



## UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

Bruksela, 19 czerwca 2026 r.  
(OR. en)

2023/0284(COD)

PE-CONS 13/26

ENV 176  
ENT 39  
MI 193  
CODEC 338

### AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy: ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY  
w sprawie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu  
do projektowania pojazdów oraz gospodarowania pojazdami wycofanymi  
z eksploatacji, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 168/2013,  
(UE) 2018/858, (UE) 2019/1020 i (UE) 2023/1542 oraz uchylające  
dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE

**ROZPORZĄDZENIE  
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2026/...**

**z dnia ...**

**w sprawie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego  
w odniesieniu do projektowania pojazdów  
oraz gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji,  
zmieniające rozporządzenia (UE) nr 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2019/1020  
i (UE) 2023/1542 oraz uchylające dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114 i art. 192 ust. 1, w związku z art. 14–36 niniejszego rozporządzenia,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>1</sup>,  
po konsultacji z Komitetem Regionów,  
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> Dz.U. C, ..., ELI: ....

<sup>2</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 18 czerwca 2026 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia ...

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu ustanawia europejską strategię na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która najpóźniej do 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Aby polityka Unii dotycząca produktów przyczyniała się do obniżenia emisji dwutlenku węgla na poziomie globalnym, należy zapewnić, aby produkty wprowadzane do obrotu i sprzedawane w Unii były pozyskiwane, wytwarzane i przetwarzane na etapie ich wycofywania z eksploatacji w sposób zrównoważony.

- (2) Sektor motoryzacyjny odpowiada za znaczną część zużycia energii i zasobów materialnych w Unii, a tym samym w dużym stopniu przyczynia się do powstawania gazów cieplarnianych. Produkcja w państwach trzecich pojazdów, które są wprowadzane do obrotu na rynku Unii przyczynia się do globalnej emisji gazów cieplarnianych, która z kolei wywiera negatywny wpływ na środowisko w Unii. Jednym z warunków niezbędnych do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r. jest przejście od stosowania w pojazdach paliw kopalnych do mobilności bezemisyjnej, jak przewidziano w pakiecie „Gotowi na 55”. Zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych z sektora motoryzacyjnego związanych z etapem użytkowania pojazdów. Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników pierwotnego aluminium, pierwotnej stali i pierwotnych tworzyw sztucznych w związku z wytwarzaniem nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii. Może to znacząco oddziaływać na środowisko w związku z zapotrzebowaniem na energię niezbędną do wydobycia i przetworzenia tych materiałów. Ślad środowiskowy związany z wytwarzaniem nowych pojazdów może wzrastać wraz z trwającą elektryfikacją floty, stałym wzrostem wielkości i wagi pojazdów, a także z powodu powszechniejszego wykorzystania i złożoności elektroniki w przyszłych modelach, przy czym oba te procesy wymagają znaczącej ilości surowców krytycznych i strategicznych oraz metali szlachetnych takich jak miedź i metale ziem rzadkich. W wyniku tych zmian etap produkcji może zacząć odznaczać się większym śladem środowiskowym niż etap użytkowania pojazdów, a europejska branża samochodowa może stawać się coraz bardziej zależna od importu surowców krytycznych i podatna na zakłócenia dostaw, ze szkodą dla jej konkurencyjności.

Co więcej, obecne wymogi w prawie Unii dotyczące gospodarowania odpadami skutkują niewystarczającym poziomem odzysku zasobów z pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz istnieje duży potencjał w zakresie zwiększenia ilości i jakości części, komponentów i materiałów przeznaczonych do naprawy, ponownego użycia, regeneracji, odnowienia, modyfikacji lub recyklingu pochodzących z pojazdów użytkowanych i z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Aby wyeliminować ten wpływ na środowisko i przyczynić się do obniżenia emisyjności sektora, a także wesprzeć konkurencyjność poprzez zwiększenie odporności sektora motoryzacyjnego, należy usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku oraz przyspieszyć przechodzenie sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Jest to zgodne z komunikatem Komisji z dnia 11 marca 2020 r. w sprawie nowego planu działania UE dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy, w którym wezwano do dokonania przeglądu obecnych przepisów z myślą o propagowaniu modeli biznesowych o obiegu zamkniętym poprzez powiązanie kwestii projektowych z przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, opracowaniu przepisów dotyczących obowiązkowej zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w przypadku niektórych materiałów oraz o poprawie wydajności recyklingu. Jest to również zgodne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1252<sup>3</sup>. Rada i Parlament Europejski podkreśliły również potrzebę określenia nowych unijnych przepisów dotyczących tych kwestii, zastępujących istniejące przepisy dotyczące homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, oraz przepisy dotyczące pojazdów wycofanych z eksploatacji.

---

<sup>3</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1252 z dnia 11 kwietnia 2024 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby zapewnienia bezpiecznych i zrównoważonych dostaw surowców krytycznych oraz zmiany rozporządzeń (UE) nr 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 i (UE) 2019/1020 (Dz.U. L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj>).

- (3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE<sup>4</sup> określa zharmonizowane wymogi w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz cele w odniesieniu do ponownego użycia i recyklingu pojazdów, a także ich ponownego użycia i odzysku. Dyrektywa ta określa obowiązki dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także obowiązki dla podmiotów gospodarczych, w szczególności ograniczające użycie metali ciężkich w pojazdach. W dyrektywie tej określono także podstawowe zasady dotyczące rozszerzonej odpowiedzialności producenta, zgodnie z którymi producenci pojazdów zobowiązani są do pokrycia części kosztów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- (4) W ocenie dyrektywy 2000/53/WE Komisja podkreśliła skuteczność tego aktu w osiągnięciu wielu zawartych w nim pierwotnych celów, w szczególności w zakresie wyeliminowania kadmu, ołowiu, rtęci i sześciowartościowego chromu z pojazdów, zwiększenia liczby punktów zbierania w odniesieniu do pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz osiągnięcia celów dotyczących odzysku i recyklingu. Jednakże, jak wynika z oceny, dyrektywa ta okazała się niewystarczającą odpowiedzią na istotne problemy związane ze zbieraniem pojazdów wycofanych z eksploatacji i nie jest już odpowiednia, aby zapewnić wysokiej jakości przetwarzanie tych pojazdów.

---

<sup>4</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 269 z 21.10.2000, s. 34, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

- (5) Dyrektywa 2005/64/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>5</sup> reguluje kwestię homologacji typu pojazdów pod względem ich zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku tak, aby pojazdy te mogły spełnić cele określone w dyrektywie 2000/53/WE na etapie wycofywania ich z eksploatacji. Jednakże dyrektywa 2005/64/WE nie jest skuteczna, jeżeli chodzi o znaczne zwiększenie poziomów zdolności nowych pojazdów do ponownego użycia, recyklingu i odzysku, a także nie jest przystosowana do cech nowych pojazdów, w przypadku których nastąpiły znaczne zmiany od czasu wejścia w życie dyrektywy 2005/64/WE.

---

<sup>5</sup> Dyrektywa 2005/64/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. dotycząca homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku oraz zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG (Dz.U. L 310 z 25.11.2005, s. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj>).

- (6) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858<sup>6</sup> wprowadzono kompleksowy system homologacji typu i nadzoru rynku w odniesieniu do pojazdów silnikowych, przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, który miał za zadanie zapewnić prawidłowe funkcjonowanie jednolitego rynku oraz wysoki poziom efektywności środowiskowej. Istnieje potrzeba przyjęcia odrębnego aktu regulacyjnego do celów procedury homologacji typu UE określonej w załączniku II do tego rozporządzenia. Potrzebne jest zatem również określenie przepisów i wymogów dotyczących obiegu zamkniętego pojazdów w procesie homologacji typu UE. W celu zapewnienia, aby pojazdy spełniały te wymogi, konieczne jest zapewnienie ich weryfikacji w procesie homologacji typu UE. Przepisy administracyjne rozporządzenia (UE) 2018/858, w tym przepisy dotyczące nadzoru rynku, środków naprawczych, klauzul ochronnych i kar, mają zastosowanie do homologacji typu wydawanych zgodnie z wymogami przewidzianymi w niniejszym rozporządzeniu.

---

<sup>6</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

- (7) Ważne jest odróżnienie istniejących homologacji typu od nowych homologacji typu. Konieczne jest zatem doprecyzowanie, które z przepisów mają zastosowanie do nowych typów pojazdów na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858. Należy w związku z tym sprecyzować, że zmiana homologacji typu nie pociąga za sobą automatycznie rozszerzenia homologacji typu na podstawie tego rozporządzenia.

- (8) Aby usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku, jednocześnie zapewniając wysoki poziom ochrony środowiska, istotna jest harmonizacja warunków homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o ich zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, etap produkcji pojazdów, ocenę statusu pojazdu i wywóz pojazdów używanych. Aby przyczynić się do realizacji celów polegających na zachowaniu, ochronie i poprawie jakości środowiska, ochronie zdrowia ludzi oraz ostrożnym i racjonalnym wykorzystywaniu zasobów naturalnych, konieczne jest określenie przepisów dotyczących gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, z uwzględnieniem tego, jak pojazd został zaprojektowany, a także środków mających na celu zapobieganie nielegalnemu demontażowi, takich jak lepsza identyfikowalność w razie przeniesienia własności pojazdów używanych. Najskuteczniejszym sposobem ułatwienia przejścia sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym jest zatem ustanowienie jednolitych ram regulacyjnych na poziomie Unii, obejmujących w sposób zintegrowany i spójny projektowanie pojazdów, ich wytwarzanie, wprowadzanie do obrotu w Unii oraz przetwarzanie po wycofaniu z eksploatacji. Ma to również zasadnicze znaczenie dla rozwoju unijnego rynku w obszarze surowców wtórnych, które są obecne w nowych pojazdach wprowadzanych do obrotu, a także dla uniknięcia barier w handlu i zakłócenia konkurencji, zapewnienia jasności prawa oraz poprawy efektywności środowiskowej wszystkich podmiotów gospodarczych biorących udział w procesach projektowania pojazdów, ich produkcji i przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji. Aby osiągnąć te cele, dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE należy zastąpić rozporządzeniem na podstawie art. 114 i art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

- (9) W regionach najbardziej oddalonych, o których mowa w art. 349 TFUE, państwa członkowskie powinny mieć możliwość dostosowania obowiązków producentów do charakterystyki tych regionów, aby zagwarantować usługę i pokrycie kosztów zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

- (10) Dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów pasażerskich (M<sub>1</sub>) i lekkich pojazdów użytkowych (N<sub>1</sub>), które stanowią około 85 % wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii. Pozostałe pojazdy, czyli pojazdy dwu- i trójkołowe, czterokołowce, samochody ciężarowe, autobusy i przyczepy, nie podlegają żadnym przepisom Unii, jeżeli chodzi o ich ekoprojekt oraz gospodarowanie nimi na etapie wycofywania z eksploatacji. Z tego względu, aby zapewnić kompleksowe ramy na rzecz obiegu zamkniętego dotyczące wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii, w tym dotyczące ich bezpiecznego dla środowiska przetwarzania, a także aby zapobiec fragmentacji jednolitego rynku, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie nie tylko do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>, ale również częściowo do pojazdów kategorii L, pojazdów ciężkich i ich przyczep (M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> oraz O). Brakuje kompleksowych informacji dotyczących przetwarzania takich pojazdów w Unii po ich wycofaniu z eksploatacji, co uniemożliwia zastosowanie do nich tego samego systemu co system mający zastosowanie do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia. Wymogi dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich obowiązkowego dostarczania do uprawnionych zakładów przetwarzania do celów przetwarzania, a także oczyszczania z substancji szkodliwych, obowiązkowego usuwania niektórych części i komponentów do celów ponownego użycia i recyklingu przed strzępieniem oraz warunków składowania odpadów innych niż obojętne po strzępieniu, powinny jednak mieć zastosowanie do pojazdów kategorii L oraz do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> oraz O). W celu ułatwienia przetwarzania tych pojazdów wycofanych z eksploatacji ich wytwórcy powinni być zobowiązani do dostarczania informacji dotyczących usuwania i zastępowania części, komponentów i materiałów pochodzących z takich pojazdów. Przepisy regulujące rozszerzoną odpowiedzialność producenta powinny również mieć zastosowanie do tych kategorii pojazdów oraz obejmować koszty ich zbierania i oczyszczania z substancji szkodliwych na etapie wycofywania ich z eksploatacji.

- (11) Ponieważ nie wszystkie państwa członkowskie wymagają rejestracji pojazdów kategorii L1<sub>e</sub>, L2<sub>e</sub> lub L6<sub>e</sub>, konieczne jest zapewnienie państwu członkowskiemu możliwości wyłączenia tych kategorii pojazdów z wymogów związanych z rejestracją.
- (12) Jak wynika z badań, problemy związane z wywozem pojazdów używanych dotyczą nie tylko pojazdów pasażerskich (M<sub>1</sub>) i lekkich pojazdów użytkowych (N<sub>1</sub>), ale również większych pojazdów. W związku z tym przepisy te powinny mieć również zastosowanie do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> oraz O).
- (13) Z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia należy wyłączyć pojazdy zaprojektowane i zbudowane lub dostosowane wyłącznie do użytku przez siły zbrojne, a także pojazdy zaprojektowane i zbudowane do użytku przez siły zbrojne, służby obrony cywilnej, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego i służby pogotowia medycznego. Pojazdy te pełnią wyspecjalizowane funkcje operacyjne i podlegają szczególnym wymogom technicznym, a pod względem projektu, budowy i użytkowania znacząco różnią się od pojazdów przeznaczonych do ogólnego transportu drogowego. Stosowanie do takich pojazdów ogólnych wymogów w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów i gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji nie byłoby zatem właściwe, a ich wyłączenie z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia jest spójne ze szczególnym charakterem ich funkcji.

- (14) W celu ochrony dziedzictwa kulturowego Europy z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia należy wyłączyć pojazdy historyczne i nie powinny one podlegać obowiązkom związanym z przeniesieniem własności lub wywozem ani wymogom dotyczącym wycofania z eksploatacji. Analogicznie z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia należy wyłączyć pojazdy uznane przez państwo członkowskie za pojazdy o szczególnym znaczeniu kulturowym. Może to dotyczyć na przykład pojazdów będących w posiadaniu kolekcjonerów lub muzeów, pojazdów zbudowanych na zamówienie lub pojazdów wyścigowych, pod warunkiem że właściwe organy uznają ich szczególne znaczenie kulturowe. Jednakże zawarte w niniejszym rozporządzeniu wymogi, takie jak na przykład wymogi dotyczące projektowania pod kątem obiegu zamkniętego, powinny mieć zastosowanie do tych pojazdów przed ich uznaniem za pojazdy historyczne lub pojazdy o szczególnym znaczeniu kulturowym. Natomiast w przypadku gdy pojazdy te przestaną być uznawane przez państwa członkowskie za pojazdy historyczne lub pojazdy o szczególnym znaczeniu kulturowym, ponownie zaczynają być objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, a wymogi, takie jak obowiązki związane z przeniesieniem własności, wywozem lub wycofaniem z eksploatacji powinny mieć zastosowanie.
- (15) Aby uniknąć nadmiernych obciążeń administracyjnych i oraz w celu zapewnienia, aby zakres stosowania niniejszego rozporządzenia odpowiadał potrzebom rynku wewnętrznego, poza zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia powinny pozostać inne typy pojazdów, takie jak pojazdy kategorii L produkowane w małych seriach lub niektóre rowery z pedałami kategorii L1<sub>e</sub>-A i L1<sub>e</sub>-B.

- (16) Pojazdy specjalnego przeznaczenia są projektowane w celu pełnienia szczególnych funkcji i wymagają specjalnych rozwiązań w zakresie dostosowania nadwozia, nad którymi wytwórca nie ma pełnej kontroli. Utrudnia to obliczanie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku. W przypadku pojazdów specjalnego przeznaczenia kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> koszty zbierania, oczyszczania z substancji szkodliwych i obowiązkowego usuwania w odniesieniu do części i komponentów oraz koszty przetwarzania takich pojazdów powinni pokrywać producenci w ramach systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Do pojazdów specjalnego przeznaczenia kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> oraz O powinien mieć zastosowanie tylko ograniczony zestaw przepisów. Do pojazdów specjalnego przeznaczenia kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> powinny mieć zastosowanie przepisy dotyczące substancji wzbudzających obawy obecnych w pojazdach, podobnie jak ma to miejsce na podstawie dyrektywy 2000/53/WE. Inne części pojazdu specjalnego przeznaczenia, które uzyskały homologację typu w ramach wielostopniowej homologacji typu, powinny być objęte w takim samym zakresie jak w przypadku danej kategorii pojazdu. Pojazdy specjalnego przeznaczenia wszystkich kategorii z wyjątkiem kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>, wyprodukowane przez drobnych wytwórców, nie powinny być objęte niniejszym rozporządzeniem.

- (17) Samochody kempingowe i przyczepy kempingowe różnią się od konwencjonalnych pojazdów lub przyczep, ponieważ ich podstawową funkcją jest zakwaterowanie, a nie transport. Te przyczepy kempingowe zbudowane są z komponentów innych niż samochodowe, takich jak drewno, meble, instalacje wodne i domowe systemy elektryczne, które nie wchodzą w zakres działalności zakładów recyklingu pojazdów. Liczne przyczepy kempingowe są na stałe zainstalowane jako domy wakacyjne i używane do sezonowego zakwaterowania oraz pozostają funkcjonalne przez dekady. Biorąc pod uwagę ich specjalne przeznaczenie, odrębny skład materiałowy i bieżące użytkowanie, przyczepy kempingowe powinny być wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia. Samochody kempingowe, które są często niezarejestrowane, nie powinny być klasyfikowane jako pojazdy wycofane z eksploatacji, dopóki nadal używane są jako miejsce zamieszkania. Samochody kempingowe mają w swoich pojazdach podstawowych części i komponenty, które są również używane w innych pojazdach, i które w związku z tym powinny podlegać tym samym obowiązkom, gdy przestaną być wykorzystywane do celów mieszkaniowych.

- (18) W praktyce jednym z największych wyzwań związanych ze stosowaniem dyrektywy 2000/53/WE jest ustalenie, czy dany pojazd stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, w szczególności w przypadkach transgranicznego przemieszczania pojazdów. Mimo wydania wytycznych dotyczących tej kwestii, ocena taka pozostaje problematyczna. Konieczne jest zatem zapewnienie prawnie wiążących szczegółowych kryteriów umożliwiających stwierdzenie, czy dany pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Kryteria te powinny być stosowane przez wszystkie odpowiednie właściwe organy, podmioty gospodarcze i wszystkich właścicieli pojazdów zajmujących się pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Konieczne jest jednak również wprowadzenie wyłączeń, aby utrzymać możliwość określania przez państwa członkowskie sytuacji, w których poszczególne pojazdy nie powinny wchodzić w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia ze względu na ich status jako pojazdu o szczególnym znaczeniu kulturowym, dopóki posiadają ten status. Ponadto właściwe organy państwa członkowskiego powinny mieć możliwość zwolnienia pojazdu ze statusu pojazdu wycofanego z eksploatacji w przypadku, gdy dany pojazd podlega naprawie, na wniosek jego właściciela.
- (19) Jak wynika z oceny dyrektywy 2000/53/WE, zawarte w niej przepisy dotyczące projektowania pojazdów z myślą o ułatwieniu ich demontażu i wykorzystywania materiałów pochodzących z recyklingu miało bardzo ograniczony wpływ na projektowanie i wytwarzanie nowych pojazdów, ponieważ procesy te nie były wystarczająco szczegółowe, konkretne i mierzalne.

- (20) Uwzględnienie kwestii projektowania wszystkich pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii oraz etapu wycofywania ich z eksploatacji wymaga określenia zharmonizowanych wymogów w zakresie obiegu zamkniętego podlegających weryfikacji na etapie homologacji typu. Projektowanie i wytwarzanie pojazdów w celu zapewnienia, aby ich części i komponenty mogły zostać ponownie użyte oraz aby zawarte w nich materiały nadawały się do recyklingu, jest istotne, aby uniknąć sytuacji, w której te części, komponenty i materiały nie mogłyby zostać odpowiednio zwaloryzowane, gdy pojazd nie nadaje się już do eksploatacji. W związku z tym wytwórcy i ich dostawcy powinni uwzględnić strategię w zakresie projektowania służącą poprawie zdolności do ponownego użycia i zdolności do recyklingu na wczesnym etapie projektowania nowych pojazdów. Z tego względu należy w dalszym ciągu budować nowe typy pojazdów w taki sposób, aby nadawały się one do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % pod względem masy oraz aby nadawały się do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 % pod względem masy, jak przewidziano już w dyrektywie 2005/64/WE. W celu zapewnienia jednolitego sposobu obliczania zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku oraz możliwości monitorowania tych poziomów należy określić nową metodykę obliczania i weryfikacji wskaźników zdolności pojazdu do ponownego użycia, recyklingu i odzysku. Metodyka ta powinna lepiej odzwierciedlać rzeczywisty potencjał nowego pojazdu w zakresie jego zdolności do recyklingu, zdolności do ponownego użycia i zdolności do odzysku na etapie wycofywania z eksploatacji, z uwzględnieniem trwającego postępu technologicznego. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określenia takiej metodyki, z uwzględnieniem międzynarodowej normy ISO 22628:2002. Do czasu jej określenia zdolność do ponownego użycia, zdolność do recyklingu i zdolność do odzysku należy nadal obliczać zgodnie z międzynarodową normą ISO 22628:2002, jak przewidziano w dyrektywie 2005/64/WE. Komisja powinna postarać się zapewnić aktualizację odpowiedniej metodyki EKG ONZ (Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych), aby uniknąć niespójności z metodyką unijną oraz zmniejszyć obciążenie dla wytwórców.

- (21) Łańcuch dostaw w sektorze motoryzacyjnym obejmuje dużą liczbę dostawców, w tym wiele małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) działających w różnych regionach i o różnych strukturach organizacyjnych. Chociaż wytwórcy powinni zbierać informacje o materiałach zastosowanych w pojazdach z całego łańcuchu dostaw oraz określić i wdrożyć procedury weryfikacji dokładności takich informacji, powinni oni jednocześnie brać pod uwagę zdolności MŚP. MŚP często dysponują ograniczonymi zasobami administracyjnymi, mniejszą liczbą narzędzi technicznych, a w niektórych przypadkach nie mają systemów generowania lub weryfikacji szczegółowych danych dotyczących wpływu na środowisko lub składu materiałów. Ograniczenia te mogą mieć wpływ na dostępność i kompletność informacji, które MŚP są w stanie przekazywać. W związku z tym przy ocenie stosowanych przez wytwórców procedur zbierania i weryfikowania informacji od dostawców należy odpowiednio uwzględnić szczególną sytuację MŚP w łańcuchu dostaw.
- (22) Zapewnienie naprawialności pojazdów przez cały okres ich eksploatacji jest podstawowym filarem prawdziwie zrównoważonej gospodarki motoryzacyjnej o obiegu zamkniętym. Pojazdy nie powinny być przedwcześnie klasyfikowane jako wycofane z eksploatacji, gdy nadal nadają się do naprawy, ponieważ prowadziłyby to do generowania niepotrzebnych odpadów, do nieefektywności ekonomicznej oraz do nadmiernego obciążenia właścicieli pojazdów.

- (23) Pojazdy powinny być projektowane i wytwarzane w sposób pozwalający na ograniczenie obecności substancji wzbudzających obawy. W komunikacie z dnia 14 października 2020 r. w sprawie strategii w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności na rzecz nietoksycznego środowiska Komisja stwierdziła, że należy minimalizować stosowanie substancji potencjalnie niebezpiecznych i w miarę możliwości zastępować je, stopniowo wycofując najbardziej szkodliwe substancje w odniesieniu do innych niż nieodzowne zastosowań społecznych, w szczególności w produktach konsumpcyjnych. W związku z tym należy w miarę możliwości minimalizować stosowanie substancji wzbudzających obawy jako składników materiałów wykorzystywanych w pojazdach lub składników jakichkolwiek części lub komponentów pojazdów w celu zapewnienia, aby pojazdy oraz materiały uzyskane w wyniku recyklingu pojazdów nie miały negatywnego wpływu na środowisko lub zdrowie ludzi, przez cały cykl ich życia.

- (24) W dyrektywie 2000/53/WE nałożono już ograniczenia na stosowanie ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu w pojazdach oraz przewidziano wyłączenia, w przypadku gdy wykorzystanie tych substancji jest dozwolone w niektórych zastosowaniach. W niniejszym rozporządzeniu należy przejąć te istniejące przepisy. W celu zapewnienia spójności przepisów dotyczących chemikaliów należy jednak uwzględnić ograniczenia dotyczące wprowadzania do obrotu i stosowania innych substancji w pojazdach, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>7</sup>. Analogicznie na podstawie przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1021<sup>8</sup> należy przestrzegać ograniczeń dotyczących stosowania substancji regulowanych tym rozporządzeniem.

