více opatření uvedených ve

Pozměňovací návrh

Předtím než se stanou použitelnými články 4 až 7, ve strategii oběhovosti se vysvětlí, jak výrobce splňuje požadavky na oběhovost stanovené ve směrnici 2005/64/ES.

Pozměňovací návrh

1. Výrobci předloží aktualizaci strategie oběhovosti jednou za pět let.

Pozměňovací návrh

2. Aktualizovaná strategie oběhovosti zahrnuje **příslušné nové změny, a zejména:**

Pozměňovací návrh

a) popis způsobu provedení opatření uvedených v části A a v případě, že jedno nebo více opatření uvedených ve strategii

strategii nebylo provedeno,
vysvětlení důvodů;

nebylo provedeno, vysvětlení
důvodů;

Pozměňovací návrh 354
Návrh nařízení
Příloha IV - Part B - bod 2 - písm. b

Znění navržené Komisí

b) posouzení účinnosti
opatření uvedených v **bodě 6**
části A;

Pozměňovací návrh

b) posouzení účinnosti
opatření uvedených v části A;

Pozměňovací návrh 355
Návrh nařízení
Příloha IV - Part B - bod 2 - písm. c

Znění navržené Komisí

c) **popis toho, jak byla nebo budou při projektování nových typů vozidel zohledněna opatření uvedená v bodě 6 části A.**

Pozměňovací návrh

c) **informace o významných změnách v návrhu a výrobě, které výrobce provedl s cílem zlepšit oběhovost vozidel.**

Pozměňovací návrh 356
Návrh nařízení
Příloha IV - Part B - bod 3

Znění navržené Komisí

3. V případě významných změn v projektování a výrobě typu vozidla se aktualizovaná strategie oběhovosti zaměří zejména na:

a) **změny v používání dílů a konstrukčních částí, které lze snadno demontovat pro opětovné použití nebo pro kvalitní recyklaci, v nových vozidlech;**

b) **změny v používání materiálů, které lze snadno recyklovat, v nových vozidlech;**

Pozměňovací návrh

vypouští se

c) přijetí prvků projektování k řešení problémů spojených s používáním materiálů a technik, které brání snadnému vyjmutí nebo velmi ztěžují recyklaci, jako jsou lepidla, kompozitní plasty nebo materiály vyztužené vlákny;

d) změny v používání recyklovaných materiálů v nových vozidlech, repasovaných nebo renovovaných dílů a konstrukčních částí ve vozidlech a ve slučitelnosti dílů a konstrukčních částí z jiných typů vozidel a

e) změny v používání látek uvedených v článku 5 v nových vozidlech.

Pozměňovací návrh 357
Návrh nařízení
Příloha V - bod 1 - větě

Znění navržené Komisí

1. Baterie elektrických vozidel zabudované ve vozidle:

Pozměňovací návrh

1. Baterie elektrických vozidel a **baterie pro lehké dopravní prostředky** zabudované ve vozidle;

Pozměňovací návrh 358
Návrh nařízení
Příloha V - bod 1 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) číslo;

Pozměňovací návrh

a) číslo **původního zařízení**;

Pozměňovací návrh 359
Návrh nařízení
Příloha V - bod 1 - písm. g a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ga) informace o technickém stavu a předpokládané životnosti baterií podle článku 14 a přílohy VII nařízení (EU) 2023/1542.

Pozměňovací návrh 360
Návrh nařízení
Příloha V - bod 2 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) číslo;

Pozměňovací návrh

a) číslo ***původního zařízení;***

Pozměňovací návrh 361
Návrh nařízení
Příloha V - bod 3 - písm. b

Znění navržené Komisí

b) číslo;

Pozměňovací návrh

b) číslo ***původního zařízení;***

Pozměňovací návrh 362
Návrh nařízení
Příloha V - bod 4 - písm. a

Znění navržené Komisí

a) číslo;

Pozměňovací návrh

a) číslo ***původního zařízení;***

Pozměňovací návrh 363
Návrh nařízení
Příloha V - bod 4 - písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) informace, specifikace, nástroje a procesy, včetně aktualizací softwaru, potřebné pro repasování a renovaci.