---

<sup>7</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE (Dz.U. L 396 z 30.12.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj>).

<sup>8</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1021 z dnia 20 czerwca 2019 r. dotyczące trwałych zanieczyszczeń organicznych (Dz.U. L 169 z 25.6.2019, s. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj>).

- (25) Aby ułatwić przestrzeganie niniejszego rozporządzenia oraz zapewnić wytyczne dotyczące obecności substancji wzbudzających obawy w pojazdach oraz w ich częściach i komponentach, w tym tych, które utrudniają ponowne użycie i recykling materiałów lub mają negatywny wpływ na zdrowie lub środowisko, Komisja powinna dokonać oceny i identyfikacji takich substancji. W tym celu Komisja, wspomagana przez Europejską Agencję Chemikaliów ustanowioną na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1907/2006 (zwaną dalej „Agencją”), powinna przygotować sprawozdanie dotyczące obecności substancji wzbudzających obawy w pojazdach. W tym sprawozdaniu należy określić, w jakim stopniu takie substancje utrudniają ponowne użycie i recykling lub mają negatywny wpływ na zdrowie lub środowisko, bez powielania ocen już wymaganych na podstawie innych przepisów Unii. Na podstawie swoich ustaleń Komisja powinna rozważyć i podjąć odpowiednie działania następcze, w tym – w stosownych przypadkach – przyjąć akty delegowane w celu określenia wymogów informacyjnych oraz ograniczeń dotyczących substancji wzbudzających obawy, które mają negatywny wpływ na ponowne użycie i recykling materiałów z powodów niezwiązanych przede wszystkim z bezpieczeństwem chemicznym.

- (26) Dyrektywa 2000/53/WE przewiduje wyłączenia z ograniczeń dotyczących stosowania ołowiu i kadmu w bateriach wykorzystywanych w pojazdach, które zostają przejęte w niniejszym rozporządzeniu. Stosowanie substancji w bateriach uregulowane jest jednak kompleksowo rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1542<sup>9</sup>. W związku z tym należy zająć się takimi substancjami w tym rozporządzeniu, a związane z nimi ograniczenia i odpowiednie wyłączenia należy ostatecznie przenieść do tego rozporządzenia, stosownie do przypadku, w drodze przepisu zmieniającego zawartego w niniejszym rozporządzeniu.

---

<sup>9</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1542 z dnia 12 lipca 2023 r. w sprawie baterii i zużytych baterii, zmieniające dyrektywę 2008/98/WE i rozporządzenie (UE) 2019/1020 oraz uchylające dyrektywę 2006/66/WE (Dz.U. L 191 z 28.7.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj>).

- (27) W celu uwzględnienia postępu naukowego i technicznego Komisja nadal powinna być uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do zmiany określonych w niniejszym rozporządzeniu wyłączeń z ograniczeń dotyczących stosowania ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu w pojazdach w ramach niniejszego rozporządzenia. Zmianę lub uchylenie takich wyłączeń należy poprzedzić oceną skutków społeczno-ekonomicznych takiej zmiany – której to oceny nie przewidziano w dyrektywie 2000/53/WE – w tym rozważeniem dostępności substancji alternatywnych oraz wpływu na środowisko i zdrowie ludzi w całym cyklu życia pojazdów. Przed przyjęciem takiego aktu delegowanego Komisja powinna skonsultować się z odpowiednimi ekspertami i zainteresowanymi stronami, aby uwzględnić skutki społeczno-ekonomiczne oraz wpływ na środowisko i na zdrowie ludzi. Aby zapewnić skuteczność podejmowania decyzji, koordynację i zarządzanie technicznymi, naukowymi i administracyjnymi aspektami zmiany niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do ograniczeń stosowania substancji w pojazdach, Agencja powinna wspierać Komisję w przeprowadzaniu takiej oceny.

- (28) Aby zwiększyć obieg zamknięty w sektorze motoryzacyjnym, należy stopniowo projektować i wytwarzać pojazdy w taki sposób, aby zamiast surowców pierwotnych zawierały one materiały pochodzące z recyklingu, przy jednoczesnym utrzymaniu parametrów bezpieczeństwa pojazdów. Wykorzystywanie materiałów pochodzących z recyklingu pozwala na bardziej zasobooszczędne wykorzystywanie materiałów, obniża emisyjność produkcji oraz zmniejsza negatywny wpływ na środowisko w związku z wykorzystaniem surowców pierwotnych. Zwiększenie obiegu zamkniętego w przypadku pojazdów wytwarzanych w państwach trzecich, które wprowadza się do obrotu na rynku Unii, przyczyni się również do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych na całym świecie, w tym w Unii. Zwiększy ono również strategiczną autonomię i konkurencyjność Unii dzięki zmniejszeniu uzależnienia od surowców i energii związanego z dostawami surowców pierwotnych, w szczególności poprzez przyczynienie się do zatrzymywania cennych surowców krytycznych w Unii, a jednocześnie wzmocni rynek surowców wtórnych. Choć nie ma wymogów na poziomie międzynarodowym dotyczących stosowania materiałów pochodzących z recyklingu, wielu wytwórców już stosuje takie materiały w swoich pojazdach. Określenie celów i jednolitych przepisów dotyczących sposobu obliczania zawartości materiałów pochodzących z recyklingu zapewni pewność prawa oraz przyczyni się do uczciwej konkurencji między wytwórcami. Wymogi powinny mieć zastosowanie do wszystkich wytwórców – niezależnie od ich siedziby – zamierzających wprowadzić pojazdy do obrotu na rynku Unii, w tym za pośrednictwem internetowych platform handlowych. Uznając znaczenie globalnych łańcuchów wartości w sektorze motoryzacyjnym, niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić pozyskiwanie surowców wtórnych spoza Unii.

- (29) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz z ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych, należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu w nowych pojazdach należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych, przy czym ich odsetek powinien stopniowo wzrastać. W ramach tego celu dotyczącego zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu w poszczególnych typach pojazdów 20% powinno pochodzić z tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wybór tworzyw sztucznych objętych zakresem celów opiera się na rodzajach tworzyw sztucznych nadających się do recyklingu, które określono w specjalnym badaniu Wspólnego Centrum Badawczego zatytułowanym „Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles – Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive” [Ku celom dotyczącym zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu w nowych samochodach osobowych i lekkich pojazdach użytkowych – propozycje techniczne i analiza skutków w kontekście przeglądu dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji] oraz w ocenie skutków niniejszego rozporządzenia. W dokumentach tych przy obliczaniu celów nie uwzględniono tworzyw termoutwardzalnych innych niż pianki poliuretanowe w siedzeniach i elastomery, ponieważ tworzywa termoutwardzalne są szczególnie trudne do recyklingu. Wiele powszechnie występujących elastomerów, tworzyw termoutwardzalnych i materiałów sieciowanych odpowiada definicji polimeru, o którym mowa w definicji tworzyw sztucznych zawartej w rozporządzeniu (WE) nr 1907/2006. Zakresem celów dotyczących zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, są objęte elastomery, w tym elastomery termoplastyczne, które mogą być ponownie przetwarzane na tworzywa termoplastyczne.

Rozważa się jednak cele dotyczące zawartości elastomerów pochodzących z recyklingu w oponach, ponieważ opony są produktem priorytetowym na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1781<sup>10</sup>, a zatem nie są objęte zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w celu określenia metody obliczania i weryfikacji udziałów tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich oraz udziałów odpadów pokonsumenckich pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Aby umożliwić stosowanie metod recyklingu innych niż recykling mechaniczny, w tym recyklingu chemicznego, oraz przyczynić się do osiągnięcia celów dotyczących zawartości materiałów pochodzących z recyklingu, konieczne jest określenie dodatkowych przepisów dotyczących obliczania, weryfikacji i zgłaszania zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W takich przypadkach konieczne jest wprowadzenie tzw. rozliczania bilansu masy zgodnie z metodykami rozliczania bilansu masy mającymi zastosowanie do recyklingu tworzyw sztucznych, z uwzględnieniem charakterystyki specjalnych technologii recyklingu tworzyw sztucznych, takich jak niejednorodne rozdrobnione odpady samochodowe. W przypadku gdy brak dostępności lub nadmierne ceny określonych tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu nadmiernie utrudniają przestrzeganie minimalnego udziału, Komisja powinna być uprawniona do uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie tymczasowych odstępstw od celów dotyczących zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu.

---

<sup>10</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1781 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie ustanowienia ram ustalania wymogów ekoprojektu w odniesieniu do zrównoważonych produktów oraz zmiany dyrektywy (UE) 2020/1828 i rozporządzenia (UE) 2023/1542 i uchylenia dyrektywy 2009/125/WE (Dz.U. L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj>).

- (30) Propagowanie wykorzystywania tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu w pojazdach opiera się na założeniu, że materiał pochodzący z recyklingu sam został wyprodukowany w sposób zrównoważony środowiskowo, tak aby ograniczyć ślad węglowy oraz sprzyjać gospodarce o obiegu zamkniętym. W tym celu należy wprowadzić pewne zabezpieczenia z myślą o zapewnieniu, aby sposób uzyskiwania materiału pochodzącego z recyklingu nie zniweczył korzyści dla środowiska wynikających ze stosowania takiego materiału pochodzącego z recyklingu w pojazdach. W związku z tym konieczne jest zajęcie się powiązаныmi kwestiami środowiskowymi w sposób niedyskryminacyjny zarówno w odniesieniu do tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu produkowanych w Unii, jak i tych z przywozu. Aby zatem można je było zaliczyć na poczet celów dotyczących zawartości materiałów pochodzących z recyklingu określonych w niniejszym rozporządzeniu, tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu powinny podlegać równoważnym warunkom w odniesieniu do wymogów dotyczących ochrony zdrowia ludzi, klimatu i środowiska, w tym wymogów dotyczących emisji i gospodarowania odpadami, niezależnie od tego, czy proces recyklingu odbywa się w Unii, czy poza nią.
- (31) Warunki mające zastosowanie do materiałów poddanych recyklingowi w państwach trzecich, w tym wymogi dotyczące audytu, powinny mieć zastosowanie dopiero od dnia ... [48 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], a Komisja powinna bardziej wszechstronnie ocenić spodziewane skutki tych warunków w świetle rozwoju sytuacji na rynku i stosunków handlowych oraz powinna przekazać swoją ocenę Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia ... [24 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

- (32) Aby osiągnąć cele dotyczące zawartości materiałów pochodzących z recyklingu określone w niniejszym rozporządzeniu, Komisja powinna do dnia ... [72 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] opublikować przegląd stanu rozwoju technologicznego i efektywności środowiskowej biopochodnych tworzyw sztucznych i elastomerów pochodzących z regeneracji opon w pojazdach, a w stosownych przypadkach przedstawić wniosek ustawodawczy dotyczący wymogów i celów w zakresie zrównoważonego rozwoju.

(33) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. Aby przyczynić się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów oraz wesprzeć dążenie sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej, należy określić minimalny udział w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pokonsumenckich odpadów stalowych oraz, w stosownych przypadkach, złomu żeliwa i stali. Należy zatem przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do określenia minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu pokonsumenckich odpadów stalowych oraz, w stosownych przypadkach, złomu żeliwa i stali, w tym rodzin produktów płaskich i długich ze stali węglowej oraz ewentualnie produktów ze stali nierdzewnej, które mają być obecne w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączone. Określenie przyszłego celu powinno być poprzedzone specjalnym badaniem Komisji obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia, w tym również wpływ na inne sektory wykorzystujące stal i na globalne emisje gazów cieplarnianych. Ważne jest rozróżnienie między różnymi rodzinami produktów ze stali w pojeździe, ponieważ są one wytwarzane przy użyciu różnych technologii, które wiążą się z odmiennymi ograniczeniami dotyczącymi wykorzystania złomu żeliwa i stali ze względu na zdolność tolerowania w nich zawartości miedzi oraz innych domieszek. W celu uzupełnienia niektórych innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do określenia metodyki obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskanej z pokonsumenckich odpadów stalowych oraz, w stosownych przypadkach, złomu żeliwa i stali obecnych w danym typie pojazdu i do niego włączonych.

- (34) Sektor motoryzacyjny jest również jednym z największych użytkowników aluminium, odpowiadającym za ponad 40 % całkowitego popytu w Unii, a wykorzystanie aluminium rośnie. Obecnie w nowych pojazdach mało wykorzystuje się aluminium pochodzące z recyklingu. Aby przyczynić się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów oraz wesprzeć dążenie sektora motoryzacyjnego do neutralności klimatycznej, zmniejszyć zużycie energii i koszty, a także wzmocnić odporność poprzez zmniejszenie zależności od dostaw surowców pierwotnych, należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach aluminium pochodzącego z recyklingu. W tym celu należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do określenia minimalnego udziału aluminium i jego stopów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich w poszczególnych typach pojazdów oraz, w stosownych przypadkach, pochodzących z recyklingu odpadów przedkonsumenckich, obecnych w danych typach pojazdów i do nich włączonych. Określenie przyszłego celu powinno być poprzedzone specjalnym badaniem Komisji obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia. W celu uzupełnienia niektórych innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do określenia metodyki obliczania i weryfikacji udziału aluminium i jego stopów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich oraz, w stosownych przypadkach, z odpadów przedkonsumenckich obecnych w danych typach pojazdów i do nich włączonych.

- (35) Możliwe jest zwiększenie zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach w odniesieniu do innych materiałów powszechnie stosowanych w sektorze motoryzacyjnym, w przypadku których rynki surowców wtórnych są słabo rozwinięte, ślad węglowy związany z produkcją surowców pierwotnych jest wysoki lub poziomy recyklingu są ograniczone, podczas gdy technologie sortowania i recyklingu ulegają udoskonaleniu. W związku z tym Komisja powinna ocenić celowość, wykonalność i skutki określenia celów w zakresie zawartości materiałów pochodzących z recyklingu: neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru, niklu, kobaltu i boru stosowanych w magnesach trwałych, a także magnezu i jego stopów.

- (36) W celu wzmocnienia słabo rozwiniętych rynków surowców wtórnych należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do określenia minimalnego udziału magnezu i jego stopów, neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru, niklu, kobaltu lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich obecnych w danych typach pojazdów i do nich włączonych. W celu uzupełnienia niektórych innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do określenia metodyki obliczania i weryfikacji udziałów tych materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich oraz, w stosownych przypadkach, odpadów przedkonsumenckich w poszczególnych typach pojazdów. Metodyka ta jest konieczna, aby doprecyzować definicję złomu pokonsumenckiego i przedkonsumenckiego. Jest to istotne, aby zachęcić do poprawy jakości i zachowania wartości w przypadku frakcji odpadów pokonsumenckich. Aby upowszechnić obniżanie emisyjności w drodze wykorzystania większej zawartości materiałów pochodzących z recyklingu, niezbędne są jasne definicje służące zachęcaniu do recyklingu złomu pokonsumenckiego, przy jednoczesnej minimalizacji wykorzystania złomu przedkonsumenckiego, który zazwyczaj pozostawia taki sam ślad węglowy jak surowiec pierwotny.

- (37) Zgodnie z wymogami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1252 oraz ze względu na konieczność określenia w niniejszym rozporządzeniu przepisów dotyczących zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach oraz informowania o usuwaniu z pojazdów części i komponentów zawierających magnesy trwałe, przepisy te należy stosować jako sektorowe wykonanie przepisów zawartych w rozporządzeniu (UE) 2024/1252. Zapewni to łatwiejsze wywiązywanie się z różnych obowiązków w zakresie informowania o usuwaniu takich części i komponentów na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz powiązanie ich z obowiązkami dotyczącymi innych części i komponentów. Zastosowanie mają obowiązki dotyczące etykiet określone w art. 28 rozporządzenia (UE) 2024/1252.

- (38) W celu zapewnienia recyklingu baterii zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2023/1542 oraz możliwości wymiany i recyklingu silników elektrycznych (e-drive), które zawierają znaczne ilości metali ziem rzadkich, konieczne jest wprowadzenie takich wymogów dotyczących projektowania nowych typów pojazdów, które zapewnią możliwość łatwego usunięcia baterii oraz ich zestawów baterii i silników elektrycznych (e-drive) na dowolnym etapie cyklu życia pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją. Komisja powinna również zachęcać do opracowywania norm dotyczących projektowania i technik montażu, które będą ułatwiały konserwację, naprawę oraz zmianę przeznaczenia baterii i zestawów baterii. W szerszym ujęciu, aby zmaksymalizować potencjał wymiany, ponownego użycia, recyklingu, regeneracji lub odnawiania części i komponentów pojazdów oraz zredukować odpady do minimum, należy projektować pojazdy w sposób umożliwiający usuwanie jak największej liczby części i komponentów. Pojęcie wykonalności technicznej należy interpretować w sposób, który wspiera i ułatwia realizację tych celów, przy jednoczesnym uznaniu, że w niektórych przypadkach wymogi bezpieczeństwa lub wymogi funkcjonalne dotyczące danej części mogą stanowić uzasadnienie alternatywnych rozwiązań ograniczających możliwość usunięcia części lub komponentu. W takich przypadkach wytwórcy powinni wykazać, że takie rozwiązanie jest konieczne. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do zmiany niniejszego rozporządzenia w drodze przeglądu wykazu części i komponentów, które mają być zaprojektowane tak, aby można je było usunąć z pojazdów i wymienić. W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania tego wymogu w zakresie projektowania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze.

- (39) System homologacji typu określony w rozporządzeniu (UE) 2018/858 zobowiązuje wytwórców do budowania przez nich pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z homologowanym typem pojazdu. W celu zapewnienia, aby wytwórcy spełniali wymogi w zakresie obiegu zamkniętego, które mają do nich zastosowanie na etapie homologacji typu i które są określone w niniejszym rozporządzeniu, oraz aby organy udzielające homologacji typu mogły zweryfikować ich spełnianie, konieczne jest, aby wytwórcy umieszczali w folderze informacyjnym informacje wymagane w procedurze homologacji typu. Aby zwiększyć przejrzystość oraz zapewnić przedstawianie wymaganych informacji dotyczących homologacji typu w sposób spójny z wymogami zawartymi w innych przepisach regulujących homologację typu pojazdów, Komisja powinna zmienić przepisy określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/683<sup>11</sup>, w którym znormalizowano dokumenty i informacje, które mają być zawarte w folderze informacyjnym, a tym samym określono wymogi administracyjne dotyczące homologacji typu.

---

<sup>11</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/683 z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 163 z 26.5.2020, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2020/683/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj)).

- (40) W celu zapewnienia, aby wytwórcy samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych podejmowali działania zmierzające do spełnienia wymogów w zakresie obiegu zamkniętego określonych w niniejszym rozporządzeniu, oraz w celu zachęcenia ich do poprawy obiegu zamkniętego pojazdów, wytwórcy powinni opracować kompleksową strategię dotyczącą obiegu zamkniętego. Strategia dotycząca obiegu zamkniętego powinna zostać przygotowana na poziomie wytwórcy i powinna być aktualizowana co pięć lat. Jej kopię należy przekazać organom udzielającym homologacji typu oraz Komisji. Chociaż strategię dotyczącą obiegu zamkniętego należy przekazać organom udzielającym homologacji typu, nie powinna ona być powiązana z procesem homologacji typu. Aby zapewnić szerszy nadzór i kontrolę, Komisja powinna publicznie udostępniać strategię dotyczącą obiegu zamkniętego wytwórców, a także ich zaktualizowane wersje, z należyтым uwzględnieniem ochrony wszelkich informacji poufnych. Komisja powinna przygotowywać i publikować przynajmniej raz na sześć lat sprawozdanie dotyczące obiegu zamkniętego w sektorze motoryzacyjnym, między innymi na podstawie dostarczonych przez wytwórców strategii dotyczących obiegu zamkniętego.

- (41) W celu zwiększenia przejrzystości w zakresie wykorzystywania przez sektor motoryzacyjny materiałów pochodzących z recyklingu oraz zapewnienia zachęt do zwiększania poziomów zawartości materiałów pochodzących z recyklingu należy zobowiązać wytwórców do dostarczenia dokumentacji technicznej, w której wskazany jest odsetek materiałów pochodzących z recyklingu obecnych w nowych typach pojazdów zgłaszanych do homologacji typu. Wymóg ten powinien mieć zastosowanie do wybranych materiałów, w przypadku których zwiększenie w pojazdach zawartości materiałów pochodzących z recyklingu wiązałoby się ze szczególnie istotnymi korzyściami dla środowiska. Obowiązkowe oświadczenie powinno być przedkładane organowi udzielającemu homologacji typu, wraz z innymi dokumentami, jako część wniosku o homologację typu.

- (42) Dostęp do aktualnych informacji oraz komunikacja w odpowiednim czasie między wytwórcami a podmiotami gospodarującymi odpadami w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego są niezbędne dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym wytwórcy powinni zapewniać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji, w tym za pośrednictwem już istniejących narzędzi wykorzystywanych przez sektor motoryzacyjny, umożliwiających bezpieczne usuwanie określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. Wytwórcy nie powinni być zobowiązani do przekazywania takich informacji podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją, w przypadku gdy informacje te zostały już udostępnione zgodnie z innymi przepisami Unii. W informacjach tych należy udzielać podmiotom gospodarującym odpadami, wydawcom informacji technicznych oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją wskazówek dotyczących kroków wymaganych do uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych i ich zestawów baterii oraz do ich usunięcia, w tym dotyczących narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii, oraz silników elektrycznych (e-drive). Informacje te powinny również zawierać jasne wskazówki dotyczące narzędzi lub technologii potrzebnych do uzyskania dostępu i usunięcia. Powinny one pomóc w zidentyfikowaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2024/1252.

Wytwórcy powinni również udostępniać służbom ratowniczym informacje z wytycznymi dotyczącymi ratownictwa i reagowania kryzysowego. Istotne jest, aby należycie przestrzegać praw własności intelektualnej, zapewniając, aby dostęp do informacji technicznych nie naruszał zastrzeżonych technologii ani tajemnic przedsiębiorstwa. Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych ustanowionych przez wytwórców, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych niestanowiących bariery. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzać, czy wytwórcy przedłożyli wymagane informacje. Biorąc pod uwagę konieczność wspierania modyfikacji pojazdów jako sposobu na zmniejszenie emisji, wydłużenie okresu eksploatacji pojazdów i promowania zrównoważonego rozwoju, wytwórcy powinni również zapewniać należyłą współpracę z podmiotami zajmującymi się modyfikacją.

- (43) Podmiotom działającym na rynku wtórnym należy zagwarantować dostęp do informacji dotyczących usuwania części i komponentów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, w tym perspektywie myślą o przyszłej wymianie tych części i komponentów, aby zagwarantować wybór konsumentom oraz zapewnić efektywne wykorzystanie zasobów. Konieczne jest zatem zapewnienie, aby podmioty gospodarujące odpadami i wydawcy informacji technicznych otrzymywali informacje niezbędne do bezpiecznego i skutecznego usuwania takich części i komponentów z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Ponadto takie informacje należy przekazywać podmiotom prowadzącym działalność obejmującą naprawę i konserwację pojazdów, w przypadku gdy nie kwalifikują się one jako podmioty gospodarujące odpadami, lecz wyłącznie w przypadkach, gdy takie przekazywanie informacji nie jest już objęte innymi przepisami Unii.
- (44) Chociaż do celów kontroli różnych części i komponentów w pojazdach coraz częściej stosuje się kodowanie cyfrowe, w ocenie dyrektywy 2000/53/WE wskazano, że takie kodowanie może utrudnić ponowne użycie, regenerację i odnowienie niektórych części i komponentów. Istotne jest zatem, aby wymagać od wytwórców dostarczania informacji umożliwiających profesjonalnym podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją pokonać problemy związane z tymi kodowanymi cyfrowo częściami i komponentami w pojeździe, w przypadku gdy takie kodowanie uniemożliwia naprawę, konserwację lub wymianę w innym pojeździe.

- (45) W celu etykietowania i identyfikacji wykonanych z tworzyw sztucznych i elastomerów części, komponentów i materiałów w pojazdach wytwórcy i ich dostawcy powinni stosować normy kodowania komponentów i materiałów, które pierwotnie określono decyzją Komisji 2003/138/WE<sup>12</sup>. Powinni oni zapewniać, aby wszystkie części i komponenty pojazdów były oznakowane zgodnie z innymi mającymi zastosowanie przepisami Unii, w szczególności dotyczącymi etykietowania baterii i magnesów trwałych zawartych w pojazdach, które ci producenci wprowadzają do obrotu. W celu uwzględnienia postępu technicznego i naukowego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do zmiany załącznika określającego sposób etykietowania części i komponentów pojazdów.