Pozměňovací návrh 364
Návrh nařízení
Příloha V - bod 5 - písm. c

Znění navržené Komisí

c) technické pokyny k přístupu, vyjmutí a výměně, včetně kódování a **softwaru potřebného** k aktivaci fungování náhradních dílů a konstrukčních částí v jiném vozidle;

Pozměňovací návrh

c) technické pokyny k přístupu, vyjmutí a výměně, včetně **možnosti zrušit registraci nebo oddělit díl od VIN vozidla s ukončenou životností a v případě potřeby díl znovu zaregistrovat v informačních systémech výrobce vozidla, aby byla možná jeho montáž do jiného vozidla;** kódování a **software potřebné** k aktivaci fungování náhradních dílů a konstrukčních částí v jiném vozidle **s použitím diagnostických nástrojů různých značek a backend serveru výrobce vozidla pro opravené vozidlo, je-li to nezbytné;**

Pozměňovací návrh 365
Návrh nařízení
Příloha VI - bod 4

Znění navržené Komisí

4. Informace na štítku motorů na elektrický pohon obsahujících materiály permanentních magnetů:

- a) označení, že tyto výrobky obsahují jeden nebo více permanentních magnetů;**
- b) označení, zda tyto magnety patří k některému z následujících typů:**
 - i) neodym-železo-bor;**
 - ii) samarium-kobalt;**
 - iii) hliník-nikl-kobalt;**

Pozměňovací návrh

vypouští se

iv) ferit;

c) u permanentních magnetů typů uvedených v bodě 3 písm. b) bodech i) a ii) nosič dat spojený s jedinečným identifikátorem výrobku, který umožňuje přístup k těmto údajům:

i) jméno, zapsaný obchodní název nebo zapsaná ochranná známka a poštovní adresa odpovědné fyzické nebo právnické osoby a případně elektronické komunikační prostředky, kterými ji lze kontaktovat;

ii) informace o hmotnosti, umístění a druhu všech jednotlivých permanentních magnetů obsažených ve výrobku a o přítomnosti a typu povlaků magnetu, lepidel a jakýchkoli použitých přísad;

iii) informace umožňující přístup ke všem permanentním magnetům zabudovaným ve výrobku a jejich vyjmutí, přinejmenším včetně pořadí všech kroků vyjmutí, nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k permanentnímu magnetu a jeho vyjmutí, aniž je dotčen čl. 15 odst. 1 směrnice 2012/19/EU.

Pozměňovací návrh 366

Návrh nařízení

Příloha VII - Part B - bod 2 - odst. 1 - písm. b

Znění navržené Komisí

b) klimatizační systémy a chladiva se zpracují v souladu s nařízením (EU) č. **517/2014**;

Pozměňovací návrh

b) klimatizační systémy a chladiva se zpracují v souladu s nařízením (EU) **2024/573**;

Pozměňovací návrh 367
Návrh nařízení
Příloha VII - Part C - bod 1

Znění navržené Komisí

1. Baterie elektrických vozidel.

Pozměňovací návrh

1. Baterie elektrických vozidel **ve smyslu čl. 3 bodu 14 tohoto nařízení a baterie lehkých dopravních prostředků ve smyslu čl. 3 bodu 11 nařízení (EU) 2023/1542, včetně jejich systémů řízení baterie, palubních nabíječek pro elektrická vozidla, pláště nebo skříně, jsou-li k dispozici;**

Pozměňovací návrh 368
Návrh nařízení
Příloha VII - Part C - bod 3

Znění navržené Komisí

3. SLI baterie ve smyslu čl. 3 bodu 12 nařízení (EU) 2023/**** **[o bateriích a odpadních bateriích].**

Pozměňovací návrh

3. SLI baterie ve smyslu čl. 3 bodu 12 nařízení (EU) 2023/**1542 a přenosné baterie ve smyslu čl. 3 bodu 9 nařízení (EU) 2023/1542.**