---

<sup>12</sup> Decyzja Komisji 2003/138/WE z dnia 27 lutego 2003 r. ustanawiająca normy kodowania części i materiałów dla pojazdów na mocy dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 53 z 28.2.2003, s. 58, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj)).

- (46) Aby ułatwić przetwarzanie pojazdów po wycofaniu z eksploatacji, wytwórcy powinni przekazywać – za pomocą narzędzi cyfrowych – dokładne, kompletne i aktualne informacje dotyczące bezpiecznego usuwania i wymiany części i komponentów pojazdów. Należy zatem opracować i udostępnić cyfrowy paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego jako nośnik danych dla takich informacji, w sposób spójny z innymi istniejącymi już w sektorze motoryzacyjnym lub będącymi w trakcie dalszego rozwoju cyfrowymi narzędziami informacyjnymi i platformami informacyjnymi związanymi z efektywnością środowiskową pojazdów i dostosowany do odpowiednich przepisów rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1542, (UE) 2024/1781 oraz rozporządzenia (UE) 2024/1257<sup>13</sup>. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w celu określenia wymogów dotyczących projektu technicznego i działania paszportu oraz przepisów dotyczących lokalizacji nośnika danych lub innego identyfikatora umożliwiającego uzyskanie dostępu do paszportu w pojeździe. Określając przepisy regulujące cyfrowy paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, Komisja powinna uwzględnić potrzebę wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony prywatności, w tym w odniesieniu do danych operacyjnych pojazdów, aby zapobiegać zagrożeniom cyberbezpieczeństwa.

---

<sup>13</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do takich pojazdów, w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatora (Euro 7), zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1362 (Dz.U. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

- (47) W celu zapewnienia, aby we wszystkich państwach członkowskich producenci i inne podmioty gospodarcze podlegali tym samym przepisom, niezbędne jest określenie zharmonizowanych przepisów dotyczących gospodarowania odpadami w odniesieniu do pojazdów wycofanych z eksploatacji. Powinno to doprowadzić do osiągnięcia wysokiego poziomu ochrony środowiska i zdrowia ludzi w całej Unii. Przyczyniłoby się to również do dalszej harmonizacji jakości usług w zakresie gospodarowania odpadami świadczonych przez podmioty gospodarcze oraz do usprawnienia funkcjonowania rynku surowców wtórnych.
- (48) Aby zagwarantować bezpieczne oraz bezpieczne dla środowiska przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji, każdy zakład lub przedsiębiorstwo zamierzające wykonywać operacje przetwarzania odpadów w odniesieniu do takich pojazdów powinno uzyskać zezwolenie od właściwego organu. Zezwolenie powinno zostać udzielone tylko wtedy, gdy zakład lub przedsiębiorstwo posiada możliwości niezbędne do przeprowadzania czynności związanych z przetwarzaniem pojazdów po wycofaniu z eksploatacji w sposób zgodny z mającym zastosowanie prawem unijnym i krajowym, w tym ze szczególnymi wymogami dotyczącymi przetwarzania określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Ponadto wyłącznie uprawnione zakłady przetwarzania powinny dysponować kompetencjami do wydawania świadectw złomowania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

- (49) W przypadku gdy producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta zawierają umowy z uprawnionymi zakładami przetwarzania w celu wypełniania swoich obowiązków w zakresie odpowiedzialności producenta, umowy te powinny być zgodne z zasadami prawa konkurencji oraz nie powinny zawierać postanowień, których celem lub skutkiem jest ograniczenie lub zakłócenie konkurencji, w szczególności w rozumieniu art. 101 i 102 TFUE. Takie umowy powinny być uczciwe, przejrzyste oraz nie powinny zawierać dyskryminujących warunków. Aby ułatwić przestrzeganie tych wymogów, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wprowadzenia wzoru umowy.

- (50) W dyrektywie 2000/53/WE określono podstawowy obowiązek pokrycia części kosztów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji przez producentów pojazdów. Opierając się na tym obowiązku, właściwe jest – zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” i z ogólnymi wymaganiami minimalnymi dotyczącymi systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE<sup>14</sup> – określenie na poziomie Unii wymogów dotyczących zakresu odpowiedzialności wytwórców związanej z gospodarowaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Producentów powinna dotyczyć rozszerzona odpowiedzialność producenta za pojazdy, które po raz pierwszy udostępnił na rynku na terytorium państwa członkowskiego, w momencie, w którym stają się one pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Rozszerzona odpowiedzialność producenta powinna obejmować obowiązki służące zapewnieniu, aby pojazdy udostępniane przez producentów na rynku w państwie członkowskim były zbierane i przetwarzane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aby podmioty gospodarujące odpadami przetwarzające takie pojazdy osiągały określone w niniejszym rozporządzeniu cele recyklingu.

---

<sup>14</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów oraz uchylająca niektóre dyrektywy (Dz.U. L 312 z 22.11.2008, s. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj>).

- (51) Aby ułatwić monitorowanie przestrzegania przez producentów ich obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, państwa członkowskie powinny ustanowić rejestr producentów lub korzystać z istniejącego rejestru. Wymogi dotyczące wpisu do rejestru powinny być w jak największym stopniu zharmonizowane w całej Unii, aby ułatwić rejestrację, w szczególności w przypadku gdy producenci udostępniają pojazdy w różnych państwach członkowskich. Rejestr powinien być również wykorzystywany do składania właściwym organom sprawozdań z wykonywania obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Cechy takiego rejestru oraz związane z nim aspekty proceduralne powinny być również spójne z rejestrem producentów ustanowionym rozporządzeniem (UE) 2023/1542, aby producenci pojazdów i producenci baterii mogli korzystać z tego samego rejestru. Aby ułatwić rejestrację producentów we wszystkich państwach członkowskich, Komisja powinna utworzyć stronę internetową zawierającą linki do wszystkich rejestrów krajowych.

(52) Zgodnie z art. 30 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2065<sup>15</sup> dostawcy platform internetowych umożliwiających konsumentom zawieranie z przedsiębiorcami umów na odległość mają zapewniać, aby przedsiębiorcy mogli korzystać z tych platform internetowych w celu rozpowszechniania wiadomości o produktach lub usługach, lub oferowania usług lub produktów konsumentom znajdującym się w Unii tylko wtedy, jeżeli przed takim skorzystaniem przez przedsiębiorców z ich usług do tych celów dostawcy tych platform uzyskali – w przypadku gdy ma to zastosowanie do danego przedsiębiorcy – określone informacje. W tym kontekście pojazdy stanowią produkty. Rejestr producentów utworzony na podstawie niniejszego rozporządzenia może stanowić rejestr publiczny do celów zgodności z art. 30 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (UE) 2022/2065. Własne poświadczenie przedsiębiorcy, w którym zobowiązuje się on do oferowania wyłącznie produktów lub usług zgodnych z mającymi zastosowanie przepisami prawa Unii, na podstawie art. 30 ust. 1 lit. e) rozporządzenia (UE) 2022/2065 może również obejmować wymogi w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta określone w niniejszym rozporządzeniu. Ponadto do celów art. 30 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2022/2065, w przypadku gdy informacje zawarte w rejestrze producentów nie są publicznie dostępne, państwa członkowskie powinny zapewniać, aby dostawcy platform internetowych mieli bezpłatny dostęp do tych informacji, aby dołożyć wszelkich starań w celu oceny, czy informacje te są wiarygodne i pełne.

---

<sup>15</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2065 z dnia 19 października 2022 r. w sprawie jednolitego rynku usług cyfrowych oraz zmiany dyrektywy 2000/31/WE (akt o usługach cyfrowych) (Dz.U. L 277 z 27.10.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

- (53) W przypadku gdy producent udostępnia na rynku pojazdy po raz pierwszy na terytorium państwa członkowskiego, w którym ten producent nie ma siedziby, powinien on wskazać upoważnionego przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Jeżeli jeden upoważniony przedstawiciel reprezentuje więcej niż jednego producenta w danym państwie członkowskim, ten upoważniony przedstawiciel powinien podać nazwę i dane kontaktowe każdego z reprezentowanych producentów oddzielnie.

- (54) Producenci powinni mieć możliwość wyboru, czy chcą wykonywać swoje obowiązki w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta indywidualnie, czy zbiorowo za pośrednictwem organizacji odpowiedzialności producenta przejmujących odpowiedzialność w ich imieniu. Niemniej jednak państwa członkowskie powinny mieć możliwość wymagania, aby producent był reprezentowany przez organizację odpowiedzialności producenta. W takich przypadkach państwo członkowskie nie powinno wymagać, aby producenci byli reprezentowani przez konkretną organizację odpowiedzialności producenta, ponieważ powinna istnieć pewna elastyczność co do liczby organizacji odpowiedzialności producenta, które mogą być obecne w państwie członkowskim. Powinno to również dotyczyć państw członkowskich, w których działają państwowe organizacje odpowiedzialności producenta, które mogą podlegać bardziej szczegółowym zasadom na podstawie prawa krajowego. Chociaż ramy prawne państw członkowskich dopuszczają różne struktury zarządzania, organizacje odpowiedzialności producenta powinny co do zasady działać tak, aby zapewniać, aby opłaty pobierane od producentów służyły wyłącznie wypełnianiu obowiązków związanych ze zbieraniem i przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji na potrzeby organizowania i finansowania obowiązków w zakresie gospodarowania odpadami. Wszystkie organizacje odpowiedzialności producenta powinny zapewniać poufność danych przekazywanych im przez producentów.

W celu zapewnienia należytego uwzględnienia interesów wszystkich podmiotów gospodarczych oraz aby unikać sytuacji, w której podmioty gospodarujące odpadami były stawiane w niekorzystnej sytuacji przy podejmowaniu decyzji w systemach rozszerzonej odpowiedzialności producenta, organizacje odpowiedzialności producenta mogłyby na przykład co najmniej raz do roku przeprowadzać ustrukturyzowane konsultacje z zainteresowanymi stronami oraz publikować na swojej stronie internetowej sprawozdanie podsumowujące te konsultacje, zawierające główne otrzymane uwagi wraz z wyjaśnieniem, w jaki sposób uwzględniono te uwagi. Podmiotom gospodarującym odpadami należy przyznać status obserwatora w organach zarządzających organizacji odpowiedzialności producenta, a mianowicie w ich zarządach, aby poprawić ogólne zarządzanie systemem i jego skuteczność przy jednoczesnym poszanowaniu zasady unikania konfliktu interesów. Ponadto organizacje odpowiedzialności producenta powinny wybierać podmioty gospodarujące odpadami w drodze niedyskryminacyjnej procedury opartej na przejrzystych kryteriach udzielania zamówień.

- (55) Producenci powinni finansować tę część kosztów zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, która jest niezbędna do spełnienia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności służących zapewnianiu wyższej jakości odzyskiwanych z pojazdów surowców wtórnych. Dokładny poziom kosztów takich operacji, jakie powinni pokrywać producenci, należy określić z uwzględnieniem przychodów uzyskanych ze sprzedaży zużytych części zamiennych lub komponentów oraz surowców wtórnych odzyskanych z pojazdów wycofanych z eksploatacji przez uprawnione zakłady przetwarzania i inne podmioty gospodarujące odpadami. W tym celu właściwe organy, we współpracy z producentami i podmiotami gospodarującymi odpadami, powinny monitorować średnie koszty operacji zbierania, recyklingu i przetwarzania, a także poziom wkładów finansowych wnoszonych przez producentów, aby zapewnić sprawiedliwy podział kosztów między wszystkie zainteresowane podmioty.
- (56) Wkład finansowy producentów powinien również pokrywać koszt kampanii edukacyjnych mających na celu informowanie opinii publicznej oraz intensyfikację zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także koszty ustanowienia systemu powiadamiania do celów wydawania i przekazywania świadectw złomowania oraz zbierania danych i zgłaszania ich do właściwych organów. Ponadto, ze względu na to, że niniejszym rozporządzeniem wprowadza się zmiany dotyczące odpowiedzialności finansowej producentów za zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji objętych dyrektywą 2000/53/WE, należy wprowadzić odpowiednie przepisy uwzględniające przejście z dyrektywy 2000/53/WE na niniejsze rozporządzenie.

- (57) Producenci, którzy zdecydują się na indywidualne wypełnianie swoich obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, powinni również dostarczyć gwarancję do wykorzystania na pokrycie kosztów gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Takie gwarancje powinny być wykorzystywane w szczególności w przypadkach, gdy dani producenci staną się niewypłacalni lub trwale zaprzestaną działalności.
- (58) W przypadku gdy producent wykonuje swoje obowiązki w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta zbiorowo, w ramach organizacji odpowiedzialności producenta, wkłady finansowe wnoszone przez producenta należy różnicować na podstawie zharmonizowanych kryteriów. Kryteria te powinny stwarzać zachęty gospodarcze dla wytwórców do zapewnienia bardziej zamkniętego obiegu przy projektowaniu i produkcji nowych pojazdów, z uwzględnieniem ilości materiałów pierwotnych i materiałów pochodzących z recyklingu w pojeździe, zakresu, w jakim pojazd zawiera części, komponenty i materiały trudne do usunięcia, demontażu, ponownego użycia lub recyklingu, a także ilości substancji niebezpiecznych obecnych w pojeździe. W celu uniknięcia zakłóceń na jednolitym rynku należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie szczegółowych zasad dotyczących sposobu stosowania kryteriów różnicowania wkładów finansowych wnoszonych na rzecz organizacji odpowiedzialności producenta.

- (59) Niektóre państwa członkowskie już ustanowiły struktury rozszerzonej odpowiedzialności producenta i systemy gospodarowania odpadami, które stanowią podstawę odpowiednich krajowych zezwoleń i ustaleń umownych przy wykonywaniu dyrektywy 2000/53/WE. Te państwa członkowskie powinny mieć możliwość dalszego korzystania z tych struktur i systemów, pod warunkiem że są one zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

- (60) Pojazdy często stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim niż to, w którym zostały wprowadzone do obrotu. O ile jest możliwa identyfikacja producenta w rozumieniu niniejszego rozporządzenia w państwie członkowskim, w którym pojazd staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji, producent ten powinien pokryć koszty zebrania i przetworzenia pojazdu. Ponieważ jednak nie zawsze można zidentyfikować producenta w państwie członkowskim, w którym pojazd po przekroczeniu granicy staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji, konieczne jest również wprowadzenie przepisów dotyczących mechanizmu transgranicznej alokacji kosztów, który powinien mieć zastosowanie wyłącznie w tej konkretnej sytuacji i wyłącznie do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>. Przepisy te powinny zapewniać pokrywanie ponoszonych przez podmioty gospodarujące odpadami kosztów zbierania i przetwarzania w państwie członkowskim, w którym pojazd stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji. Obowiązki wynikające z mechanizmu transgranicznej alokacji kosztów, w tym wyznaczenie upoważnionych przedstawicieli w każdym państwie członkowskim, nie powinny mieć zastosowania do importerów ani dystrybutorów, aby uniknąć obciążeń administracyjnych dla takich podmiotów. Każdy wytwórca pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> powinien być zobowiązany do wyznaczenia w każdym państwie członkowskim upoważnionego przedstawiciela do celów mechanizmu transgranicznego, do powiadomienia właściwych organów o tych wyznaczeniach oraz do ustanowienia mechanizmów współpracy transgranicznej z odpowiednimi podmiotami gospodarującymi odpadami. Wytwórcy powinni mieć możliwość upoważnienia organizacji odpowiedzialności producenta do działania w charakterze ich upoważnionego przedstawiciela ds. mechanizmu transgranicznego. W przypadku wytwórców mających siedzibę poza Unią, powinno być możliwe wyznaczenie jednego przedstawiciela wytwórcy w Unii, o którym mowa w art. 13 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858, w celu wypełniania obowiązków z zakresu mechanizmu transgranicznego oraz ustanowienia mechanizmów współpracy transgranicznej. Wprowadzenie takiego mechanizmu transgranicznego przyczynia się do zapewnienia równych warunków działania uprawnionym zakładom przetwarzania w całej Unii.

- (61) W celu zapewnienia przestrzegania tych obowiązków oraz uniknięcia zakłóceń na jednolitym rynku należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do określenia dalszych szczegółowych przepisów dotyczących obowiązków producentów, państw członkowskich i podmiotów gospodarujących odpadami oraz cech mechanizmów transgranicznych.
- (62) Kluczowym warunkiem wstępnym rzetelnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji jest zbieranie wszystkich takich pojazdów. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem nałożyć określone obowiązki związane ze zbieraniem przede wszystkim na producentów, a w drugiej kolejności na państwa członkowskie. Producenci powinni zapewniać zbieranie wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, które po raz pierwszy udostępnili na rynku na terytorium danego państwa członkowskiego. W tym celu producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta powinni ustanowić systemy zbierania lub uczestniczyć w ich ustanowieniu, a państwa członkowskie powinny przyjąć wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić wprowadzenie tych systemów oraz aby systemy te umożliwiały osiągnięcie celów niniejszego rozporządzenia. Systemy zbierania powinny umożliwiać właścicielom pojazdów i innym posiadaczom pojazdów dostarczenie pojazdu do uprawnionego zakładu przetwarzania lub punktu zbierania bez zbędnych działań lub kosztów. W praktyce oznacza to, że takie systemy powinny w odpowiedni sposób obejmować całe terytorium każdego z państw członkowskich oraz zapewniać odpowiednią dostępność uprawnionych zakładów przetwarzania lub punktów zbierania. Powinny one również umożliwiać zbieranie wszystkich marek pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także części będących odpadami pochodzących z naprawy pojazdów.

- (63) Pojazdy wycofane z eksploatacji powinny być przetwarzane wyłącznie w uprawnionych zakładach przetwarzania; zakłady te odgrywają zatem kluczową rolę w zbieraniu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Niemniej jednak, aby ułatwić zbieranie oraz zapewniać odpowiednią dostępność punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, w niniejszym rozporządzeniu przewiduje się możliwość tworzenia punktów zbierania. Rola takich punktów ograniczałaby się do zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, magazynowania ich w odpowiednich warunkach oraz transportu do uprawnionego zakładu przetwarzania. Prowadzenie takiego punktu wymaga specjalnego zezwolenia. Należy zobowiązać punkty zbierania do tego, aby dostarczały do uprawnionych zakładów przetwarzania wszystkie zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji.

- (64) Aby skutecznie zbierać wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji, konieczne jest informowanie społeczeństwa o istnieniu systemów zbierania. Aby ograniczyć nielegalny demontaż, właściciele pojazdów powinni mieć świadomość, że co do zasady mogą bezpłatnie dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania pojazd wycofany z eksploatacji, z baterią do pojazdów elektrycznych lub bez niej, chyba że brakuje podstawowych części, takich jak silnik elektryczny (e-drive), silnik lub znaczna liczba dużych elementów nadwozia. W przypadku brakującej baterii do pojazdów elektrycznych właściciel pojazdu powinien udowodnić, że bateria została przetworzona przez profesjonalny podmiot zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1542. Aby zapobiec nielegalnemu demontażowi wartościowych części i komponentów z pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz promować zbieranie kompletnych pojazdów wycofanych z eksploatacji, bezpłatne dostarczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji mogłyby się wiązać z zachętami finansowymi. W kampanii edukacyjnej prowadzonej przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta należy również przedstawiać skutki dla środowiska i zdrowia ludzi wynikające z niewłaściwego zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

- (65) Uprawniony zakład przetwarzania powinien wydać świadectwo złomowania ostatniemu właścicielowi pojazdu w momencie dostarczenia pojazdu wycofanego z eksploatacji. Jest to niezbędne do zapewnienia należytego nadzoru nad gospodarowaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Minimalne wymogi, jakie powinny spełniać takie świadectwa, określa obecnie decyzja Komisji 2002/151/WE<sup>16</sup>, zatem treść tej decyzji należy włączyć do niniejszego rozporządzenia, z niezbędnymi dostosowaniami. Takie świadectwa należy wydawać w formie elektronicznej ostatnim właścicielom pojazdów wycofanych z eksploatacji, a uprawniony zakłady przetwarzania powinny je przekazywać odpowiednim organom państwa członkowskiego w drodze elektronicznej procedury powiadamiania w celu wyrejestrowania pojazdu. Elektroniczny system powiadamiania powinien umożliwiać przekazanie świadectwa złomowania oraz przekazanie kopii elektronicznego powiadomienia ostatniemu właścicielowi pojazdu, a także każdemu podmiotowi gospodarczemu działającemu w imieniu tego właściciela.

---

<sup>16</sup> Decyzja Komisji 2002/151/WE z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia minimalnych wymogów, jakim powinno odpowiadać świadectwo złomowania wystawione zgodnie z art. 5 ust. 3 dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 50 z 21.2.2002, s. 94, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj)).

- (66) Niezależnie od określonego w dyrektywie 2000/53/WE obowiązku przekazywania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji uprawnionym zakładom przetwarzania, nieznana jest lokalizacja znaczącego odsetka pojazdów, które mogłyby zostać nielegalnie przetworzone albo wywiezione jako pojazdy wycofane z eksploatacji, albo których statusu nie zgłoszono w prawidłowy sposób organom rejestracyjnym państw członkowskich. Takie pojazdy określa się mianem „zaginionych pojazdów”. Państwa członkowskie powinny wzmocnić swoją współpracę, aby zmniejszyć liczbę zaginionych pojazdów. Uznawanie świadectw złomowania wydanych w innym państwie członkowskim oraz obowiązek poinformowania o wydaniu świadectwa złomowania organów państw członkowskich, w których pojazd zarejestrowano, powinny umożliwić lepsze śledzenie lokalizacji pojazdów wycofanych z eksploatacji.

- (67) Aby zapewnić skuteczne zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji, należy nałożyć konkretne obowiązki na właścicieli pojazdów. Gdy pojazd osiągnie etap wycofania z eksploatacji, właściciel powinien dostarczyć go do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania. Gdy pojazdy są uszkodzone, a zakłady ubezpieczeń uczestniczą w ich zgłaszaniu jako technicznej lub ekonomicznej szkody całkowitej, zakład ubezpieczeń lub jakikolwiek inny ekspert motoryzacyjny działający w jego imieniu powinien również ocenić, czy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. W przypadku pojazdów porzuconych odpowiednie organy powinny określić zasady zgłaszania pojazdu jako pojazdu wycofanego z eksploatacji oraz postępować zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Porzuconymi pojazdami mogą być na przykład pojazdy pozostawione bez nadzoru lub nielegalnie w miejscu publicznym, pojazdy, które zaparkowano na własności prywatnej bez zgody właściciela nieruchomości, lub pojazdy, które nie zostały poddane regeneracji czynnika po powiadomieniu właściciela pojazdu przez właściwe organy.

- (68) Aby zapewnić jednolite i bezpieczne dla środowiska przetwarzanie w Unii pojazdów wycofanych z eksploatacji, konieczne jest zapewnienie, aby uprawnione zakłady przetwarzania przyjmowały i przetwarzały wszystkie wycofane z eksploatacji pojazdy, części, komponenty i materiały, w tym części będące odpadami pochodzące z napraw pojazdów, zgodnie z warunkami określonymi w ich zezwoleniach, a także zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, najlepszymi dostępnymi technikami oraz dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE<sup>17</sup>. Do celów zgodności z wymogami dotyczącymi usuwania, wymogami dotyczącymi jakości oraz celami w zakresie odzysku materiałów, całkowite przetworzenie pojazdu wycofanego z eksploatacji może, ale nie musi być przeprowadzone przez jeden podmiot gospodarujący odpadami lub w jednym zakładzie.
- (69) Z uwagi na kluczową rolę uprawnionych zakładów przetwarzania w zarządzaniu pojazdami wycofanymi z eksploatacji w sposób, który nie wpływa negatywnie na środowisko ani na zdrowie ludzi i przyczynia się do osiągnięcia celów Unii w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym, niezbędne jest określenie obowiązków mających zastosowanie do takich zakładów i obejmujących wszystkie ich działania – od przyjęcia i magazynowania pojazdu wycofanego z eksploatacji po jego ostateczne przetworzenie.

---

<sup>17</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE z dnia 24 listopada 2010 r. w sprawie emisji przemysłowych i emisji pochodzących z chowu zwierząt gospodarskich (zintegrowane zapobieganie zanieczyszczeniom i ich kontrola) (Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj>).

- (70) Aby zapewnić identyfikowalność działań uprawnionych zakładów przetwarzania, w tym jakość złomu lub innych odnośnych materiałów wejściowych, powinny one dokumentować przeprowadzone czynności związane z przetwarzaniem oraz przechowywać tę dokumentację w formie elektronicznej przez co najmniej trzy lata i być w stanie okazać ją, na żądanie, odpowiednim organom krajowym.
- (71) Oczyszczenie z substancji szkodliwych pojazdu wycofanego z eksploatacji jest pierwszym krokiem w kierunku zapobiegania szkodom dla środowiska, zdrowia ludzi oraz zagrożeniom dla bezpieczeństwa pracy. W związku z tym konieczne jest, aby pojazd wycofany z eksploatacji – przed jego dalszym przetwarzaniem – poddano niezbędnym operacjom oczyszczania z substancji szkodliwych w terminie 30 dni po dostarczeniu do uprawnionego zakładu przetwarzania. Na tym etapie oleje odpadowe należy zebrać i magazynować oddzielnie od pozostałych płynów i cieczy oraz poddawać dalszemu przetwarzaniu zgodnie z dyrektywą 2008/98/WE. Czynniki chłodnicze powinny być przetwarzane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/573<sup>18</sup>. Ponadto, aby uniknąć szkodliwych skutków dla ludzi lub środowiska, należy usunąć z pojazdu wycofanego z eksploatacji części, komponenty i materiały zawierające ołów, kadm, rtęć i sześciowartościowy chrom.

---

<sup>18</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/573 z dnia 7 lutego 2024 r. w sprawie fluorowanych gazów cieplarnianych, zmieniające dyrektywę (UE) 2019/1937 i uchylające rozporządzenie (UE) nr 517/2014 (Dz.U. L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj>).

- (72) W celu zapewnienia właściwego wykonywania rozporządzenia (UE) 2023/1542 należy oddzielnie usunąć z pojazdów wycofanych z eksploatacji wszystkie baterie wmontowane do pojazdów oraz magazynować je w wyznaczonym miejscu w celu dalszego przetworzenia.
- (73) Aby zmaksymalizować możliwość ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów oraz zachować wysoką wartość surowców wtórnych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przed strzępieniem tych pojazdów należy obowiązkowo usunąć z nich określone części i komponenty. Te części i komponenty należy rozmontowywać w ramach ręcznego demontażu, demontażu półautomatycznego lub automatycznego w sposób niepowodujący uszkodzeń. Powinna istnieć możliwość odstąpienia od wymogu obowiązkowego nieniszczącego usuwania części i komponentów, gdy uprawniony zakład przetwarzania wykaże, że ręczny demontaż, demontaż półautomatyczny lub automatyczny w sposób niepowodujący uszkodzeń pociąga za sobą nieproporcjonalne koszty ekonomiczne, których nie można zrekompensować oczekiwanymi dochodami z ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia tych części i komponentów. W takim przypadku powinna istnieć możliwość usunięcia tych części i komponentów w sposób niszczący, aby oddzielić odnośne materiały przed strzępieniem. Części i komponenty mogą być całkowicie zwolnione z obowiązkowego usuwania, jeżeli są wskazane jako takie w niniejszym rozporządzeniu, gdy uprawniony zakład przetwarzania wykaże, że technologie przetwarzania po strzępieniu umożliwiają oddzielenie materiałów od odnośnych części i komponentów równie skutecznie jak zastosowaniem ręcznych, półautomatycznych lub automatycznych procesów demontażu oraz że spełnione są kryteria i wartości graniczne określone w niniejszym rozporządzeniu. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do zmiany odpowiedniego załącznika.

- (74) Po usunięciu części i komponentów z pojazdu wycofanego z eksploatacji uprawnione zakłady przetwarzania powinny – na podstawie obiektywnych kryteriów związanych z właściwościami technicznymi tych części i komponentów oraz wymogów w zakresie bezpieczeństwa pojazdów – dokładnie ocenić i ustalić, czy odnośne części i komponenty nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia.
- (75) W rozporządzeniu (UE) 2023/1542 określono przepisy dotyczące zrównoważonego charakteru, wydajności, bezpieczeństwa, zbierania baterii oraz poddawania ich recyklingowi i ich drugiego cyklu życia oraz informowania o usuwaniu baterii dla podmiotów gospodarczych. W niniejszym rozporządzeniu należy uwzględnić potencjał drugiego cyklu życia baterii, wyłączając baterie do pojazdów elektrycznych z grupy kluczowych części lub komponentów, aby umożliwić nieodpłatne przekazywanie do przetwarzania pojazdu bez baterii do pojazdów elektrycznych, pod warunkiem że ostatni właściciel pojazdu dostarczy dokumenty potwierdzające, że baterią zajął się profesjonalny podmiot zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1542.

(76) Uznając potencjał tkwiący w regeneracji i odnawianiu w sektorze motoryzacyjnym oraz ich wkład w gospodarkę o obiegu zamkniętym, konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji lub uzyskanych w wyniku naprawy i konserwacji części i komponentów, które nadają się do natychmiastowego ponownego użycia lub do dalszej regeneracji lub odnowienia przez profesjonalne podmioty, nie należy uznawać za odpady. Aby zachować hierarchię postępowania z odpadami oraz zwiększyć wykorzystanie części zamiennych w obiegu zamkniętym, nie należy ograniczać transferu tych części i komponentów, z wyłączeniem baterii, między podmiotami gospodarczymi. Części i komponenty usunięte z pojazdów wycofanych z eksploatacji powinny być odpowiednio sprawdzane, czyszczone i w razie potrzeby testowane przez uprawniony zakład przetwarzania, tak aby mogły być natychmiast ponownie użyte bez jakiegokolwiek innego przetwarzania wstępnego lub w innych przypadkach nadawały się do dalszej regeneracji lub odnowienia. Części i komponenty nienadające się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia powinny być uznawane za odpady, a ich wywóz powinien podlegać rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1157<sup>19</sup>. Odpowiednie organy krajowe powinny mieć możliwość zażądania dokumentacji od uprawnionego zakładu przetwarzania, który usunął daną część lub komponent, w przypadku gdy uprawniony zakład przetwarzania potwierdzi w drodze specjalnej oceny techniczną przydatność odpowiednich części i komponentów do regeneracji, odnowienia lub ponownego użycia.

---

<sup>19</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1157 z dnia 11 kwietnia 2024 r. w sprawie przemieszczania odpadów, zmiany rozporządzeń (UE) nr 1257/2013 i (UE) 2020/1056 oraz uchylecia rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 (Dz.U. L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj>).

- (77) W ocenie dyrektywy 2000/53/WE Komisja stwierdziła, że używane części zamienne i komponenty są oferowane publicznie przez niezidentyfikowanych dostawców i często pochodzą one z nielegalnej działalności. Należy zatem określić nowe wymagania dotyczące handlu używanymi, poddanymi regeneracji lub odnowionymi częściami i komponentami. Takie części i komponenty powinny być przede wszystkim oznaczone etykietą wskazującą nazwę komponentu lub części oraz dane kontaktowe uprawnionego zakładu przetwarzania, który usunął komponent lub część, oraz odpowiednio zabezpieczone przed uszkodzeniem podczas ich transportu, załadunku i rozładunku. Uprawniony zakład przetwarzania, który usunął dany komponent lub daną część, powinien dysponować kopią faktury lub umowy związanej z przekazaniem tych części, na wypadek gdyby właściwy organ zażądał takiej dokumentacji.

(78) W przypadku gdy użytkownikiem końcowym jest konsument, sprzedaż przez przedsiębiorstwa na rzecz konsumentów części i komponentów używanych, poddanych regeneracji lub odnowionych byłaby objęta dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/771<sup>20</sup>. Dyrektywa ta wymaga, aby sprzedawane towary były zgodne z umową sprzedaży, oraz określa odpowiedzialność sprzedawcy i konsumentów za środki ochrony prawnej w przypadku braku zgodności, takie jak bezpłatna naprawa lub wymiana towarów. Ponieważ usunięte części i komponenty nadające się do ponownego użycia lub odnowione części i komponenty stanowią towary używane w rozumieniu dyrektywy (UE) 2019/771, sprzedawca i konsument mogą uzgodnić krótszy okres odpowiedzialności lub przedawnienia, który wynosi nie mniej niż rok, jeżeli dane państwo członkowskie przewidziało taką możliwość. Podmioty gospodarcze, których to dotyczy, zachęca się do udzielania konsumentom i klientom w transakcjach między przedsiębiorstwami gwarancji handlowych dotyczących ponownie użytych, poddanych regeneracji i odnowionych części i komponentów.

---

<sup>20</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/771 z dnia 20 maja 2019 r. w sprawie niektórych aspektów umów sprzedaży towarów, zmieniająca rozporządzenie (UE) 2017/2394 oraz dyrektywę 2009/22/WE i uchylająca dyrektywę 1999/44/WE (Dz.U. L 136 z 22.5.2019, s. 28, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj>).

- (79) W interesie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska niektórych komponentów i części usuniętych z pojazdów wycofanych z eksploatacji nie należy ponownie używać, poddawać regeneracji ani odnawiać. Takich części i komponentów nie należy używać do budowania nowych pojazdów ani w pojazdach już wprowadzonych do obrotu, z wyjątkiem przypadku, gdy przeprowadzona ocena techniczna wykaże ich zgodność z mającymi zastosowanie wymogami dotyczącymi pojazdów. Części te powinny być instalowane wyłącznie przez wykwalifikowany podmiot zajmujący się naprawą i konserwacją.
- (80) Aby promować rozwój i prawidłowe funkcjonowanie w Unii rynku nadających się do ponownego użycia, odnowionych i poddanych regeneracji części i komponentów oraz modyfikację pojazdów, należy zachęcać państwa członkowskie do wprowadzania na poziomie krajowym zachęt do ponownego użycia, odnawiania i regeneracji części i komponentów, niezależnie od tego, czy usuwa się je na etapie użytkowania pojazdu czy też na etapie wycofania go z eksploatacji, a także do modyfikacji pojazdów. Zachęty te powinny znaleźć odzwierciedlenie w programach zapobiegania powstawaniu odpadów, które państwa członkowskie są zobowiązane ustanowić zgodnie z art. 29 dyrektywy 2008/98/WE. W celu monitorowania skuteczności zachęt stosowanych na poziomie krajowym Komisja powinna ułatwiać wymianę informacji między państwami członkowskimi polegającą na dzieleniu się najlepszymi praktykami w zakresie tych zachęt.

- (81) W ocenie dyrektywy 2000/53/WE Komisja stwierdziła, że zawarta w tej dyrektywie definicja recyklingu jest zbyt szeroka i niezgodna z dyrektywą 2008/98/WE, ponieważ za operację recyklingu uznaje się w niej „wypełnianie wyrobisk”. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy dostosować definicję recyklingu do dyrektywy 2008/98/WE poprzez wyłączenie wypełniania wyrobisk z zakresu tej definicji.
- (82) Należy nieprzerwanie usprawniać proces recyklingu wszystkich tworzyw sztucznych z pojazdów wycofanych z eksploatacji i ważne jest, aby zapewnić wystarczającą podaż recyklatów, aby zaspokoić popyt na tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu w pojazdach. Konieczne jest zatem określenie konkretnego celu w zakresie recyklingu na poziomie 30 % tworzyw sztucznych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Cel ten stanowiłby uzupełnienie celu w zakresie ponownego użycia i recyklingu na poziomie 85 % oraz celu w zakresie ponownego użycia i odzysku na poziomie 95 % pojazdów wycofanych z eksploatacji, według średniej masy pojazdu i roku. Aby ułatwić wdrożenie tych wymogów przez podmioty gospodarujące odpadami, konieczny jest trzyletni okres przejściowy. W międzyczasie powinien nadal mieć zastosowanie obecny cel w zakresie ponownego użycia i recyklingu na poziomie 85 %, a także cel w zakresie ponownego użycia i odzysku na poziomie 95 % pojazdów wycofanych z eksploatacji, określone dyrektywą 2000/53/WE i oparte na zawartej w tej dyrektywie definicji recyklingu. Masa tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu i całkowita masa tworzyw sztucznych w odniesieniu do konkretnego celu w zakresie recyklingu tworzyw sztucznych nie powinny obejmować elastomerów, tworzyw termoutwardzalnych innych niż pianki poliuretanowe stosowane do wygłuszania oraz tworzyw sztucznych, które zawierają jakąkolwiek substancję, o której mowa w art. 7 rozporządzenia (UE) 2019/1021, lub są nią zanieczyszczone, gdy przekroczono progi określone w załączniku IV do tego rozporządzenia.

- (83) Ważne jest, aby zwiększyć odzysk wysokiej jakości surowców wtórnych dzięki usprawnieniu procesów strzępiania pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym należy zezwolić na przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części, komponentów i materiałów w strzępiarce w połączeniu z innymi odpadami, w tym odpadami opakowaniowymi i zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym, wyłącznie jeżeli spełnione są określone kryteria oraz wymagania jakościowe dotyczące frakcji wyjściowych.
- (84) Aby jeszcze bardziej podnieść jakość przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, powinno być możliwe składowanie wyłącznie frakcji odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji poddanych strzępieniu, w przypadku gdy frakcje, które zawierają odpady inne niż obojętne, nie przekraczają wartości granicznych określonych w niniejszym rozporządzeniu.
- (85) Pojazdy wycofane z eksploatacji klasyfikuje się jako odpady niebezpieczne i nie wolno ich wywozić do państw nienależących do OECD. Nadal powinno być możliwe przetwarzanie oczyszczonych z substancji szkodliwych pojazdów wycofanych z eksploatacji poza Unią, pod warunkiem ich przemieszczania zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1157.
- (86) W przypadku przemieszczania z Unii do państwa trzeciego pojazdu wycofanego z eksploatacji eksporter powinien dostarczyć dowód w postaci dokumentu zatwierdzonego przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, w którym – zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1157 – potwierdza się, że warunki przetwarzania są zasadniczo równoważne wymogom niniejszego rozporządzenia oraz wymogom w zakresie ochrony środowiska i zdrowia ludzi określonym w innych przepisach Unii.

- (87) Aby zapewnić przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji w sposób zrównoważony środowiskowo, ważne jest zapewnienie jasności co do statusu pojazdu przez cały okres jego użytkowania, szczególnie w sytuacjach, gdy istnieje potrzeba rozróżnienia pojazdów używanych od pojazdów wycofanych z eksploatacji. Właściciele pojazdów, którzy zamierzają przenieść prawo własności pojazdu używanego w Unii powinni być zobowiązani do przedstawienia w określonych okolicznościach dokumentów potwierdzających, że pojazd ten nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. W dokumentacji tej należy wykazać, że pojazd jest zdolny do ruchu drogowego, lub dostarczyć ocenę zgodną z niniejszym rozporządzeniem, które zawiera kryteria pozwalające określić, czy dany pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Ocenę tę należy przeprowadzać kaskadowo, przechodząc od kryteriów wiążących do kryteriów orientacyjnych. Gdy tylko spełnione zostanie jedno z kryteriów wiążących, dany pojazd należy uznać za pojazd wycofany z eksploatacji. Jeżeli żadne z kryteriów wiążących nie zostanie spełnione, należy sprawdzić kryteria orientacyjne. Jeżeli zastosowanie ma jedno z tych kryteriów orientacyjnych, konieczna byłaby dalsza ocena techniczna w celu określenia napraw niezbędnych do uzyskania świadectwa zdolności do ruchu drogowego. Na podstawie tej oceny technicznej właściciel pojazdu powinien mieć możliwość podjęcia decyzji, czy pojazd powinien zostać zezłomowany. Jeżeli w ciągu pięciu lat od tej oceny technicznej właściciel pojazdu nie uzyska świadectwa zdolności do ruchu drogowego, dany pojazd należy uznać za pojazd wycofany z eksploatacji. W okresie tych pięciu lat ocena techniczna powinna stanowić dokumentację potwierdzającą, że pojazd nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.

Ocenę, czy dany pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, powinien przeprowadzić niezależny rzeczoznawca motoryzacyjny, ale decyzja, w jaki sposób należy wyznaczyć takich niezależnych rzeczoznawców motoryzacyjnych, należy do każdego z państw członkowskich. Niezależni rzeczoznawcy motoryzacyjni powinni być profesjonalistami mającymi specjalistyczną wiedzę w dziedzinie technologii motoryzacyjnych, naprawy i konserwacji lub oceny wartości pojazdów, wyznaczonymi w celu zapewnienia obiektywnej wiedzy fachowej, bez konfliktu interesów z zaangażowanymi stronami. Aby uniknąć nadmiernych obciążeń dla osób fizycznych, które nie są podmiotami gospodarczymi, oraz aby skupić się przede wszystkim na sytuacji większości potencjalnych pojazdów wycofanych z eksploatacji, wymóg dokumentacji powinien mieć zastosowanie do takich właścicieli pojazdów tylko w określonych okolicznościach. Takie przypadki powinny dotyczyć sprzedaży pojazdów, które zostały uznane za całkowitą stratę ekonomiczną przez zakład ubezpieczeń lub w przypadku gdy sprzedaż jest dokonywana w całości za pośrednictwem platformy internetowej, bez fizycznego przekazania pojazdu między sprzedawcą a kupującym lub jakąkolwiek osobą działającą w ich imieniu.

- (88) Konieczne jest zapewnienie, aby w przypadku gdy zakład ubezpieczeń lub jakikolwiek rzeczoznawca motoryzacyjny działający w jego imieniu przeprowadza ocenę uszkodzeń pojazdu w wyniku wypadku, taka ocena obejmowała w szczególności weryfikację, czy pojazd kwalifikuje się jako pojazd wycofany z eksploatacji, zgodnie z kryteriami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. W celu zwalczania nielegalnej działalności oraz zapewnienia właściwej identyfikacji pojazdów wycofanych z eksploatacji właściwe organy państw członkowskich powinny być uprawnione, w przypadku wątpliwości co do statusu pojazdu używanego, do żądania od właściciela pojazdu dokumentów potwierdzających, że pojazd nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Taką dokumentacją powinna być ocena pojazdu wycofanego z eksploatacji przeprowadzona zgodnie z niniejszym rozporządzeniem albo ważne świadectwo zdatności do ruchu drogowego. Właściwe organy mogą skorzystać z tego uprawnienia niezależnie od tego, czy pojazd brał udział w wypadku, czy nie. To uprawnienie ma również zastosowanie do pojazdów specjalnego przeznaczenia, które w przeciwnym razie nie powinny podlegać przepisom regulującym status pojazdów. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyłączenia z przepisów dotyczących statusu pojazdu zawartych w przepisach krajowych pojazdy kategorii L1e, L2e i L6e. Należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w celu zmiany kryteriów określonych w niniejszym rozporządzeniu dotyczących ustalania, czy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, poprzez usunięcie kryteriów, na podstawie których pojazd uznaje się za pojazd wycofany z eksploatacji, w przypadku gdy postęp technologiczny w dziedzinach identyfikowalności, zdatności do naprawy i bezpieczeństwa zapewnia wystarczające uzasadnienie dla takiego usunięcia.

- (89) W celu zapewnienia, aby nie doszło do podważenia jednolitego rynku, oraz biorąc pod uwagę, że wywóz pojazdów używanych stwarza poważne wyzwania dla środowiska i zdrowia publicznego, jak udokumentowano w Programie Narodów Zjednoczonych ds. Ochrony Środowiska, należy określić szczególne wymogi dotyczące wywozu pojazdów używanych. Takie wymogi powinny opierać się na obiektywnych kryteriach, zgodnie z którymi pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji i musi być zdalny do ruchu drogowego na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE<sup>21</sup>. Powinno to zapewnić, aby do państw trzecich można było wywozić tylko pojazdy używane zdalne do ruchu drogowego na drogach Unii. W celu umożliwienia organom celnym weryfikacji przy wywozie, czy wymogi te spełniono, należy zobowiązać każdą osobę wywożącą pojazd używany do przekazania tym organom numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) oraz oświadczenia, w którym potwierdza się, że pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji i jest uznany za zdalny do ruchu drogowego.

---

<sup>21</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdalności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

- (90) Ważne jest ustanowienie mechanizmu, w ramach którego można skutecznie weryfikować zgodność pojazdów używanych z wymogami dotyczącymi wywozu bez utrudniania handlu między Unią a państwami trzecimi. Komisja powinna zatem ustanowić system elektroniczny umożliwiający organom państw członkowskich wymianę i weryfikację w czasie rzeczywistym informacji dotyczących VIN i statusu zdolności do ruchu drogowego pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione. W związku z istniejącymi cechami i funkcjami związanymi z wymianą między organami rejestrującymi informacji dotyczących pojazdów zarejestrowanych w Unii Komisja opracowała MOVE-HUB, platformę wymiany wiadomości służącą połączeniu krajowych rejestrów elektronicznych państw członkowskich. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość korzystania z europejskiego systemu informacji o pojazdach i prawach jazdy (EUCARIS) w celu połączenia z systemem elektronicznym MOVE-HUB. Platforma ta obecnie ułatwia połączenie: rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), rejestrów praw jazdy (RESPER), rejestrów szkoleń zawodowych kierowców (ProDriveNet), zgłaszania stwierdzonego podczas kontroli drogowej niezadawalającego stanu pojazdu (RSI) oraz rejestrów kart kierowców do tachografów (TACHOnet).

W związku z tym należy jeszcze bardziej rozszerzyć funkcje MOVE-HUB, aby umożliwić wymianę i weryfikację informacji dotyczących VIN oraz statusu zdatności do ruchu drogowego pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione. Aby umożliwić organom celnym elektroniczną i automatyczną weryfikację, czy pojazd używany, który ma zostać wywieziony, spełnia wymogi dotyczące wywozu, system elektroniczny obsługiwany przez MOVE-HUB powinien być połączony z unijnym środowiskiem jednego okienka w dziedzinie ceł, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2399<sup>22</sup>. W rozporządzeniu tym przewidziano kompleksowy system zautomatyzowanych kontroli, które mają zastosowanie do określonej unijnej formalności niedotyczącej ceł. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy określić główne elementy podlegające kontroli, a środki techniczne wykonywania tej kontroli byłyby określone w rozporządzeniu (UE) 2022/2399.

---

<sup>22</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2399 z dnia 23 listopada 2022 r. ustanawiające unijne środowisko jednego okienka w dziedzinie ceł oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 952/2013 (Dz.U. L 317 z 9.12.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj>).

- (91) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania wymogów dotyczących wywozu należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w zakresie opracowania niezbędnych systemów elektronicznych i wdrożenia ich funkcjonowania w połączeniu z systemami krajowymi.
- (92) Właściwe organy państw członkowskich powinny współpracować, aby zapewnić skuteczne wdrożenie wymogów regulujących wywóz pojazdów używanych oraz udzielanie sobie nawzajem pomocy. Pomoc ta powinna obejmować wymianę informacji w celu weryfikacji statusu pojazdów przed ich wywozem, w tym potwierdzenie informacji rejestracyjnych w państwie członkowskim, w którym pojazdy te były wcześniej zarejestrowane. Współpraca powinna wiązać się między innymi z zapewnianiem dostępu do odpowiednich dokumentów i informacji, w tym wyników kontroli, przy jednoczesnym przestrzeganiu mającego zastosowanie prawa o ochronie danych, któremu podlega organ, do którego kierowany jest wniosek. W ramach dążenia do kompleksowej współpracy właściwe organy państw członkowskich powinny ponadto współpracować z organami państw trzecich.

(93) Istotne jest, aby organy celne były w stanie przeprowadzać kontrole pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013<sup>23</sup>. Miejscem przeznaczenia znaczącej części pojazdów używanych opuszczających Unię są kraje, w których określono wymogi dotyczące przywozu – takie jak wymogi dotyczące wieku pojazdu lub emisji zanieczyszczeń z pojazdu – lub w których mogą zostać określone takie wymogi. Ważne jest, aby organy celne były w stanie za pośrednictwem unijnego środowiska jednego okienka w dziedzinie ceł w sposób elektroniczny i zautomatyzowany zweryfikować – gdy zainteresowanie państwa trzecie oficjalnie przekazał Komisji informacje dotyczące wymogów – czy pojazd używany, który ma zostać wywieziony, spełnia te wymogi. Aby ułatwić przestrzeganie przepisów, Komisja powinna publikować i aktualizować na specjalnym portalu internetowym zgłoszone szczególne warunki związane z ochroną środowiska lub bezpieczeństwem ruchu drogowego nałożone przez państwa trzecie. W celu ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego w państwach trzecich należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do określania tych wymogów.

---

<sup>23</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj>).