Pozměňovací návrh 369
Návrh nařízení
Příloha VII - Part C - bod 10

Znění navržené Komisí

- 10. Přístrojové panely.**

Pozměňovací návrh

- vypouští se**

Pozměňovací návrh 370
Návrh nařízení
Příloha VII - Part C - bod 11

Znění navržené Komisí

11. Přímě přístupné části informačního a zábavního systému, **včetně ovladačů**

Pozměňovací návrh

11. Přímě přístupné části informačního a zábavního systému;

**zvuku, navigace a multimédií,
s displeji s plochou větší než
100 cm².**

**Pozměňovací návrh 371
Návrh nařízení
Příloha VII - Part C - bod 13**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

13. Kabelové svazky.

vypouští se

**Pozměňovací návrh 372
Návrh nařízení
Příloha VII - Part C - bod 15**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

15. Nádoby na tekutiny.

15. Palivové nádrže.

**Pozměňovací návrh 373
Návrh nařízení
Příloha VII - Part C - bod 17**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**17. Jakékoli jiné kovové
konstrukční části z jednoho
materiálu těžší než 10 kg.**

vypouští se

**Pozměňovací návrh 374
Návrh nařízení
Příloha VII - Part C - bod 18**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**18. Jakékoli jiné plastové
konstrukční části z jednoho
materiálu těžší než 10 kg.**

vypouští se

**Pozměňovací návrh 375
Návrh nařízení
Příloha VII - Part C - bod 19 - písm. b**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

**b) desky s plošnými spoji
s plochou větší než 10 cm²;**

vypouští se

Pozměňovací návrh 376

Návrh nařízení

Příloha VII - Part D - bod 1 - písm. b - písm. i

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

i) díly nebo konstrukční části
jsou kompletní;

i) díly nebo konstrukční části
**musí obsahovat všechny
příslušné díly;**

Pozměňovací návrh 377

Návrh nařízení

Příloha VII - Part D - bod 1 - písm. b - písm. ii

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ii) posouzení poškození,
snížené funkčnosti nebo
výkonnosti a oprav potřebných
k obnově dílu nebo konstrukční
části do stavu, kdy jsou způsobilé
k **použití;**

ii) posouzení poškození,
snížené funkčnosti nebo
výkonnosti a oprav potřebných
k obnově dílu nebo konstrukční
části do stavu, kdy jsou
potenciálně způsobilé
k **repasování nebo renovaci;**

Pozměňovací návrh 378

Návrh nařízení

Příloha VII - Part D - bod 1 - písm. b - písm. iii

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

iii) **nedochází k silné korozi.**

iii) **vizuální kontrola
ukazuje, že koroze nebrání
funkčnosti dílu nebo
konstrukční části.**

Pozměňovací návrh 379

Návrh nařízení

Příloha VII - Part D - bod 2 - písm. b

Znění navržené Komisí

b) odkaz na identifikační číslo vozidla (VIN), z něhož byly konstrukční část nebo díl vyjmuty, a a

Pozměňovací návrh 380
Návrh nařízení
Příloha VII - Part E - bod 2

Znění navržené Komisí

2. Zařízení k následnému zpracování emisí (např. katalyzátory, filtry částic).

Pozměňovací návrh 381
Návrh nařízení
Příloha VII - Part F - bod 2

Znění navržené Komisí

2. S bateriemi elektrických vozidel se nakládá v souladu s článkem 70 nařízení (EU) 2023/**** **[o bateriích a odpadních bateriích]**.