- (94) Aby zapobiec ryzyku wywozu pojazdów bez wymaganych dokumentów, w których wskazuje się VIN i zdatność pojazdu do ruchu drogowego, a także ryzyku wykrycia niezgodności z wymogami dotyczącymi wywozu dopiero wtedy, gdy pojazd opuści już Unię, stosowanie procedur wpisu do rejestru zgłaszającego i samoobsługi celnej określonych w rozporządzeniu (UE) nr 952/2013 nie powinno być dozwolone. Stosowanie tych procedur uniemożliwiłoby organom celnym przeprowadzenie kontroli w czasie rzeczywistym za pośrednictwem unijnego środowiska jednego okienka w dziedzinie ceł, co zwiększyłoby ryzyko naruszenia przepisów Unii dotyczących wywozu pojazdów używanych.
- (95) W ocenie dyrektywy 2000/53/WE Komisja uznała brak wymogów dotyczących obowiązkowych kontroli za niedociągnięcie tej dyrektywy. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy nałożyć na państwa członkowskie określone obowiązki służące wykrywaniu nielegalnej działalności w zakresie zbierania, przetwarzania i wywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz ich części i komponentów, a także określić minimalne wymogi dotyczące częstotliwości kontroli, ich zakresu i charakterystyki zakładów podlegających takim kontrolom. W ten sposób zagwarantowano by konkurencyjność uprawnionych zakładów przetwarzania w stosunku do nielegalnych podmiotów oraz zapewniono stałą zgodność z warunkami zezwoleń i wymogami dotyczącymi zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

- (96) W celu zapewnienia skutecznego egzekwowania niniejszego rozporządzenia konieczne jest, aby państwa członkowskie ustanowiły strategie kontroli służące wykrywaniu nielegalnej działalności w zakresie zbierania, przetwarzania i wywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także ich części i komponentów. W takich strategiach należy przewidzieć działania określone w niniejszym rozporządzeniu, aby zapewnić zgodność i przyczynić się do zapobiegania nielegalnym praktykom w tym sektorze. Państwa członkowskie powinny przeprowadzać kontrole w każdym roku kalendarzowym. Zakresem takich kontroli należy objąć zarówno podmioty prowadzące działalność legalnie, jak i działalność podejrzaną o nielegalny charakter. Minimalna liczba kontroli przeprowadzanych corocznie w każdym państwie członkowskim nie powinna być mniejsza niż 10 % liczby uprawnionych zakładów przetwarzania i punktów zbierania działających w danym państwie członkowskim. Należy podkreślić, że kontrole przeprowadzane na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny stanowić uzupełnienie kontroli przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji, których kwestię kompleksowo uregulowano w rozporządzeniu (UE) 2024/1157.

(97) Państwa członkowskie powinny ustanowić mechanizmy współpracy na poziomie krajowym i międzynarodowym, tak aby kontrole mogły odbywać się w skuteczny sposób, mając na uwadze ułatwienie zapobiegania nielegalnemu przetwarzaniu i wywozowi pojazdów wycofanych z eksploatacji i wykrywania takiego przetwarzania i wywozu oraz w celu rozwiązania problemu zaginionych pojazdów. Mechanizmy takie powinny umożliwiać wymianę danych rejestracyjnych pojazdów, które są niezbędne do celów śledzenia pojazdów oraz weryfikacji ich należytego przetworzenia po osiągnięciu etapu wycofania z eksploatacji. W celu wspierania współpracy w tych kwestiach w całej Unii Komisja i państwa członkowskie powinny aktywnie wykorzystywać odpowiednie istniejące agencje, takie jak Agencja Unii Europejskiej ds. Współpracy Organów Ścigania (Europol), ustanowiona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/794<sup>24</sup>, a także sieci egzekwowania prawa zajmujące się przestępczością przeciwko środowisku w całej Unii.

---

<sup>24</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/794 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Unii Europejskiej ds. Współpracy Organów Ścigania (Europol), zastępujące i uchylające decyzje Rady 2009/371/WSiSW, 2009/934/WSiSW, 2009/935/WSiSW, 2009/936/WSiSW i 2009/968/WSiSW (Dz.U. L 135 z 24.5.2016, s. 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj>).

- (98) Państwa członkowskie powinny wprowadzić wszelkie niezbędne środki egzekwowania prawa w celu zwalczania nielegalnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, aby zapobiec wynikającym z takich działań szkodom dla środowiska lub zdrowia ludzi. Każdy zakład lub przedsiębiorstwo zajmujące się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji bez ważnego zezwolenia lub z naruszeniem warunków lub wymogów określonych w zezwoleniu powinno zatem podlegać karom. Aby skutecznie zapewnić zgodność z niniejszym rozporządzeniem, państwa członkowskie powinny również rozważyć inne środki, takie jak cofnięcie zezwolenia lub zawieszenie działalności podmiotu.
- (99) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszenia niniejszego rozporządzenia oraz zapewnić wykonywanie tych przepisów. Należy w szczególności ustanowić kary za naruszenia przepisów dotyczących wywozu pojazdów używanych, dostarczania pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania lub punktów zbierania oraz handlu używanymi, poddanymi regeneracji lub odnowionymi częściami i komponentami. Przewidziane kary powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

(100) Określenie obowiązków sprawozdawczych jest konieczne, aby zapewnić właściwe wykonywanie, monitorowanie i ocenę przepisów Unii oraz przekazywać rynkom aktualne informacje dotyczące przejrzystości. Prawidłowe i aktualne dane są niezbędne Komisji do oceny, czy środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu funkcjonują prawidłowo, oraz do zaproponowania, w razie potrzeby, dalszych dostosowań mających na celu zapewnienie bezpiecznego dla środowiska przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji lub usprawnienie wykonywania niniejszego rozporządzenia. W celu ograniczenia obciążenia związanego ze sprawozdawczością należy przekazywać wyłącznie dane, które są niezbędne do celów wykonania niniejszego rozporządzenia, a sprawozdawczość powinny ułatwiać narzędzia cyfrowe. Na podstawie tych elementów należy określić, które dane mają być zgłaszane odpowiednim organom przez podmioty gospodarcze, a które mają być zgłaszane Komisji przez państwa członkowskie. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania wymogów dotyczących sprawozdawczości należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. W aktach wykonawczych, które mają zastąpić decyzję Komisji 2005/293/WE<sup>25</sup>, należy również określić metodykę obliczania i weryfikacji, czy osiągnięto cele w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku.

---

<sup>25</sup> Decyzja Komisji 2005/293/WE z dnia 1 kwietnia 2005 r. określająca szczegółowe zasady dotyczące kontroli celów ponownego użycia/odzyskiwania i ponownego użycia/recyklingu określonych w dyrektywie 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 94 z 13.4.2005, s. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj>).

- (101) Właściwe organy państw członkowskich odgrywają ważną rolę w weryfikacji wypełniania określonych na podstawie niniejszego rozporządzenia obowiązków dotyczących zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i gospodarowania nimi, w tym lepszego śledzenia przez te organy lokalizacji pojazdów wycofanych z eksploatacji i zwalczania ich nielegalnego przetwarzania. Państwa członkowskie powinny zatem wymagać, aby podmioty gospodarujące odpadami oraz inne odpowiednie podmioty gospodarcze przekazywały właściwym organom dane umożliwiające im sprawniejsze monitorowanie wykonywania przepisów dotyczących zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i zarządzania nimi.
- (102) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (103) Przy przyjmowaniu aktów delegowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia szczególnie ważne jest, aby swoich czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła odpowiednie konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa<sup>27</sup>. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (104) Należy zmienić załącznik II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020<sup>28</sup>, który zawiera wykaz unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego bez przepisów dotyczących kar, w taki sposób, aby usunąć z niego dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE z uwagi na konieczność zawarcia przepisów dotyczących kar w obecnym rozporządzeniu.
- (105) Konieczne jest zapewnienie, aby przepisy i wymogi związane z homologacją typu zawarte w niniejszym rozporządzeniu podlegały weryfikacji w procesie homologacji typu UE. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2018/858.

---

<sup>27</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinstit/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

<sup>28</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1020 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie nadzoru rynku i zgodności produktów oraz zmieniające dyrektywę 2004/42/WE oraz rozporządzenia (WE) nr 765/2008 i (UE) nr 305/2011 (Dz.U. L 169 z 25.6.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj>).

- (106) Zaginione pojazdy uznano za jedno z największych wyzwań związanych z wykonywaniem dyrektywy 2000/53/WE. Brak skutecznego systemu umożliwiającego wymianę w czasie rzeczywistym między państwami członkowskimi informacji dotyczących statusu rejestracji pojazdu utrudnia identyfikowalność i został wskazany jako powód występowania w Unii wysokiej liczby „zaginionych pojazdów”. Aby rozwiązać ten problem, Komisja zaproponowała zmianę dyrektywy Rady 1999/37/WE<sup>29</sup> dotyczącej dokumentów rejestracyjnych pojazdów. W wyniku tej zmiany państwa członkowskie powinny być zobowiązane – w przypadku pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium – do elektronicznej rejestracji danych umożliwiających właściwe udokumentowanie powodów wyrejestrowania pojazdu, zwłaszcza w przypadku gdy pojazd został przetworzony jako pojazd wycofany z eksploatacji w uprawnionym zakładzie przetwarzania, ponownie zarejestrowany w innym państwie członkowskim, wywieziony do państwa trzeciego poza Unią lub skradziony. Ponadto aby zapobiegać nielegalnemu demontażowi lub wywozowi pojazdów, które zostały tymczasowo wyrejestrowane, właściciele pojazdów powinni mieć obowiązek niezwłocznego zgłaszania wszelkich zmian własności pojazdów krajowemu organowi rejestrującemu. Zmiany te stanowią uzupełnienie istniejących wymogów dla państw członkowskich dotyczących elektronicznej rejestracji danych dotyczących wszystkich pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium oraz opierają się na tych wymogach.

---

<sup>29</sup> Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).

- (107) Z uwagi na konieczność zapewnienia wysokiego poziomu ochrony środowiska, a także w celu uwzględnienia postępów naukowych Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia oraz jego wpływu na funkcjonowanie jednolitego rynku i na środowisko. W swoim sprawozdaniu Komisja powinna uwzględnić między innymi ocenę przepisów dotyczących projektowania nowych pojazdów, w tym celów w zakresie zdatności do ponownego użycia, recyklingu i odzysku, gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w tym celów w zakresie recyklingu, oraz przepisów dotyczących kar, a także ocenę konieczności i wykonalności dalszego rozszerzenia zakresu stosowania przepisów mających zastosowanie do pojazdów kategorii L, pojazdów ciężkich, pojazdów, które uzyskały homologację typu w ramach wielostopniowej homologacji typu, oraz samochodów kempingowych, a także objęcia zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia przyczep kempingowych. W ocenie tej należy skupić się nie tylko na aspektach dotyczących przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ale również na znaczeniu i wartości dodanej określenie wymogów dotyczących projektowania, oraz ocenić w jakim stopniu rozwiązano problem zaginionych pojazdów, w tym szacunki dotyczące liczby zaginionych pojazdów i skutki środków dotyczących wywozu pojazdów używanych, a także na potrzebie objęcia dalszymi środkami kwestii identyfikowalności pojazdów.

W tym względzie w ocenie tej należy zbadać skuteczność, interoperacyjność i niezawodność krajowych systemów rejestracji pojazdów oraz ich transgranicznej wymiany informacji w zakresie zapewnienia dokładnej identyfikacji, statusu i identyfikowalności pojazdów w całym ich cyklu życia. Komisja powinna również dokonać przeglądu stanu rozwoju technologicznego i efektywności środowiskowej zawartości biopochodnych tworzyw sztucznych w pojazdach oraz elastomerów pochodzących z regeneracji opon w nowych pojazdach oraz w stosownych przypadkach mogłaby przedstawić wniosek ustawodawczy w celu określenia odpowiednich celów. W odniesieniu do elastomerów pochodzących z regeneracji opon priorytetem powinna być ocena tego, w jakim stopniu mogą one zostać włączone do istniejących celów dotyczących zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu.

- (108) Sprawozdanie Komisji powinno również obejmować ocenę środków związanych z udzielaniem informacji dotyczących substancji wzbudzających obawy obecnych w pojazdach oraz stwierdzenie, czy konieczna jest poprawa identyfikowalności takich substancji. Komisja powinna również ocenić, czy istnieje potrzeba wprowadzenia środków dotyczących substancji, które mogą wpływać na przetwarzanie pojazdów po osiągnięciu przez nie etapu wycofania z eksploatacji, aby dostosować je w większym stopniu do rozporządzenia (UE) 2024/1781.

- (109) Komisja powinna również ocenić, na podstawie deklaracji sporządzanych przez wytwórców, czy wytwórcy są na dobrej drodze do osiągnięcia celów dotyczących tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W ocenie tej należy szczególnie uwzględnić dostępność odpowiednich technologii recyklingu tworzyw sztucznych, wystarczającą dostępność tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu, poziom jakości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu w porównaniu z wymaganym poziomem bezpieczeństwa oraz techniczne i ekonomiczne trudności w osiągnięciu celu. W stosownych przypadkach ocenie powinien towarzyszyć wniosek ustawodawczy Komisji dotyczący zmiany odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia.
- (110) Podmiotom gospodarczym należy zapewnić wystarczającą ilość czasu na wypełnienie obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia, a państwowi członkowskim – na ustanowienie infrastruktury administracyjnej niezbędnej do jego stosowania. Rozpoczęcie stosowania niniejszego rozporządzenia należy zatem odroczyć.
- (111) Aby umożliwić państwowi członkowskim wprowadzenie niezbędnych środków administracyjnych dotyczących utworzenia systemów zbierania, przy jednoczesnym zachowaniu ciągłości dla podmiotów gospodarczych i podmiotów gospodarujących odpadami, należy odroczyć uchylenie dyrektywy 2000/53/WE.

- (112) W niniejszym rozporządzeniu nie przewidziano zmiany przepisów dotyczących ograniczeń w użyciu ołowiu, rtęci, kadmu oraz sześciowartościowego chromu w pojazdach, określonych w dyrektywie 2000/53/WE, ani wyłączeń od tych ograniczeń. Określono w nim jednak jaśniejsze zasady weryfikacji zgodności z tymi ograniczeniami, a także z innymi wymogami w zakresie obiegu zamkniętego, w trakcie procesu homologacji typu. W celu zapewnienia, aby wytwórcy mieli wystarczający czas na dostosowanie się do tych przepisów, należy odroczyć ich stosowanie. W związku z tym przepisy dyrektywy 2000/53/WE dotyczące ograniczeń w użyciu ołowiu, rtęci, kadmu oraz sześciowartościowego chromu powinny pozostać w mocy do czasu rozpoczęcia stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia, aby zapewnić ciągłość i upewnić się, że pojazdy wprowadzane do obrotu na rynku Unii nie będą zawierały takich substancji, w przypadkach innych niż przewidziane w tej dyrektywie.
- (113) W niniejszym rozporządzeniu przewidziano również jaśniejsze przepisy dotyczące rozszerzonej odpowiedzialności producenta niż przepisy określone w dyrektywie 2000/53/WE. Biorąc pod uwagę, że utworzenie takich programów i określenie niezbędnych przepisów krajowych w zakresie udzielania zezwoleń producentom i organizacjom odpowiedzialności producenta wymaga czasu, należy odroczyć stosowanie tych przepisów. Odpowiednie przepisy dyrektywy 2000/53/WE powinny pozostać w mocy do czasu rozpoczęcia stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia, aby zapewnić ciągłość w odniesieniu do finansowania przez producentów kosztów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

- (114) Niniejsze rozporządzenie zawiera nowe wymogi dotyczące przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności usuwania części i komponentów w celu promowania ich ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia, a także poprawy jakości procesów recyklingu. Podmioty gospodarujące odpadami potrzebują czasu, aby dostosować się do tych nowych wymogów, a zatem ich stosowanie należy odroczyć. Odpowiednie przepisy dyrektywy 2000/53/WE powinny pozostać w mocy do czasu rozpoczęcia stosowania wymogów niniejszego rozporządzenia, aby zapewnić ciągłość w odniesieniu do przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- (115) W celu zapewnienia ciągłości obowiązków wynikające z dyrektywy 2000/53/WE dotyczące składania sprawozdań oraz powiązane obowiązki w zakresie przekazywania danych Komisji powinny pozostać w mocy do czasu przyjęcia przez Komisję w ramach niniejszego rozporządzenia nowych zasad obliczania i wzorów sprawozdawczych.
- (116) Stosowanie wszystkich przepisów dotyczących pojazdów kategorii L oraz pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> i O należy odroczyć, aby zapewnić podmiotom wystarczający czas na dostosowanie się do nowych wymogów. Jest to szczególnie ważne w przypadku zezwoleń dla uprawnionych zakładów przetwarzania, które mogą przeprowadzać oczyszczanie takich pojazdów z substancji szkodliwych i ich dalsze przetwarzanie.

- (117) Mając na uwadze przejrzystość, racjonalność i uproszczenie, oraz ponieważ niniejsze rozporządzenie zawiera wszystkie przepisy dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ich zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku, należy odroczyć uchylene dyrektywy 2005/64/WE. Daje to wytwórcom wystarczająco dużo czasu do zapewnienia, aby typy pojazdów, jakie projektują i budują, były zgodne z wymogami w zakresie obiegu zamkniętego, a organom udzielającym homologacji typu – aby wykonały nowe przepisy.
- (118) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przyczynienie się do funkcjonowania jednolitego rynku, zapobieganie niekorzystnemu wpływowi gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji i zmniejszenie go oraz zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska i zdrowia ludzi nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na potrzebę harmonizacji możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(119) W dniu 1 lutego 2020 r. Zjednoczone Królestwo wystąpiło z Unii Europejskiej. Umowa o wystąpieniu<sup>30</sup> została zawarta między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem, z drugiej strony. Umowa ta została zatwierdzona decyzją Rady (UE) 2020/135<sup>31</sup> i weszła w życie w dniu 1 lutego 2020 r. Umowa o wystąpieniu przewiduje okres przejściowy, który zakończył się w dniu 31 grudnia 2020 r. Po zakończeniu okresu przejściowego prawo Unii przestało mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa, natomiast zaczął obowiązywać Protokół w sprawie Irlandii / Irlandii Północnej (zwany dalej „ramami windsorskimi”)<sup>32</sup>, który stanowi integralną część umowy o wystąpieniu. Zgodnie z art. 5 ust. 4 ram windsorskich oraz pkt 9 załącznika 2 do ram windsorskich dyrektywa 2005/64/WE, a także akty prawne Unii wdrażające, zmieniające lub zastępujące tę dyrektywę, mają zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej. Niniejsze rozporządzenie zastępuje dyrektywę 2005/64/WE i w związku z tym miałoby zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej. Biorąc pod uwagę zakres stosowania ram windsorskich, należy zatem przewidzieć, że niektóre przepisy niniejszego rozporządzenia nie powinny mieć zastosowania do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

---

<sup>30</sup> Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7, ELI: [http://data.europa.eu/eli/treaty/withd\\_2020/sign](http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign)).

<sup>31</sup> Decyzja Rady (UE) 2020/135 z dnia 30 stycznia 2020 r. w sprawie zawarcia Umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj>).

<sup>32</sup> Wspólna deklaracja nr 1/2023 Unii i Zjednoczonego Królestwa w ramach Wspólnego Komitetu ustanowionego Umową o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej z dnia 24 marca 2023 r. (Dz.U. L 102 z 17.4.2023, s. 87).

# Rozdział I

## Przepisy ogólne

### *Artykuł 1*

#### *Przedmiot*

W niniejszym rozporządzeniu określa się wymogi w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania i produkcji pojazdów związane ze zdatnością do ponownego użycia, zdatnością do recyklingu i zdatnością do odzysku oraz do wykorzystywania zawartości materiałów pochodzących z recyklingu, które mają być weryfikowane w trakcie homologacji typu pojazdów, a także wymogi w zakresie informowania i etykietowania w odniesieniu do części pojazdów, ich komponentów i materiałów zastosowanych w pojazdach. W niniejszym rozporządzeniu określa się również wymogi dotyczące rozszerzonej odpowiedzialności producenta, zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także wymogi dotyczące wywozu pojazdów używanych z Unii do państw trzecich.

### *Artykuł 2*

#### *Zakres stosowania*

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie:
  - a) do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a) ppkt (i) oraz lit. b) ppkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858;

- b) od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] – do pojazdów specjalnego przeznaczenia i pojazdów specjalnego przeznaczenia wycofanych z eksploatacji, zdefiniowanych w art. 3 pkt 31 rozporządzenia (UE) 2018/858, kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>;
- c) od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego 60 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] – do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> i O, o których mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858;
- d) od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego 60 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] – do pojazdów specjalnego przeznaczenia i pojazdów specjalnego przeznaczenia wycofanych z eksploatacji, zdefiniowanych w art. 3 pkt 31 rozporządzenia (UE) 2018/858, kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> i O;
- e) od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego 60 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] – do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii L, o których mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

2. Niezależnie od ust. 1 niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:
- a) pojazdów produkowanych w małych seriach, zdefiniowanych w art. 3 pkt 30 rozporządzenia (UE) 2018/858;
  - b) pojazdów kategorii L produkowanych w małych seriach, o których mowa w art. 42 rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
  - c) pojazdów zaprojektowanych i zbudowanych lub dostosowanych wyłącznie do użytku przez siły zbrojne, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. d) rozporządzenia (UE) 2018/858;
  - d) pojazdów zaprojektowanych i zbudowanych do użytku przez siły zbrojne, służby obrony cywilnej, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego i służby pogotowia medycznego, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. e) rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
  - e) pojazdów historycznych, zdefiniowanych w art. 3 pkt 7 dyrektywy 2014/45/UE, w tym ich możliwych do zidentyfikowania części i komponentów wymaganych do ich konserwacji oraz niezbędnych do zachowania statusu pojazdu historycznego przez okres, w którym pojazdy te uznaje się za pojazdy historyczne;
  - f) pojazdów o szczególnym znaczeniu kulturowym – przez okres, w którym pojazdy te są oficjalnie uznawane za takie przez właściwe organy oraz zgodnie z procedurą określoną w załączniku II do niniejszego rozporządzenia;

- g) przyczep kempingowych, o których mowa w pkt 5.6 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858;
  - h) pojazdów specjalnego przeznaczenia, zdefiniowanych w art. 3 pkt 31 rozporządzenia (UE) 2018/858, kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> lub O, które są produkowane przez drobnego wytwórcę;
  - i) rowerów z pedałami należących do kategorii L1<sub>e</sub>-A, o których mowa w kryterium 9 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 168/2013 lub L1<sub>e</sub>-B, o których mowa w pkt 1.1.2 załącznika XIX do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 3/2014<sup>34</sup>.
3. Niezależnie od ust. 1 lit. c) do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> i O nie mają zastosowania:
- a) art. 4 dotyczący zdolności pojazdów do ponownego użycia, recyklingu i odzysku;
  - b) art. 5 dotyczący wymogów dotyczących substancji w pojazdach;
  - c) art. 6 dotyczący minimalnej zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach;
  - d) art. 8 dotyczący obowiązków ogólnych;
  - e) art. 9 dotyczący strategii dotyczącej obiegu zamkniętego;

---

<sup>34</sup> Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 3/2014 z dnia 24 października 2013 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 w odniesieniu do wymogów w zakresie bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów do celów homologacji pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 7 z 10.1.2014, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2014/3/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj)).

- f) art. 10 dotyczący oświadczenia dotyczącego zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach;
  - g) art. 12 dotyczący etykietowania części, komponentów i materiałów obecnych w pojazdach;
  - h) art. 13 dotyczący cyfrowego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego;
  - i) art. 21 dotyczący modulacji opłat;
  - j) art. 22 dotyczący mechanizmu alokacji kosztów w odniesieniu do pojazdów, które zostają pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim;
  - k) art. 33 dotyczący celów w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku;
  - l) art. 35 ust. 2 dotyczący przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji.
4. Niezależnie od ust. 1 lit. e) do pojazdów lub pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii L nie mają zastosowania:
- a) art. 4 dotyczący zdolności pojazdów do ponownego użycia, recyklingu i odzysku;
  - b) art. 5 dotyczący wymogów dotyczących substancji w pojazdach;
  - c) art. 6 dotyczący minimalnej zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach;
  - d) art. 9 dotyczący strategii dotyczącej obiegu zamkniętego;
  - e) art. 10 dotyczący oświadczenia dotyczącego zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach;
  - f) art. 13 dotyczący cyfrowego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego;

- g) art. 21 dotyczący modulacji opłat;
- h) art. 22 dotyczący mechanizmu alokacji kosztów w odniesieniu do pojazdów, które zostają pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim;
- i) art. 33 dotyczący celów w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku;
- j) art. 35 ust. 2 dotyczący przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- k) art. 38 dotyczący organu właściwego spraw zakresie wywozu pojazdów używanych do państw trzecich;
- l) art. 39 dotyczący kontroli i wymogów związanych z wywozem pojazdów używanych;
- m) art. 40 dotyczący zautomatyzowanej weryfikacji informacji dotyczących statusu pojazdu;
- n) art. 41 dotyczący zarządzania ryzykiem i kontroli celnych;
- o) art. 42 dotyczący zawieszenia;
- p) art. 43 dotyczący zwolnienia do wywozu;
- q) art. 44 dotyczący odmowy zwolnienia do wywozu;
- r) art. 45 dotyczący współpracy między organami i wymiany informacji;
- s) art. 46 dotyczący systemów elektronicznych.

5. Niezależnie od ust. 1 lit. b) i d) do pojazdów specjalnego przeznaczenia lub pojazdów specjalnego przeznaczenia wycofanych z eksploatacji nie mają zastosowania:
- a) art. 4 dotyczący zdatności pojazdów do ponownego użycia, recyklingu i odzysku;
  - b) art. 6 dotyczący minimalnej zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach;
  - c) art. 7 dotyczący projektowania umożliwiającego usuwanie i wymianę określonych części i komponentów pojazdów;
  - d) art. 8 dotyczący obowiązków ogólnych;
  - e) art. 9 dotyczący strategii dotyczącej obiegu zamkniętego;
  - f) art. 10 dotyczący oświadczenia dotyczącego zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach;
  - g) art. 11 dotyczący informacji dotyczących usuwania i zastępowania części, komponentów i materiałów obecnych w pojazdach;
  - h) art. 12 dotyczący etykietowania części, komponentów i materiałów obecnych w pojazdach;
  - i) art. 13 dotyczący cyfrowego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego;
  - j) art. 14 dotyczący organu właściwego do spraw gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji;
  - k) art. 15 dotyczący uprawnionych zakładów przetwarzania;
  - l) art. 17 dotyczący organizacji odpowiedzialności producenta;

- m) art. 18 dotyczący zezwolenia na wypełnianie obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta;
- n) art. 19 dotyczący rejestracji;
- o) art. 21 dotyczący modulacji opłat;
- p) art. 22 dotyczący mechanizmu alokacji kosztów w odniesieniu do pojazdów, które zostają pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim;
- q) art. 33 dotyczący celów w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku;
- r) art. 35 ust. 2 dotyczący przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- s) art. 36 dotyczący przeniesienia własności pojazdów używanych w Unii;
- t) art. 37 ust. 1 dotyczący statusu pojazdu;
- u) art. 38 dotyczący organu właściwego do spraw wywozu pojazdów używanych do państw trzecich;
- v) art. 39 dotyczący kontroli i wymogów związanych z wywozem pojazdów używanych;
- w) art. 40 dotyczący zautomatyzowanej weryfikacji informacji dotyczących statusu pojazdu;
- x) art. 41 dotyczący zarządzania ryzykiem i kontroli celnych;
- y) art. 42 dotyczący zawieszenia;
- z) art. 43 dotyczący zwolnienia do wywozu;

- aa) art. 44 dotyczący odmowy zwolnienia do wywozu;
- ab) art. 45 dotyczący współpracy między organami i wymiany informacji;
- ac) art. 46 dotyczący systemów elektronicznych.

6. Niezależnie od ust. 1:

- a) art. 4–13 nie mają zastosowania do części pojazdu, które uzyskały homologację typu w ramach wielostopniowej homologacji typu kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> lub O, innych niż pojazd podstawowy; pozostałe przepisy niniejszego rozporządzenia stosuje się w zakresie, w jakim mają one zastosowanie do danej kategorii pojazdu;
- b) art. 5 nie ma zastosowania do pojazdów specjalnego przeznaczenia kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> lub O;
- c) art. 7 i 11 mają zastosowanie do pojazdów kategorii L jedynie w odniesieniu do pozycji 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 i 11 części C załącznika VIII;
- d) art. 7 ma zastosowanie do pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, i O jedynie w odniesieniu do pozycji 1, 3, 4 i 5 części C załącznika VIII;
- e) art. 8 ma zastosowanie do pojazdów kategorii L jedynie w odniesieniu do obowiązków mających zastosowanie do takich pojazdów;

- f) art. 16 lit. b) nie ma zastosowania do pojazdów kategorii L i pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, lub O oraz pojazdów specjalnego przeznaczenia kategorii M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, lub O;
- g) państwa członkowskie mogą zwolnić pojazdy kategorii L1e, L2e i L6e z obowiązków wynikających z art. 23 ust. 6 oraz art. 25, 36 i 37;
- h) w przypadku pojazdów kategorii L i pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> i O oraz pojazdów specjalnego przeznaczenia kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> i O, art. 29 ma zastosowanie jedynie w odniesieniu do pozycji 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 i 11 części C załącznika VIII;
- i) w przypadku pojazdów kategorii L i pojazdów kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> i O, art. 47–50 mają zastosowanie jedynie w odniesieniu do sprawozdawczości i egzekwowania obowiązków mających zastosowanie do takich kategorii pojazdów.

### *Artykuł 3*

#### *Definicje*

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „pojazd” oznacza każdy pojazd w rozumieniu art. 3 pkt 15 rozporządzenia (UE) 2018/858 lub wymieniony w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
- 2) „pojazd wycofany z eksploatacji” oznacza pojazd, który stanowi odpad w rozumieniu art. 3 pkt 1 dyrektywy 2008/98/WE lub który stanowi odpad zgodnie z załącznikiem I niniejszego rozporządzenia;

- 3) „typ pojazdu” oznacza każdy typ pojazdu w rozumieniu art. 3 pkt 32 rozporządzenia (UE) 2018/858 lub art. 3 pkt 73 rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
- 4) „ponowne użycie” oznacza jakiegokolwiek działanie, poprzez które części lub komponenty pojazdów wycofanych z eksploatacji są użyte ponownie w tym samym celu, do jakiego były pierwotnie przeznaczone;
- 5) „zdatność do ponownego użycia” oznacza możliwość ponownego użycia części lub komponentów wymontowanych z pojazdu wycofanego z eksploatacji;
- 6) „zdatność do recyklingu” oznacza możliwość recyklingu części, komponentów lub materiałów wymontowanych z pojazdu wycofanego z eksploatacji;
- 7) „zdatność do odzysku” oznacza możliwość odzysku części, komponentów lub materiałów wymontowanych z pojazdu wycofanego z eksploatacji;
- 8) „dostawca” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która dostarcza części, komponenty lub materiały wytwórcy, który używa ich do wytwarzania pojazdów;
- 9) „tworzywo sztuczne” oznacza polimer w rozumieniu art. 3 pkt 5 rozporządzenia (WE) nr 1907/2006, do którego mogły zostać dodane dodatki lub inne substancje i który może funkcjonować jako główny składnik strukturalny produktów końcowych, z wyjątkiem polimerów naturalnych, które nie zostały chemicznie zmodyfikowane;

- 10) „surowce krytyczne” oznaczają surowce krytyczne w rozumieniu art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2024/1252;
- 11) „odpady przedkonsumenckie” oznaczają materiały wycofane ze strumienia odpadów w procesie wytwarzania, z wyłączeniem ponownego wykorzystania materiałów, takich jak materiały z przeróbek, materiały poddane przemiałowi lub złomowaniu powstałe w procesie i podatne do regeneracji czynnika w ramach tego samego procesu, w którym powstały;
- 12) „odpady pokonsumenckie” oznaczają odpady pochodzące z produktów wprowadzonych do obrotu lub dostarczonych w celu dystrybucji, użycia lub wykorzystania w państwie trzecim w ramach działalności handlowej, za opłatą lub nieodpłatnie;
- 13) „usuwanie” oznacza obróbkę ręczną, mechaniczną, chemiczną, cieplną lub metalurgiczną skutkującą tym, że poddawane mu części, komponenty lub materiały pochodzące z pojazdów wycofanych z eksploatacji da się indywidualnie zidentyfikować jako odrębny strumień wyjściowy lub część strumienia wyjściowego;
- 14) „silnik elektryczny (e-drive)” oznacza silnik elektryczny przekształcający wejściową moc elektryczną na wyjściową moc mechaniczną w celu zapewnienia napędu pojazdów;
- 15) „bateria do pojazdów elektrycznych” oznacza baterię do pojazdów elektrycznych w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 14 rozporządzenia (UE) 2023/1542;
- 16) „uprawniony zakład przetwarzania” oznacza każdy zakład lub przedsiębiorstwo, które są dopuszczone zgodnie z dyrektywą 2008/98/WE i niniejszym rozporządzeniem do prowadzenia czynności w zakresie zbierania, magazynowania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, w tym ich części i komponentów;

- 17) „strzępienie” oznacza działanie przeprowadzone w celu rozdrabniania lub rozcinania pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- 18) „przetwarzanie” oznacza jakąkolwiek czynność odbywającą się po przekazaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji do zakładu w celu jego oczyszczenia z substancji szkodliwych, demontażu, prasowania, pocięcia, strzępienia lub w celu przygotowania przed unieszkodliwieniem odpadów powstałych po strzępieniu, a także inne działania prowadzące do odzysku lub unieszkodliwienia pojazdu wycofanego z eksploatacji oraz jego części, komponentów i materiałów;
- 19) „podmiot zajmujący się naprawą i konserwacją” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która prowadzi działalność zawodową bezpośrednio lub pośrednio związaną z naprawą i konserwacją pojazdów, w tym stacje obsługi, wytwórców lub dystrybutorów sprzętu naprawczego, narzędzi lub części zamiennych, a także wydawców informacji technicznych, stowarzyszenia motoryzacyjne, pomoc drogową, stacje kontroli i badania pojazdów oraz ośrodki szkoleniowe dla instalatorów, a także wytwórców i stacje obsługi zajmujące się wyposażeniem przeznaczonym do pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym;
- 20) „udostępnienie na rynku” oznacza dostarczenie pojazdu w celu jego dystrybucji lub użytkowania na rynku w ramach działalności handlowej, odpłatnie lub nieodpłatnie;
- 21) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie pojazdu po raz pierwszy na rynku unijnym;
- 22) „podmiot gospodarujący odpadami” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną zajmującą się zawodowo zbieraniem lub przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji, w tym ich części i komponentów;

- 23) „producent” oznacza każdego wytwórcę, importera lub dystrybutora, który – niezależnie od zastosowanej techniki sprzedaży, w tym za pośrednictwem umów zawieranych na odległość zdefiniowanych w art. 2 pkt 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE<sup>35</sup> – po raz pierwszy udostępnia pojazd na terytorium państwa członkowskiego w celu jego dystrybucji lub użytkowania w ramach prowadzonej działalności zawodowej;
- 24) „organizacja odpowiedzialności producenta” oznacza podmiot prawny, który organizuje pod względem finansowym lub finansowym i operacyjnym wypełnianie obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta w imieniu wielu producentów;
- 25) „upoważniony przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która ma miejsce zamieszkania lub siedzibę w państwie członkowskim, w którym producent po raz pierwszy udostępnia pojazdy na rynku, innym niż państwo członkowskie lub państwo trzecie, w którym producent ma siedzibę, i która została wyznaczona przez producenta zgodnie z art. 8a ust. 5 akapit trzeci dyrektywy 2008/98/WE do wypełniania obowiązków tego producenta wynikających z rozdziału IV niniejszego rozporządzenia;
- 26) „upoważniony przedstawiciel ds. mechanizmu transgranicznego” oznacza osobę fizyczną lub prawną mającą miejsce zamieszkania lub siedzibę w państwie członkowskim i wyznaczoną przez wytwórcę zgodnie z art. 22;

---

<sup>35</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/UE z dnia 25 października 2011 r. w sprawie praw konsumentów, zmieniająca dyrektywę Rady 93/13/EWG i dyrektywę 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz uchylająca dyrektywę Rady 85/577/EWG i dyrektywę 97/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 304 z 22.11.2011, s. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj>).

- 27) „surowce wtórne” oznaczają materiały, które mogą zastąpić surowce pierwotne i które zostały uzyskane w procesie recyklingu;
- 28) „właściciel pojazdu” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną posiadającą prawo własności pojazdu lub posiadacza świadectwa rejestracji pojazdu, lub – jeżeli nie można zidentyfikować posiadacza prawa własności ani posiadacza świadectwa rejestracji pojazdu – posiadacza pojazdu;
- 29) „technologia przetwarzania po strzępieniu” oznacza techniki i technologie wykorzystywane do przetworzenia materiałów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji po ich strzępieniu w celu dalszego odzysku zgodnie z pkt 2 części G załącznika VIII;
- 30) „regeneracja” oznacza profesjonalne czynności, w ramach których nowa część lub nowy komponent wytwarzane są z części i komponentów usuniętych z pojazdów lub pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu przywrócenia stanu identycznego z nowym i w ramach których dokonuje się co najmniej jednej zmiany mającej wpływ na bezpieczeństwo, okres eksploatacji, efektywność, przeznaczenie lub rodzaj danej części lub komponentu, w procesie zgodnym z określonymi specyfikacjami technicznymi, w tym normami inżynierskimi, normami jakości i normami badań;
- 31) „odnowienie” oznacza czynności przeprowadzane w celu przygotowania, czyszczenia, testowania, serwisowania oraz – w razie potrzeby – naprawy części lub komponentu usuniętych z pojazdów lub pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu przywrócenia efektywności lub funkcjonalności tej części lub tego komponentu w ramach zamierzonego zastosowania i zakresu efektywności pierwotnie przewidzianego na etapie projektowania w momencie wprowadzenia części lub komponentu do obrotu;

- 32) „odpady inne niż obojętne” oznaczają odpady, które nie spełniają warunków definicji „odpadów obojętnych” określonej w art. 2 lit. e) dyrektywy Rady 1999/31/WE<sup>36</sup>;
- 33) „pojazd używany” oznacza pojazd, który został zarejestrowany w państwie członkowskim lub państwie trzecim i nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji;
- 34) „pojazd używany, który ma zostać wywieziony” oznacza pojazd używany, który ma zostać objęty procedurą celną, jak określono w art. 269 rozporządzenia (UE) nr 952/2013;
- 35) „podmiot gospodarczy” oznacza producenta, podmiot zbierający, zakład ubezpieczeń komunikacyjnych, dostawcę, podmiot zajmujący się naprawą i konserwacją, podmiot gospodarujący odpadami, w tym podmiot zajmujący się demontażem lub recyklingiem, oraz każdy inny podmiot biorący udział w projektowaniu pojazdów, handlu pojazdami używanymi, demontażu, ponownym użyciu lub gospodarowaniu pojazdami wycofanymi z eksploatacji, regeneracją i odnowieniem części, komponentów i materiałów pochodzących z pojazdów;
- 36) „pojazd zdolny do ruchu drogowego” oznacza pojazd, który jest zdolny do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE;
- 37) „podmiot zajmujący się modyfikacją” oznaczają każdą osobę prawną, która wytwarza zestaw do konwersji na napęd elektryczny lub przeprowadza konwersję pojazdów napędzanych silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania na napęd elektryczny oparty na bateriach lub napęd oparty na ogniwach paliwowych;

---

<sup>36</sup> Dyrektywa Rady 1999/31/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. w sprawie składowania odpadów (Dz.U. L 182 z 16.7.1999, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj>).

- 38) „punkt zbierania” oznacza podmiot gospodarczy inny niż uprawniony zakład przetwarzania, który czasowo magazynuje pojazdy wycofane z eksploatacji oraz przygotowuje przekazanie zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania w celu ich przetworzenia;
- 39) „odpady”, „oleje odpadowe”, „posiadacz odpadów”, „gospodarowanie odpadami”, „zbieranie”, „zapobieganie”, „odzysk”, „recykling”, „wypełnianie wyrobisk”, „unieszkodliwianie” i „system rozszerzonej odpowiedzialności producenta” oznaczają odpowiednio odpady, oleje odpadowe, posiadacza odpadów, gospodarowanie odpadami, zbieranie, zapobieganie, odzysk, recykling, wypełnianie wyrobisk, unieszkodliwianie i system rozszerzonej odpowiedzialności producenta zdefiniowanych, odpowiednio, w art. 3 pkt 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 i 21 dyrektywy 2008/98/WE;
- 40) z wyjątkiem pojazdów kategorii L: „homologacja typu”, „wielostopniowa homologacja typu”, „komponent”, „części”, „części zamienne”, „pojazd podstawowy”, „pojazd produkowany w małych seriach”, „pojazd specjalnego przeznaczenia”, „organ nadzoru rynku”, „organ udzielający homologacji”, „wytwórca”, „importer” i „dystrybutor” oznaczają homologację typu, wielostopniową homologację typu, komponent, części, części zamienne, pojazd podstawowy, pojazd produkowany w małych seriach, pojazd specjalnego przeznaczenia, organ nadzoru rynku, organ udzielający homologacji, producenta, importera i dystrybutora zdefiniowanych, odpowiednio, w art. 3 pkt 1, 8, 19, 21, 23, 24, 30, 31, 35, 36, 40, 42 i 43 rozporządzenia (UE) 2018/858;

- 41) w przypadku pojazdów kategorii L: „homologacja typu”, „pojazd podstawowy”, „komponent”, „części”, „części zamienne”, „wytwórca”, „importer”, „dystrybutor”, „organ nadzoru rynku” i „organ udzielający homologacji” oznaczają homologację typu, pojazd podstawowy, komponent, części, części zamienne, producenta, importera, dystrybutora, organ nadzoru rynku i organ udzielający homologacji zdefiniowanych, odpowiednio, w art. 3 pkt 1, 11, 16, 18, 21, 47, 49, 50, 56 i 57 rozporządzenia (UE) nr 168/2013, natomiast „pojazd produkowany w małych seriach” oznacza pojazd produkowany w małych seriach, określono którym mowa w art. 42 tego rozporządzenia;
- 42) „rejestracja”, „świadectwo rejestracji”, „posiadacz świadectwa rejestracji”, „zawieszenie” i „wyrejestrowanie” oznaczają rejestrację, świadectwo rejestracji, posiadacza świadectwa rejestracji, zatrzymanie i wyrejestrowanie zdefiniowane, odpowiednio, w art. 2 lit. b), c), d), e) i f) dyrektywy 1999/37/WE;
- 43) „pojazd historyczny”, „badanie zdatności do ruchu drogowego” i „świadectwo zdatności do ruchu drogowego” oznaczają pojazd historyczny, badanie zdatności do ruchu drogowego i świadectwo zdatności do ruchu drogowego zdefiniowane, odpowiednio, w art. 3 pkt 7, 9 i 12 dyrektywy 2014/45/UE;
- 44) „substancja wzbudzająca obawy” i „nośnik danych” oznaczają substancję wzbudzającą obawy i nośnik danych zdefiniowane, odpowiednio, w art. 2 pkt 27 i 29 rozporządzenia (UE) 2024/1781;
- 45) „organy celne” oznaczają organy celne zdefiniowane w art. 5 pkt 1 rozporządzenia (UE) nr 952/2013;
- 46) „platforma internetowa” oznacza platformę internetową zdefiniowaną w art. 3 lit. i) rozporządzenia (UE) 2022/2065;

- 47) „drobny wytwórca” oznacza drobnego wytwórcę zdefiniowanego w art. 3 pkt 48 rozporządzenia (UE) 2024/1257;
- 48) „bateria do lekkich środków transportu” lub „bateria LMT” oznacza baterię do lekkich środków transportu lub baterię LMT zdefiniowaną w art. 3 pkt 11 rozporządzenia (UE) 2023/1542;
- 49) „odpady opakowaniowe” oznaczają odpady opakowaniowe zdefiniowane w art. 3 pkt 25 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/40<sup>37</sup>;
- 50) „zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny” oznacza zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny zdefiniowany w art. 3 ust. 1 lit. e) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/19/UE<sup>38</sup>;
- 51) „biopochodne tworzywa sztuczne” oznaczają biopochodne tworzywa sztuczne zdefiniowane w art. 3 pkt 53 rozporządzenia (UE) 2025/40;
- 52) „regeneracja czynnika” oznacza regenerację zdefiniowaną w art. 3 pkt 13 rozporządzenia (UE) 2024/573.

---

<sup>37</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/40 z dnia 19 grudnia 2024 r. w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych, zmiany rozporządzenia (UE) 2019/1020 i dyrektywy (UE) 2019/904 oraz uchylecia dyrektywy 94/62/WE (Dz.U. L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj>).

<sup>38</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/19/UE z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego (WEEE) (Dz.U. L 197 z 24.7.2012, s. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj>).

## Rozdział II

### Wymogi w zakresie obiegu zamkniętego

#### *Artykuł 4*

#### *Zdatność pojazdów do ponownego użycia, recyklingu i odzysku*

1. Każdy pojazd należący do typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego 72 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, buduje się w taki sposób, aby:
  - a) nadawał się do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % pod względem masy;
  - b) nadawał się do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 % pod względem masy.
  
2. W odniesieniu do każdego typu pojazdu, o którym mowa w ust. 1, wytwórcy wprowadzają następujące środki:
  - a) zbieranie niezbędnych danych z całego łańcucha dostaw, w szczególności dotyczących rodzaju i masy wszystkich materiałów użytych w budowaniu pojazdów, aby zapewnić stałą zgodność z niniejszym rozporządzeniem;
  - b) przechowywanie wszystkich pozostałych odpowiednich danych dotyczących pojazdu niezbędnych do przeprowadzenia procesu obliczeń, o którym mowa w lit. e);

- c) ustanowienie procedur weryfikacji poprawności i kompletności informacji otrzymanych od dostawców;
  - d) zarządzanie i dokumentowanie zestawienia materiałów;
  - e) obliczanie poziomów zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku na potrzeby ust. 1 niniejszego artykułu zgodnie z metodyką określoną przez Komisję w ust. 3 niniejszego artykułu lub – przed przyjęciem takiej metodyki i rozpoczęciem jej stosowania, zgodnie z międzynarodową normą ISO 22628:2002 w połączeniu z elementami określonymi w części A załącznika III do niniejszego rozporządzenia;
  - f) znakowanie części i komponentów pojazdów wykonanych z polimerów i elastomerów zgodnie z art. 12 ust. 1;
  - g) zapewnienie, aby części i komponenty wymienione w części E załącznika VIII nie były ponownie używane do budowania nowych pojazdów.
3. Komisja do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego 29 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] przyjmie akt wykonawczy określający nową metodykę obliczania i weryfikacji zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku pojazdu, uwzględniając elementy określone w załączniku III do niniejszego rozporządzenia oraz międzynarodową normę ISO 22628:2002. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 52 ust. 2.

## *Artykuł 5*

### *Wymogi dotyczące substancji w pojazdach*

1. Obecność substancji wzbudzających obawy w pojazdach oraz ich częściach i komponentach musi być w największym możliwym stopniu zminimalizowana.
2. Do dnia ... [18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przygotowuje sprawozdanie dotyczące obecności substancji wzbudzających obawy w pojazdach w celu określenia, w jakim stopniu mają one negatywny wpływ na ponowne użycie i recykling materiałów lub mają niekorzystny wpływ na środowisko lub zdrowie. W kwestiach bezpieczeństwa chemicznego Komisję wspomaga Agencja. Sprawozdanie nie obejmuje substancji wzbudzających obawy obecnych w częściach i komponentach pojazdu, w przypadku których zidentyfikowanie lub ocena są już wymagane na podstawie innych przepisów Unii. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie to sprawozdanie, w którym przedstawi swoje ustalenia, oraz rozważy odpowiednie środki następcze. Jeżeli państwo członkowskie uzna, że substancja ma negatywny wpływ na ponowne użycie i recykling materiałów w pojeździe, w którym jest obecna, do dnia ... [30 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] przekaże takie informacje Komisji oraz – w zakresie aspektów bezpieczeństwa chemicznego – Agencji, wraz z odesłaniami do wszelkich odpowiednich ocen ryzyka lub innych odpowiednich danych, gdy są dostępne.

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 51 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie wymogów informacyjnych oraz ograniczeń dotyczących obecności substancji wzbudzających obawy, które mają negatywny wpływ na ponowne użycie i recykling materiałów w pojazdach oraz w ich częściach i komponentach z powodów niezwiązanych przede wszystkim z bezpieczeństwem chemicznym.
4. Żaden typ pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego 72 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, ani żadne nowe części lub komponenty wprowadzane do obrotu na potrzeby takiego pojazdu nie mogą zawierać ołowiu, rtęci, kadmu ani sześciowartościowego chromu.
5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 4 niniejszego artykułu typy pojazdów lub części i komponenty wprowadzone do obrotu na potrzeby takich pojazdów mogą zawierać ołów, rtęć, kadm lub sześciowartościowy chrom na warunkach i do poziomu maksymalnych wartości stężenia określonych w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia. Ust. 2, 3 i 4 niniejszego artykułu oraz niniejszy ustęp nie mają zastosowania do baterii wmontowanych do pojazdów, do których zastosowanie ma rozporządzenie (UE) 2023/1542.
6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 51 w celu zmiany załącznika IV, aby dostosować go do postępu naukowo-technicznego poprzez:
  - a) określenie maksymalnych wartości stężenia ołowiu, rtęci, kadmu lub sześciowartościowego chromu, do jakich występowanie tych substancji w określonych częściach, komponentach i jednorodnych materiałach pojazdów ma być tolerowane;

- b) wyłączenie określonych części, komponentów i jednorodnych materiałów pojazdów z zakazu dotyczącego obecności ołowiu, rtęci, kadmu lub sześciowartościowego chromu określonego w ust. 4, w przypadku gdy spełnione są następujące warunki:
  - (i) nie można uniknąć zastosowania tych substancji;
  - (ii) wykazano, że korzyści społeczno-ekonomiczne przewyższają ryzyko dla środowiska lub zdrowia ludzi wynikające z wykorzystywania tych substancji;
  - (iii) nie istnieją odpowiednie alternatywne substancje lub technologie;
- c) skreślenie części, komponentów i jednorodnych materiałów pojazdów z załącznika IV, jeżeli można uniknąć stosowania ołowiu, rtęci, kadmu lub sześciowartościowego chromu;
- d) wskazanie części, komponentów i jednorodnych materiałów pojazdów, które mają być usunięte przed dalszym przetwarzaniem, oraz wprowadzenie wymogu opatrzenia tych materiałów i części etykietą lub umożliwienia ich identyfikacji w inny odpowiedni sposób.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 51 w celu zmiany załącznika IV, w szczególności poprzez usunięcie określonych wyłączeń dotyczących jednorodnych materiałów i komponentów z wykazu, w przypadku gdy konkretne wyłączenie zostało uregulowane innymi przepisami Unii.