Pozměňovací návrh 382
Návrh nařízení
Příloha VII - Part G - bod 1

Znění navržené Komisí

1. **Kopie písemné smlouvy mezi autorizovaným zpracovatelským zařízením a zařízením, které provádí**

Pozměňovací návrh

vypouští se

Pozměňovací návrh

2. Zařízení k následnému zpracování emisí (např. katalyzátory, filtry částic), **pokud se na tyto díly nevztahuje záruka, která stanoví, že daný díl splňuje požadavky v rámci příslušné technické prohlídky podle článku 4 směrnice 2014/45/EU.**

Pozměňovací návrh

2. S bateriemi elektrických vozidel se nakládá v souladu s článkem 70 nařízení (EU) 2023/**1542**.

Pozměňovací návrh

1. **Aby bylo dosaženo souladu s čl. 28 odst. 3 tohoto nařízení, mohou být vozidla s ukončenou životností drcena**

drcení a používá technologie po drcení, včetně specifikací kvality druhotných materiálů a technické specifikace, která se dodržuje při zpracování frakcí získaných zpracováním vozidel s ukončenou životností.

společně s jiným odpadem, pouze pokud:

a) odpad z elektrických a elektronických zařízení byl zpracován v souladu s přílohou VII směrnice 2012/19/EU;

b) všechny baterie byly vyjmuty v souladu s nařízením (EU) 2023/1542;

c) plastové obaly byly odděleny od obalového odpadu a kovového obalu v souladu s nařízením (EU) 2025/40;

d) kombinovaný proces drcení nesnižuje kvalitu toků odpadů ve srovnání s odděleným zpracováním; a

e) konkrétní příspěvky každého toku směsného odpadu k výstupním frakcím splňují povinnosti týkající se podávání zpráv podle nařízení (EU) 2023/1542, nařízení (EU) 2025/40, směrnice 2012/19/EU a směrnice 2008/98/ES.

Pozměňovací návrh 383
Návrh nařízení
Příloha VII - Part G - bod 2

Znění navržené Komisí

2. Zpráva o ***analýze*** vzorku týkající se kvality a množství frakcí zpracování (výstupu) pro reprezentativní konfiguraci zpracování, kterou poskytne nezávislý subjekt.

Pozměňovací návrh

2. Zpráva o ***hmotnostní bilanci z analýzy*** vzorku týkající se kvality a množství frakcí zpracování (výstupu) pro reprezentativní konfiguraci zpracování, kterou poskytne nezávislý subjekt.

Pozměňovací návrh 384
Návrh nařízení
Příloha VIII - bod 1 - návětí

Znění navržené Komisí

1. Informace, které předkládá výrobce nebo jeho **jmenovaný** zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce:

Pozměňovací návrh

1. Informace, které předkládá výrobce nebo jeho **zplnomocněný** zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce:

Pozměňovací návrh 385
Návrh nařízení
Příloha IX - bod 7

Znění navržené Komisí

7. Jméno, adresa, **státní příslušnost** držitele nebo vlastníka odevzdaného vozidla.

Pozměňovací návrh

7. Jméno **a** adresa držitele nebo vlastníka odevzdaného vozidla.

Pozměňovací návrh 386
Návrh nařízení
Příloha X a (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Příloha Xa
KRITÉRIA PRO UDĚLENÍ
VÝJIMKY VOZIDLŮM
ZVLÁŠTNÍHO KULTURNÍHO
ZÁJMU

Příslušný orgán členského státu, ve kterém je vozidlo registrováno, může uznat vozidlo za vozidlo zvláštního kulturního zájmu, jsou-li splněny všechny tyto podmínky:

a) vozidlo má jedinečnou historickou nebo kulturní hodnotu nebo status, které jsou zdokumentovány buď vlastníkem vozidla, nebo příslušnými orgány členského státu registrace, nebo se jedná

o ojediněle upravené nebo na zakázku vyrobené vozidlo;

***b) vlastník vozidla je znám
a lze jej identifikovat;***

***c) vozidlo lze identifikovat
identifikačním číslem vozidla
(VIN) nebo výrobním číslem
nebo jinou identifikací
přidělenou výrobcem nebo
příslušným orgánem.***