Przy przyjmowaniu aktu delegowanego, o którym mowa w niniejszym ustępie, Komisja bierze pod uwagę skutki społeczno-ekonomiczne wprowadzenia, zmiany lub usunięcia wyłączenia dotyczącego ograniczenia stosowania ołowiu, rtęci, kadmu lub sześciowartościowego chromu w typach pojazdów, w tym dostępność rozwiązań alternatywnych oraz wpływ na środowisko i zdrowie ludzi w całym cyklu życia pojazdów.

7. Na wniosek Komisji Agencja sporządza w ciągu 12 miesięcy sprawozdanie, oparte między innymi na konsultacjach z zainteresowanymi stronami, dotyczące technicznej i ekonomicznej wykonalności alternatyw dla istniejących wyłączeń wymienionych w załączniku IV oraz, na podstawie takiej oceny, należycie uzasadniony wniosek dotyczący konkretnej zmiany dowolnego z tych wyłączeń.
8. Niezwłocznie po otrzymaniu wniosku Komisji Agencja publikuje na swojej stronie internetowej komunikat, że przygotowane zostanie sprawozdanie dotyczące możliwej zmiany wyłączenia wymienionego w załączniku IV, oraz że wzywa państwa członkowskie i wszystkie zainteresowane strony do przedłożenia uwag w ciągu 12 tygodni od dnia publikacji tego komunikatu. Agencja publikuje na swojej stronie internetowej wszystkie uwagi otrzymane od państw członkowskich i zainteresowanych stron.
9. Najpóźniej 12 miesięcy po przedłożeniu Komisji sprawozdania, o którym mowa w ust. 7, Komitet ds. Analiz Społeczno-Ekonomicznych Agencji, utworzony na podstawie art. 76 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 1907/2006, przyjmuje opinię dotyczącą sprawozdania oraz konkretnych proponowanych zmian. Agencja niezwłocznie przedkłada tę opinię Komisji.

## Artykuł 6

### *Minimalna zawartość materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach*

1. Tworzywo sztuczne zawarte w każdym nowym typie pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca przypadającego 72 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, musi zawierać co najmniej 15 % tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych w przeliczeniu na masę.

Tworzywo sztuczne zawarte w każdym nowym typie pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego 120 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, musi zawierać co najmniej 25 % tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych w przeliczeniu na masę.

2. Co najmniej 20 % wartości docelowej określonej w ust. 1 osiąga się poprzez wykorzystanie w danym typie pojazdu tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji lub z recyklingu części i komponentów usuniętych z pojazdów w fazie użytkowania.
3. Masa tworzyw sztucznych zawartych w każdym nowym typie pojazdu oraz masa tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu, o których mowa w ust. 1 i 2, nie obejmuje elastomerów pochodzących z opon oraz z tworzyw termoutwardzalnych innych niż pianki poliuretanowe stosowane do wygłuszania.
4. Do celów obowiązków określonych w ust. 1, 2 i 3 materiał pochodzący z recyklingu odzyskuje się z odpadów pokonsumenckich, które zostały poddane recyklingowi:
  - a) w zakładzie znajdującym się w Unii; albo

- b) od dnia ... [48 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] – w zakładzie znajdującym się w państwie trzecim, pod warunkiem że spełnia on wymogi określone w załączniku XIII.

Do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 24 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja bardziej całościowo oceni spodziewane skutki dla handlu światowego, a także dla sektora recyklingu i sektora motoryzacyjnego Unii, oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze swojej oceny.

5. Do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 23 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmie akt wykonawczy zgodnie z art. 52 ust. 2 w celu określenia metodyki obliczania i weryfikacji, do celów ust. 1–4 niniejszego artykułu, udziału tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnych w danych typach pojazdu i do nich włączonych.

Do tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu, uzyskanych metodami recyklingu innymi niż recykling mechaniczny, stosuje się metodykę rozliczania bilansu masy zgodnie z metodykami rozliczania bilansu masy mającymi zastosowanie do recyklingu tworzyw sztucznych zgodnie z definicją recyklingu zawartą w dyrektywie 2008/98/WE.

Metodyka weryfikacji obejmuje zobowiązanie wytwórców do zapewnienia, aby każdy zakład znajdujący się w państwie trzecim produkujący materiał zawierający materiał pochodzący z recyklingu, który ci wytwórcy wykorzystują, spełniał wymogi załącznika XIII, oraz aby każdy taki zakład znajdujący się w państwie trzecim był poddawany audytowi przez niezależny podmiot zewnętrzny co najmniej raz na pięć lat zgodnie z załącznikiem XIV. Audyty te służą do sprawdzenia, czy spełnione są warunki określone w ust. 1–4 niniejszego artykułu.

Wymóg dotyczący audytu określony w akapicie trzecim niniejszego ustępu oraz wymogi i kryteria określone w załączniku XIII w odniesieniu do materiałów poddanych recyklingowi w państwach trzecich mają zastosowanie od dnia ... [48 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 51 w celu uzupełnienia ust. 1 i 2 niniejszego artykułu poprzez określenie tymczasowych odstępstw od celów w zakresie zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu lub od terminów, w przypadku gdy brak dostępności lub nadmierne ceny określonych tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu nadmiernie utrudniają osiągnięcie minimalnych wartości procentowych zawartości materiałów pochodzących z recyklingu.
7. Do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 12 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja oceni wykonalność wprowadzenia wymogu dotyczącego minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu, biorąc pod uwagę w szczególności:
  - a) obecną i przewidywaną dostępność złomu żeliwa i stali, z uwzględnieniem rodzin wyrobów płaskich i długich ze stali oraz, w stosownych przypadkach, rodzin produktów ze stali nierdzewnej;

- b) obecny udział złomu żeliwa i stali w różnorodnych półproduktach i produktach pośrednich ze stali powiązanych z rodzinami stali stosowanymi w pojazdach oraz spodziewane zmiany wynikające z transformacji przemysłu motoryzacyjnego;
- c) potencjalne rozpowszechnienie złomu żeliwa i stali wśród wytwórców w pojazdach, które mają uzyskać homologację typu w przyszłości oraz wynikający z tego potencjalny wkład w zwiększenie poziomu wykorzystania złomu, z uwzględnieniem różnych ograniczeń mających zastosowanie do składu w poszczególnych rodzinach produktów stalowych;
- d) względny popyt w sektorze motoryzacyjnym w porównaniu z popytem na złom żeliwa i stali w innych sektorach, z uwzględnieniem możliwości tolerowania zawartości miedzi oraz innych niezamierzonych domieszek;
- e) efektywność ekonomiczną, postęp techniczny i naukowy, w tym zmiany w dostępności technologii recyklingu związane ze współczynnikami recyklingu stali, a także konieczność zaradzenia niedoskonałościom rynku utrudniającym wykorzystanie pokonsumenckiego złomu stalowego w porównaniu ze złomem stalowym przedkonsumenckim;
- f) wkład minimalnego udziału zawartości materiałów pochodzących z recyklingu stali w pojazdach w osiągnięciu otwartej strategicznej autonomii oraz celów klimatycznych, środowiskowych i przemysłowych Unii, w szczególności w zakresie tworzenia uzupełniających rynków pionierskich dla niskoemisyjnej produkcji stali;

- g) konieczność zapobiegania nieproporcjonalnemu negatywnemu wpływowi na przystępność cenową pojazdów; oraz
- h) oddziaływanie na ogólne koszty i konkurencyjność sektora motoryzacyjnego oraz na cały łańcuch wartości stali w tym sektorze.

Do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 24 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmie akt delegowany zgodnie z art. 51 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich stali oraz, w stosownych przypadkach, złomu żeliwa i stali, które mają być obecne w typach pojazdów i włączone do typów pojazdów podlegających homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz rozporządzeniem (UE) 2018/858. W tym akcie delegowanym zostanie również ustalona data rozpoczęcia stosowania obowiązku osiągnięcia minimalnego udziału zawartości materiałów pochodzących z recyklingu na nie później niż ... [84 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Stal stosowana jako materiał wzmacniający w oponach nie wchodzi w zakres stosowania tego aktu delegowanego.

Do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 24 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Komisja przyjmie akt delegowany zgodnie z art. 51 określający metodykę obliczania i weryfikacji udziału stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich stali w typach pojazdów oraz, w stosownych przypadkach, ze złomu żeliwa i stali, obecne w typach pojazdów i włączone do typów pojazdów.

8. Do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 12 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja oceni wykonalność określenia wymogu dotyczącego minimalnego udziału aluminium i jego stopów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich, obecnych w typach pojazdów i włączonych do typów pojazdów, uwzględniając w szczególności:
- a) obecną i przewidywaną dostępność aluminium i jego stopów pochodzących z recyklingu odpadów przedkonsumenckich i pokonsumenckich;
  - b) obecny udział materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich w aluminium i jego stopach w pojazdach wprowadzanych do obrotu;
  - c) efektywność ekonomiczna, postęp techniczny i naukowy, w tym zmiany w dostępności technologii recyklingu związane z rodzajem materiałów pochodzących z recyklingu oraz z ich współczynnikami recyklingu;
  - d) wkład minimalnego udziału zawartości materiałów pochodzących z recyklingu aluminium w pojazdach w osiągnięciu otwartej strategicznej autonomii oraz celów klimatycznych, środowiskowych i przemysłowych Unii, w szczególności w zakresie tworzenia uzupełniających rynków pionierskich dla niskoemisyjnego aluminium i jego stopów;
  - e) konieczność zapobiegania nieproporcjonalnemu negatywnemu wpływowi na przystępność cenową pojazdów zawierających aluminium i jego stopy; oraz
  - f) oddziaływanie na ogólne koszty i konkurencyjność sektora motoryzacyjnego.

Do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 24 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmie akt delegowany zgodnie z art. 51 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie minimalnego udziału aluminium i jego stopów pochodzących z recyklingu, które mają być obecne w typach pojazdów i włączone do typów pojazdów podlegających homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz rozporządzeniem (UE) 2018/858. W tym akcie delegowanym zostanie również ustalona data rozpoczęcia stosowania obowiązku osiągnięcia minimalnego udziału zawartości materiałów pochodzących z recyklingu na nie później niż ... [84 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 24 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmie akt delegowany zgodnie z art. 51 określający metodykę obliczania i weryfikacji udziału aluminium i jego stopów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich w typach pojazdów oraz, w stosownych przypadkach, z odpadów przedkonsumenckich, obecnych w typach pojazdów i włączonych do typów pojazdów.

9. Do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja oceni wykonalność wprowadzenia wymogu dotyczącego minimalnego udziału:
- a) magnezu i jego stopów pochodzących z recyklingu odpadów przedkonsumenckich i pokonsumenckich obecnych w typach pojazdów i włączonych do typów pojazdów; oraz
  - b) neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru, niklu, kobaltu lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich oraz, w stosownych przypadkach, odpadów przedkonsumenckich, obecnych w magnesach trwałych i włączonych do magnesów trwałych.

W ocenie wykonalności uwzględnia się:

- a) obecną i przewidywaną dostępność materiałów, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b), pochodzących z recyklingu odpadów przedkonsumenckich i pokonsumenckich;
- b) obecny udział zawartości materiałów pochodzących z recyklingu pochodzących z odpadów pokonsumenckich w materiałach, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b), będących częścią pojazdów wprowadzanych do obrotu;
- c) efektywność ekonomiczną, postęp techniczny i naukowy, w tym zmiany w dostępności technologii recyklingu związane z rodzajem materiałów pochodzących z recyklingu oraz z ich współczynnikami recyklingu tych materiałów;
- d) wkład minimalnego udziału w pojazdach zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w odniesieniu do materiałów, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b), w osiągnięciu autonomii strategicznej Unii oraz jej celów klimatycznych i środowiskowych;
- e) możliwy wpływ włączenia zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w odniesieniu do materiałów, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b), do części i komponentów pojazdu na funkcjonowanie pojazdów;
- f) konieczność zapobiegania nieproporcjonalnemu negatywnemu wpływowi na przystępność cenową pojazdów zawierających materiały, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a) i b);
- g) oddziaływanie na ogólne koszty i konkurencyjność sektora motoryzacyjnego.

Po zakończeniu oceny, o której mowa w akapicie pierwszym, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego zgodnie z art. 51 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie minimalnego udziału:

- a) magnezu i jego stopów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich oraz, w stosownych przypadkach, przedkonsumenckich, obecnych w typach pojazdów i włączonych do typów pojazdów; oraz
- b) neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru, niklu, kobaltu lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich oraz, w stosownych przypadkach, odpadów przedkonsumenckich, obecnych w magnesach trwałych i włączonych do magnesów trwałych.

W akcie delegowanym, o którym mowa w akapicie trzecim, zostanie również ustalona data rozpoczęcia stosowania obowiązku osiągnięcia minimalnego udziału zawartości materiałów pochodzących z recyklingu.

Do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmie akt delegowany zgodnie z art. 51 określający metodykę obliczania i weryfikacji udziału materiałów pochodzących z recyklingu, o których mowa w akapicie trzecim, obecnych w typach pojazdów i włączonych do typów materiałów.

## Artykuł 7

### *Projektowanie umożliwiające usuwanie i wymianę określonych części i komponentów pojazdów*

1. Każdy pojazd należący do nowego typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858 oraz rozporządzenia (UE) nr 168/2013, projektuje się w sposób, który nie utrudnia usuwania części i komponentów wymienionych w części C załącznika VIII z danego pojazdu, gdy pojazd posiada status odpadu, przez uprawnione zakłady przetwarzania w celu ich wymiany, ponownego użycia, recyklingu, regeneracji lub odnowienia, w przypadku gdy operacje te są technicznie wykonalne.
2. Każdy pojazd należący do nowego typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, projektuje się tak, aby umożliwić usuwanie i wymianę baterii i zestawów baterii do pojazdów elektrycznych i silników elektrycznych (e-drive) z pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją, gdy pojazd jest użytkowany lub posiada status odpadu, w łatwy i nieniszczący sposób.
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 51 w celu zmiany ust. 2 poprzez dodanie dodatkowych części i komponentów wymienionych w części C załącznika VIII, biorąc pod uwagę postęp techniczny i naukowy.

4. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające warunki dotyczące projektowania umożliwiającego usuwanie i wymianę części i komponentów, o których mowa w ust. 2, w przypadku gdy jest to konieczne do zapewnienia zharmonizowanego wykonania obowiązku określonego w tym ustępie. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 52 ust. 2.
5. Wytwórcy nie mogą utrudniać usuwania ani wymiany części i komponentów pojazdu poprzez aktualizacje oprogramowania, o ile prawo Unii nie stanowi inaczej.

## **Rozdział III**

### **Obowiązki wytwórców**

#### *Artykuł 8*

#### *Obowiązki ogólne*

1. Wytwórcy muszą wykazać, że nowym typom pojazdów, które wytworzyli i które są wprowadzane do obrotu, udzielono homologacji zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/858, rozporządzeniu (UE) nr 168/2013 oraz w niniejszym rozporządzeniu.
2. Do celów homologacji typów pojazdów, do których mają zastosowanie wymogi określone w art. 4, 5, 6 lub 7, wytwórca dostarcza dokumentację potwierdzającą zgodność z tymi wymogami oraz:
  - a) włącza ją do folderu informacyjnego, o którym mowa w art. 24 rozporządzenia (UE) 2018/858 lub w art. 27 rozporządzenia (UE) nr 168/2013, stosownie do przypadku; oraz
  - b) przedkłada ją organowi udzielającemu homologacji typu zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) 2018/858 lub art. 26 rozporządzenia (UE) nr 168/2013, stosownie do przypadku.

3. Do celów homologacji typu pojazdów, do których mają zastosowanie wymogi określone w art. 10 niniejszego rozporządzenia, wytwórca sporządza informacje, o których mowa w art. 10 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, oraz przedkłada je zgodnie z art. 24 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/858 organowi udzielającemu homologacji typu wraz z wnioskiem o homologację typu, o którym mowa w art. 23 tego rozporządzenia.
4. Do celów homologacji typu pojazdów, do których mają zastosowanie wymogi określone w art. 11 niniejszego rozporządzenia, wytwórca przedkłada organowi udzielającemu homologacji typu oświadczenie potwierdzające zgodność z wymogiem określonym w art. 11 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 24 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/858 lub z art. 27 ust. 1 rozporządzenia (UE) 168/2013, stosownie do przypadku, wraz z wnioskiem o homologację typu.

#### *Artykuł 9*

##### *Strategia dotycząca obiegu zamkniętego*

1. Od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] każdy wytwórca sporządza strategię dotyczącą obiegu zamkniętego na poziomie wytwórcy.
2. W strategii dotyczącej obiegu zamkniętego określa się działania, które wytwórca podejmie w celu realizacji swoich obowiązków, aby zapewnić spełnienie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego określonych w rozdziale II.

3. Strategia dotycząca obiegu zamkniętego zawiera elementy określone w części A załącznika V.
4. Każdy wytwórca przekazuje organom udzielającym homologacji typu w państwach członkowskich oraz Komisji kopię strategii dotyczącej obiegu zamkniętego w ciągu 30 dni od jej sporządzenia.
5. Każdy wytwórca monitoruje i podejmuje działania ujęte w strategii dotyczącej obiegu zamkniętego oraz aktualizuje strategię co pięć lat zgodnie z częścią B załącznika V, wskazując odpowiednie nowe zmiany w strategii dotyczącej obiegu zamkniętego. Wytwórca przekazuje Komisji aktualizację strategii dotyczącej obiegu zamkniętego.
6. Komisja udostępnia publicznie strategię dotyczącą obiegu zamkniętego oraz wszelkie aktualizacje tych strategii, z wyjątkiem informacji poufnych.
7. Do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 83 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], a następnie przynajmniej co sześć lat Komisja sporządzi i opublikuje sprawozdanie dotyczące obiegu zamkniętego w sektorze motoryzacyjnym. Podstawą tego sprawozdania będą w szczególności strategię dotyczące obiegu zamkniętego oraz ich aktualizacje.

## Artykuł 10

### *Oświadczenie dotyczące zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach*

1. Wytwórcy oświadczają w odniesieniu do każdego nowego typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858 od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następujący po 12 miesiącach od przyjęcia odpowiednich metodyk obliczania i weryfikacji udziału materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich w typach pojazdów, zgodnie z art. 6 niniejszego rozporządzenia], odpowiedni udział zawartości materiałów pochodzących z recyklingu:
  - a) neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru, niklu, kobaltu i boru w magnesach trwałych w silnikach elektrycznych (e-drive);
  - b) aluminium i jego stopów;
  - c) magnezu i jego stopów;
  - d) stali i jej stopów;
  - e) tworzyw sztucznych.

Oświadczenie to dotyczy zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w odniesieniu do tych materiałów w danym typie pojazdu oraz wskazuje się w nim – w podziale na udział materiału oraz w odniesieniu do komponentów z tworzyw sztucznych cięższych niż 100 gramów – czy dany materiał pochodzi z recyklingu odpadów przedkonsumenckich, czy pokonsumenckich.

2. Organy udzielające homologacji typu sprawdzają, czy wytwórcy przekazali wymaganą dokumentację oraz czy zawarli w niej informacje, o których mowa w ust. 1.
3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 wymóg polegający na zgłoszeniu udziału zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w określonym materiale nie ma zastosowania w przypadku, gdy w odniesieniu do takiego materiału zastosowanie ma cel na podstawie art. 6.

### *Artykuł 11*

#### *Informacje dotyczące usuwania i zastępowania części, komponentów i materiałów obecnych w pojazdach*

1. Od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] w przypadku nowych typów pojazdów, które uzyskały homologację typu, wytwórcy zapewniają podmiotom gospodarującym odpadami, wydawcom informacji technicznych oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji wymienionych w załączniku VI, umożliwiając dostęp do następujących elementów oraz ich bezpieczne usuwanie i wymianę, chyba że informacje te są dostępne na podstawie innych przepisów Unii:
  - a) baterii do pojazdów elektrycznych i ich zestawów wmontowanych do pojazdu;
  - b) części, komponentów i materiałów zawierających płyny i ciecze wymienione w części B załącznika VIII i znajdujących się w pojazdach;

- c) części i komponentów wymienionych w części C załącznika VIII, znajdujących się w pojazdach;
- d) części i komponentów, które zawierają surowce krytyczne, o których mowa w art. 28 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) 2024/1252, w czasie homologacji typu pojazdu;
- e) kodowanych cyfrowo komponentów i części w pojeździe, w przypadku gdy takie kodowanie uniemożliwia ich naprawę, konserwację lub wymianę w innym pojeździe.

Akapit pierwszy lit. e) nie ma zastosowania do informacji, które mają być przekazywane wydawcom informacji technicznych.

2. Wytwórcy udostępniają służbom ratowniczym dostępne informacje z wytycznymi dotyczącymi ratownictwa i reagowania kryzysowego.
3. Wytwórcy zapewniają współpracę z uprawnionymi zakładami przetwarzania, wydawcami informacji technicznych, podmiotami zajmującymi się modyfikacją oraz podmiotami zajmującymi się naprawą i konserwacją poprzez ustanowienie niezbędnych platform komunikacyjnych w celu przekazywania i bieżącego aktualizowania informacji, o których mowa w ust. 1, oraz informacji określonych w załączniku VI.

Wytwórcy przekazują informacje, o których mowa w akapicie pierwszym, nieodpłatnie. Wytwórcy mogą pobierać rozsądne i proporcjonalne opłaty od podmiotów gospodarujących odpadami, wydawców informacji technicznych oraz podmiotów zajmujących się naprawą i konserwacją w wysokości niezbędnej do pokrycia rzeczywistych kosztów administracyjnych poniesionych w związku z udostępnianiem wymaganych informacji za pośrednictwem platform komunikacyjnych.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 51 w celu zmiany załącznika VI w drodze przeglądu wykazu części, komponentów i materiałów pojazdów oraz zakresu informacji, które wytwórcy mają przekazywać. Komisja bierze pod uwagę rozwój techniczny i regulacyjny, obecne technologie informacyjne oraz przewidywalny rozwój technologii pojazdów.

#### *Artykuł 12*

##### *Etykietowanie części, komponentów i materiałów obecnych w pojazdach*

1. Wytwórcy i ich dostawcy stosują nomenklaturę norm kodowania komponentów i materiałów wymienionych w pkt 1, 2 i 3 załącznika VII do celów etykietowania i identyfikacji części, komponentów i materiałów pojazdów.
2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 51 w celu zmiany załącznika VII, aby dostosować go do postępu naukowo-technicznego.

### *Artykuł 13*

#### *Cyfrowy paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego*

1. Od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od dnia wejścia w życie rozporządzenia] każdy pojazd wprowadzony do obrotu musi posiadać cyfrowy paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, który musi być zgodny, interoperacyjny oraz, w miarę możliwości, zintegrowany z innymi środowiskowymi paszportami związanymi z pojazdami ustanowionymi na podstawie prawa Unii, w szczególności z paszportami, o których mowa w art. 77 rozporządzenia (UE) 2023/1542, w art. 3 pkt 68 rozporządzenia (UE) 2024/1257 oraz z innymi odpowiednimi paszportami ustanowionymi na podstawie rozporządzenia (UE) 2024/1781.
2. Cyfrowy paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, który jest wprowadzany do obrotu, musi być dostępny bezpłatnie oraz zawiera następujące informacje w formacie cyfrowym:
  - a) informacje, o których mowa w art. 11;
  - b) informacje dotyczące części pojazdu zawierających ołów, rtęć, kadm lub sześciowartościowy chrom, zgodnie z odstępstwem określonym w art. 5 ust. 5;
  - c) oświadczenie dotyczące udziału zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w tworzywach sztucznych i materiałach wymienionych w art. 10 ust. 1;
  - d) oficjalny katalog części zamiennych dla danego typu pojazdu.

3. W przypadku gdy informacje wymagane na podstawie niniejszego artykułu są już dostępne za pośrednictwem paszportu, o którym mowa w ust. 1, innego niż cyfrowy paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, informacji wymaganych na podstawie ust. 2 nie powiela się w cyfrowym paszporcie pojazdu dotyczącym obiegu zamkniętego, pod warunkiem że zagwarantowano interoperacyjność.
4. Wytwórca wprowadzający pojazd do obrotu zapewnia, aby informacje, o których mowa w ust. 2, były dokładne, kompletne i aktualne.
5. Wszystkie informacje zawarte w cyfrowym paszporcie pojazdu dotyczącym obiegu zamkniętego muszą być zgodne z przepisami określonymi przez Komisję na podstawie ust. 6 oraz muszą:
  - a) opierać się na standardach otwartych;
  - b) być sporządzane w formacie zapewniającym interoperacyjność;
  - c) być możliwe do przekazania za pośrednictwem otwartej interoperacyjnej sieci wymiany danych bez uzależnienia od jednego dostawcy;
  - d) nadawać się do przetwarzania automatycznego, być ustrukturyzowane i możliwe do wyszukania.
6. Do dnia ... [48 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia] Komisja przyjmie akty wykonawcze określające przepisy dotyczące:
  - a) sposobu i podstawowych wymogów dotyczących rozwiązania technicznego, które należy zastosować w celu uzyskania dostępu do cyfrowego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego, tak aby nie wykluczać z góry żadnego rozwiązania technicznego;

- b) wymogów dotyczących projektu technicznego i funkcjonowania cyfrowego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego, w tym przepisów dotyczących:
  - (i) dostosowania i interoperacyjności cyfrowego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego z innymi paszportami wymaganymi na podstawie przepisów Unii;
  - (ii) przechowywania i przetwarzania informacji zawartych w cyfrowym paszporcie pojazdu dotyczącym obiegu zamkniętego;
  - (iii) dostępności cyfrowego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego po tym, jak wytwórca odpowiedzialny za wypełnienie obowiązków określonych w ust. 4 przestanie istnieć lub przestanie prowadzić działalność w Unii;
- c) wprowadzania, zmiany i aktualizowania informacji zawartych w cyfrowym paszporcie pojazdu dotyczącym obiegu zamkniętego przez osoby trzecie inne niż wytwórca;
- d) warunków dostępu do cyfrowego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego, w tym prawa dostępu oraz odpowiednich przepisów o ochronie danych i ochronie praw własności intelektualnej;
- e) lokalizacji nośnika danych lub innego identyfikatora umożliwiającego dostęp do cyfrowego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego.

Określając przepisy, o których mowa w akapicie pierwszym, Komisja uwzględni potrzebę zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i prywatności.

Akty wykonawcze, o których mowa w akapicie pierwszym, przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 52 ust. 2.

## **Rozdział IV**

### **Gospodarowanie pojazdami wycofanymi z eksploatacji**

#### **SEKCJA 1**

#### **PRZEPISY OGÓLNE**

##### *Artykuł 14*

##### *Organ właściwy do spraw gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji*

1. Państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jeden właściwy organ, który ma być odpowiedzialny za wypełnianie obowiązków wynikających z niniejszego rozdziału, w szczególności za monitorowanie i weryfikację przestrzegania przez podmioty gospodarcze, producentów i organizacje odpowiedzialności producenta obowiązków określonych w art. 15–37 oraz w załączniku I.
2. Każde państwo członkowskie może wyznaczyć jeden punkt kontaktowy spośród właściwych organów, o których mowa w ust. 1, do celów komunikowania się z Komisją.

3. Państwa członkowskie określają szczegółowe zasady organizacji i działania właściwych organów, w tym przepisy administracyjne i proceduralne dotyczące:
- a) rejestracji producentów zgodnie z art. 19;
  - b) wydawania zezwoleń dla producentów i organizacji odpowiedzialności producenta zgodnie z art. 18;
  - c) nadzoru nad wykonywaniem obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta zgodnie z art. 16 i 20;
  - d) zbierania danych dotyczących pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji zgodnie z art. 19 ust. 12 i art. 50 ust. 6;
  - e) udostępniania informacji zgodnie z art. 50.
4. Do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 9 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie zgłoszą Komisji nazwy i adresy właściwych organów wyznaczonych na podstawie ust. 1. Państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki poinformują Komisję o wszelkich zmianach nazw i adresów tych właściwych organów.

## *Artykuł 15*

### *Uprawnione zakłady przetwarzania*

1. Bez uszczerbku dla dyrektywy 2010/75/UE każdy zakład lub przedsiębiorstwo, które zamierza przeprowadzać czynności związane z przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji, musi otrzymać zezwolenie od właściwego organu zgodnie z art. 23 dyrektywy 2008/98/WE oraz spełniać warunki określone w tym zezwoleniu.
2. W celu wydania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, właściwy organ sprawdza, czy dany zakład lub dane przedsiębiorstwo mają możliwości niezbędne do wypełnienia obowiązków określonych w art. 26.
3. W zezwoleniach, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wskazuje się, że zakłady przetwarzania są właściwe do wydawania świadectw złomowania, o których mowa w art. 25.

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego niniejszego ustępu państwa członkowskie mogą przewidzieć w swoich krajowych ramach prawnych, że uprawnione zakłady przetwarzania są właściwe do wydawania świadectw złomowania, o których mowa w art. 25.

4. Producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta, w przypadku gdy wyznaczono je na podstawie art. 17 ust. 1, mogą zawierać umowy z uprawnionymi zakładami przetwarzania w celu wypełniania swoich obowiązków w zakresie odpowiedzialności producenta. Takie umowy muszą być uczciwe i przejrzyste i nie mogą zawierać dyskryminujących warunków.

Państwa członkowskie mogą przedstawić wzór umowy, aby ułatwić przestrzeganie niniejszego artykułu.

5. Aby zagwarantować skuteczne zintegrowane podejście wszystkich właściwych organów, państwa członkowskie zapewniają pełną koordynację warunków i procedur udzielania zezwolenia, w przypadku gdy w tych procedurach udzielania zezwolenia uczestniczy więcej niż jeden właściwy organ lub więcej niż jeden zakład lub przedsiębiorstwo zamierzające przeprowadzać czynności związane z przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji.
6. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu wykonawczego określającego szczegółowe wymogi mające zastosowanie do umów, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, w celu zapewnienia uczciwych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunków. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 52 ust. 2.

## SEKCJA 2

### ROZSZERZONA ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRODUCENTA

#### *Artykuł 16*

#### *Rozszerzona odpowiedzialność producenta*

1. Od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] producenci ponoszą rozszerzoną odpowiedzialność producenta za pojazdy, które po raz pierwszy udostępniają na rynku na terytorium państwa członkowskiego, w tym w przypadku gdy dany pojazd został wcześniej udostępniony na rynku w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, na którego terytorium jest udostępniany. System rozszerzonej odpowiedzialności producenta musi być spójny z art. 8 i 8a dyrektywy 2008/98/WE oraz zgodny z wymogami określonymi w tym rozdziale.
2. Zakres rozszerzonej odpowiedzialności producenta obejmuje obowiązek zapewniania przez producenta, aby:
  - a) pojazdy, które po raz pierwszy udostępnił na rynku na terytorium państwa członkowskiego i które stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji, były:
    - (i) zbierane zgodnie z art. 23;
    - (ii) przetwarzane zgodnie z art. 26;

- b) podmioty gospodarujące odpadami przetwarzające pojazdy wycofane z eksploatacji, o których mowa w lit. a), realizowały cele określone w art. 33.
3. W regionach najbardziej oddalonych, o których mowa w art. 349 TFUE, państwa członkowskie mogą dostosować obowiązki producentów, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, w celu pokrycia kosztów gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz z uwzględnieniem charakterystyki tych regionów.
4. Oprócz informacji, o których mowa w art. 8a ust. 3 lit. e) dyrektywy 2008/98/WE, producenci – w przypadku indywidualnego wypełniania obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta – lub organizacje odpowiedzialności producenta wyznaczone w przypadku zbiorowego wypełniania obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, raz w roku publikują na swoich stronach internetowych, z zastrzeżeniem zachowania tajemnicy handlowej i przemysłowej, informacje dotyczące zbierania przez nich pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz wypełniania przez nich celów ponownego użycia i recyklingu, ponownego użycia i odzysku oraz recyklingu tworzyw sztucznych w przypadku indywidualnego wypełniania obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, lub przez producentów, którzy wyznaczyli te organizacje odpowiedzialności producenta w przypadku zbiorowego wypełniania obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

## *Artykuł 17*

### *Organizacja odpowiedzialności producenta*

1. Producenci mogą zdecydować o wypełnieniu swoich obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta indywidualnie albo wyznaczyć organizację odpowiedzialności producenta, upoważnioną zgodnie z art. 18, do wypełniania obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta w ich imieniu.

Państwa członkowskie mogą przyjąć środki zobowiązujące producentów do wyznaczenia organizacji odpowiedzialności producenta, aby wypełniała ona ich obowiązki w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności w ich imieniu.

2. Organizacje odpowiedzialności producenta zapewniają poufność danych będących w ich posiadaniu w odniesieniu do informacji zastrzeżonych lub informacji, które można bezpośrednio przypisać poszczególnym producentom lub ich upoważnionym przedstawicielom ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta.
3. Oprócz informacji, o których mowa w art. 16 ust. 4, organizacje odpowiedzialności producenta podają do wiadomości publicznej informacje dotyczące procedury wyboru mającej zastosowanie zgodnie z ust. 5 niniejszego artykułu.
4. Organizacje odpowiedzialności producenta zapewniają regularny dialog między zainteresowanymi stronami na podstawie art. 8a ust. 6 dyrektywy 2008/98/WE. Podmioty gospodarujące odpadami zajmujące się zbieraniem i przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji wyznaczają obserwatorów do rad wykonawczych organizacji odpowiedzialności producenta.

5. Podmioty gospodarujące odpadami podlegają niedyskryminacyjnej procedurze wyboru opartej na przejrzystych kryteriach, stosowanej przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta, i która nie nakłada nieproporcjonalnych obciążeń na małe i średnie przedsiębiorstwa.

### *Artykuł 18*

#### *Zezwolenie na wypełnianie obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta*

1. Producent, w przypadku indywidualnego wypełniania obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, oraz wyznaczone organizacje odpowiedzialności producenta w przypadku zbiorowego wypełniania obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, występują do właściwego organu z wnioskiem o udzielenie zezwolenia.
2. Zezwolenia udziela się wyłącznie w przypadku wykazania, że spełnione zostały wymogi określone w art. 8a ust. 3 lit. a)–d) dyrektywy 2008/98/WE, a środki wprowadzone przez producenta lub organizację odpowiedzialności producenta są wystarczające do spełnienia obowiązków określonych w niniejszym rozdziale w odniesieniu do liczby pojazdów po raz pierwszy udostępnionych na rynku na terytorium państwa członkowskiego przez danego producenta lub danych producentów, w imieniu których działa organizacja odpowiedzialności producenta.

Producenci, w przypadku indywidualnego wypełniania obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, oraz organizacje odpowiedzialności producenta w przypadku zbiorowego wypełniania obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, mogą zostać zarejestrowani wyłącznie jeżeli uzyskali zezwolenie od właściwego organu zgodnie z niniejszym artykułem. Pozostaje to bez uszczerbku dla możliwości połączenia procedury rejestracji na podstawie art. 19 i procedury udzielania zezwoleń na podstawie niniejszego artykułu w jedną procedurę.

3. Państwa członkowskie uwzględniają w swoich środkach określających przepisy administracyjne i proceduralne, o których mowa w art. 14 ust. 3 lit. b), szczegółowe aspekty procedury udzielania zezwolenia, która może być różna w zależności od tego, czy wypełnianie obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta ma charakter indywidualny czy zbiorowy, oraz metody weryfikacji zgodności producentów i organizacji odpowiedzialności producenta, w tym informacje, które producenci lub organizacje odpowiedzialności producentów mają przekazywać w tym celu.
4. Producent lub organizacja odpowiedzialności producenta powiadamiają właściwy organ bez zbędnej zwłoki o wszelkich zmianach w zakresie informacji zawartych we wniosku o udzielenie zezwolenia lub o wszelkich zmianach mających wpływ na warunki zezwolenia, lub o trwałym zaprzestaniu działalności.

5. Mechanizm samokontroli przewidziany w art. 8a ust. 3 lit. d) dyrektywy 2008/98/WE stosuje się regularnie, co najmniej raz na trzy lata oraz na wniosek właściwego organu w celu sprawdzenia, czy przestrzegane są przepisy określone w tej literze i czy nadal spełniane są warunki dotyczące udzielania zezwoleń, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu. Na żądanie właściwego organu producent lub organizacja odpowiedzialności producenta przedstawiają sprawozdanie z samokontroli oraz, w razie potrzeby, projekt planu działań naprawczych. Bez uszczerbku dla kompetencji wynikających z ust. 6 niniejszego artykułu właściwy organ może zgłaszać uwagi do sprawozdania z samokontroli oraz do projektu planu działań naprawczych oraz przekazuje takie uwagi producentowi lub organizacji odpowiedzialności producenta. Producent lub organizacja odpowiedzialności producenta opracowuje i realizuje plan działań naprawczych w oparciu o te uwagi.
6. Właściwy organ może podjąć decyzję o cofnięciu zezwolenia, jeżeli producent lub organizacja odpowiedzialności producenta nie spełniają już wymogów dotyczących organizacji zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, nie wypełniają obowiązku sprawozdawczości wobec właściwego organu, obowiązku w zakresie informowania właściwego organu o wszelkich zmianach dotyczących warunków zezwolenia, lub zaprzestali działalności.

*Artykuł 19*  
*Wpis do rejestru*

1. Do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] każde państwo członkowskie ustanowi rejestr producentów do monitorowania przestrzegania przez producentów wymogów określonych w niniejszym rozdziale lub będzie korzystać z istniejącego rejestru producentów.

Rejestr będzie zawierać linki do stron internetowych innych krajowych rejestrów producentów, aby ułatwić, we wszystkich państwach członkowskich, wpisywanie producentów lub upoważnionych przedstawicieli ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta oraz, o ile są dostępne, do krajowych stron internetowych zawierających informacje dotyczące procedury rejestracji.

Do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja stworzy stronę internetową zawierającą linki do wszystkich krajowych rejestrów producentów, aby ułatwić wpisywanie do nich we wszystkich państwach członkowskich.

Państwa członkowskie poinformują Komisję o linkach do swoich krajowych rejestrów producentów w ciągu 30 dni od uruchomienia tych rejestrów.

2. Producenci wpisują się do rejestru krajowego, o którym mowa w ust. 1. W tym celu producenci składają wniosek o wpis do rejestru w każdym państwie członkowskim, w którym po raz pierwszy udostępniają pojazd na rynku.

Producenci składają taki wniosek za pośrednictwem elektronicznego systemu przetwarzania danych, o którym mowa w ust. 8 lit. a).

Producenci udostępniają pojazdy na rynku państwa członkowskiego, tylko jeżeli oni sami lub, w przypadku wydania zezwolenia, ich upoważnieni przedstawiciele ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta, są wpisani do rejestru w tym państwie członkowskim.

3. Wniosek o wpis do rejestru zawiera informacje wymienione w załączniku IX. Państwo członkowskie może w razie potrzeby zażądać dodatkowych informacji lub dokumentów w celu skutecznego korzystania z rejestru producentów.
4. Na zasadzie odstępstwa od ust. 3 niniejszego artykułu informacje, o których mowa w pkt 1 lit. d) załącznika IX, podaje się we wniosku o wpis do rejestru zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu albo we wniosku o udzielenie zezwolenia zgodnie z art. 18.
5. W przypadku gdy producent wyznaczył organizację odpowiedzialności producenta zgodnie z art. 17 ust. 1, obowiązki wynikające z niniejszego artykułu spełnia odpowiednio ta organizacja, o ile państwo członkowskie, w którym pojazd po raz pierwszy udostępniono na rynku, nie wskazało inaczej.

6. Obowiązki wynikające z niniejszego artykułu może w imieniu producenta wypełniać upoważniony przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

Jeżeli więcej niż jeden producent jest reprezentowany w danym państwie członkowskim przez jednego upoważnionego przedstawiciela, ten upoważniony przedstawiciel podaje nazwę i dane kontaktowe każdego z reprezentowanych producentów oddzielnie.

7. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że procedura wpisu do rejestru na podstawie niniejszego artykułu oraz procedura udzielania zezwoleń na podstawie art. 18 stanowią jedną procedurę, pod warunkiem że wniosek o udzielenie zezwolenia spełnia wymogi określone w ust. 3–6 niniejszego artykułu.

8. Właściwy organ:

- a) udostępnia na swojej stronie internetowej informacje dotyczące procesu składania wniosków za pośrednictwem elektronicznego systemu przetwarzania danych;
- b) dokonuje rejestracji i nadaje numer rejestracyjny w terminie nieprzekraczającym 12 tygodni od przekazania wszystkich informacji wymaganych na podstawie ust. 2 i 3.

9. Właściwy organ może:

- a) ustalać zasady dotyczące wymogów i procesu wpisania do rejestru bez dodawania istotnych wymogów do wymogów określonych zgodnie z ust. 2 i 3;

- b) nakładać na producentów oparte na kosztach i proporcjonalne opłaty za rozpatrywanie wniosków, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu oraz w art. 18 ust. 1.
10. Właściwy organ może odmówić wpisania do rejestru producenta lub wycofać wpis producenta do rejestru w przypadku, gdy informacje, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, oraz powiązane dowody w postaci dokumentów, nie zostały dostarczone lub są niewystarczające, lub w przypadku gdy producent przestał spełniać wymogi określone w pkt 1 lit. d) załącznika IX.
- Właściwy organ wycofuje wpis producenta do rejestru, jeżeli producent przestał istnieć.
11. Producent lub, w stosownych przypadkach, upoważniony przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta lub organizacja odpowiedzialności producenta wyznaczona w imieniu producentów, których reprezentuje, powiadamiają bez zbędnej zwłoki właściwy organ o wszelkich zmianach w zakresie informacji zawartych we wpisie do rejestru oraz o trwałym zaprzestaniu udostępniania na rynku na terytorium państwa członkowskiego pojazdów, o których mowa we wpisie do rejestru.
12. Producent lub, w stosownych przypadkach, upoważniony przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta lub organizacja odpowiedzialności producenta przekazują właściwemu organowi odpowiedzialnemu za rejestr sprawozdanie z wykonywania obowiązków z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

W przypadku gdy informacje w rejestrze producentów nie są publicznie dostępne, państwa członkowskie zapewniają bezpłatny dostęp do rejestru dostawcom platform internetowych umożliwiających konsumentom zawieranie umów na odległość z producentami.

## *Artykuł 20*

### *Odpowiedzialność finansowa producentów*

1. Wkłady finansowe wnoszone przez producentów pokrywają następujące koszty związane z pojazdami udostępnionymi po raz pierwszy na rynku na terytorium państwa członkowskiego przez danego producenta:
  - a) koszty zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, które muszą zostać poniesione, aby spełnić wymogi określone w art. 23–25, oraz ich dalszego efektywnego transportu, a także koszty przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, które muszą zostać poniesione, aby spełnić wymogi określone w art. 26–30, 33 i 35, z uwzględnieniem przychodów podmiotów gospodarujących odpadami pochodzących ze sprzedaży używanych części zamiennych i używanych komponentów zamiennych, pojazdów wycofanych z eksploatacji oczyszczonych z substancji szkodliwych lub surowców wtórnych odzyskanych z takich części, komponentów i materiałów; koszty te opierają się na obliczeniu średnich kosztów;
  - b) koszty prowadzenia kampanii zwiększających poziom świadomości ukierunkowanych na informowanie społeczeństwa i usprawnienie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji;
  - c) koszty utworzenia systemu powiadamiania, o którym mowa w art. 25;

- d) administracyjne koszty zbierania i udostępniania danych oraz sprawozdawczości dla właściwych organów.

W przypadku pojazdów objętych zakresem stosowania dyrektywy 2000/53/WE udostępnionych na rynku przed dniem ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] oraz na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego lit. a) i ust. 2 niniejszego artykułu, w państwach członkowskich, w których zgodnie z art. 5 ust. 4 akapit drugi dyrektywy 2000/53/WE producenci nie musieli pokryć wszystkich kosztów, a jedynie ich znaczącą część, wkład finansowy, jaki musi wnieść producent tych pojazdów, odpowiada poziomowi stanowiącemu znaczącą część kosztów, o których mowa w tej dyrektywie.

2. Wkłady finansowe wnoszone przez producentów, którzy po raz pierwszy udostępniają pojazd na rynku na terytorium państwa członkowskiego, obejmują również koszty, o których mowa w ust. 1 lit. a), związane z pojazdami, w przypadku których producent nie może zostać zidentyfikowany lub przestał istnieć w państwie członkowskim, w którym pojazd stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, proporcjonalnie do ich udziału w rynku.
3. Wkłady finansowe wnoszone przez producentów udostępniających na rynku pojazdy specjalnego przeznaczenia pokrywają jedynie koszty, o których mowa w ust. 1 lit. a), dotyczące zbierania takich pojazdów oraz oczyszczania ich z substancji szkodliwych.

4. W przypadku indywidualnego wypełniania obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta producenci udzielają gwarancji na pojazdy, które po raz pierwszy udostępniają na rynku na terytorium państwa członkowskiego. Gwarancja ta zapewnia finansowanie operacji określonych w ust. 1, odnoszących się do tego pojazdu, w tym w razie trwałego zaprzestania ich działalności lub niewypłacalności.

Kwotę gwarancji określają państwa członkowskie, w których pojazd po raz pierwszy udostępniono na rynku, z uwzględnieniem kryteriów określonych w art. 21.

Gwarancja może mieć formę uczestnictwa producenta w odpowiednich programach finansowania gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, gwarancji finansowej lub równoważnego ubezpieczenia.

5. W przypadku gdy nowemu pojazdowi udzielono homologacji typu w ramach wielostopniowej homologacji typu, producent pojazdu podstawowego jest uznawany za producenta pojazdu skompletowanego i może pobierać proporcjonalne wkłady od wytwórców części innych niż pojazd podstawowy, którym udzielono homologacji typu w ramach wielostopniowej homologacji typu. Te proporcjonalne wkłady pokrywają wyłącznie koszty związane z oczyszczaniem z substancji szkodliwych zgodnie z art. 28 oraz usuwaniem części i komponentów zgodnie z art. 29.

Mikroprzedsiębiorstwa zdefiniowane w art. 2 ust. 3 załącznika do zalecenia Komisji 2003/361/WE<sup>39</sup> są zwolnione z takich wkładów.

6. Właściwy organ, działając w ścisłej współpracy z producentami, organizacjami odpowiedzialności producenta i podmiotami gospodarującymi odpadami, monitoruje:
  - a) średnie koszty zbierania, recyklingu i przetwarzania oraz przychody podmiotów gospodarujących odpadami;
  - b) poziom wkładów finansowych wnoszonych przez producentów na rzecz organizacji odpowiedzialności producenta wyznaczonych w przypadku zbiorowego wypełniania obowiązków rozszerzonej odpowiedzialności producenta, aby koszty sprawiedliwie rozdzielono między wszystkie zainteresowane podmioty.

#### *Artykuł 21*

#### *Modulacja opłat*

1. W przypadku zbiorowego wypełniania obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta organizacje odpowiedzialności producenta zapewniają, aby wkłady finansowe wnoszone na ich rzecz przez producentów były modulowane z uwzględnieniem co najmniej:
  - a) masy pojazdu, z wyłączeniem baterii do pojazdów elektrycznych;

---

<sup>39</sup> Zalecenie Komisji 2003/361/WE z dnia 6 maja 2003 r. dotyczące definicji mikroprzedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw (notyfikowane jako dokument nr C(2003) 1422) (Dz.U. L 124 z 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- b) wskaźnika zdolności do recyklingu i zdolności do ponownego użycia typu pojazdu, do którego należy dany pojazd, w oparciu o informacje przekazane organowi udzielającemu homologacji typu zgodnie z art. 4;
  - c) czasu potrzebnego na demontaż pojazdu w uprawnionym zakładzie przetwarzania, w szczególności w przypadku części i komponentów, które należy usunąć przed strzępieniem, zgodnie z art. 29;
  - d) udziału materiałów i substancji uniemożliwiających realizację wysokiej jakości procesu recyklingu;
  - e) procentowej zawartości materiałów pochodzących z recyklingu wymienionych w art. 6 i 10 zastosowanych w pojeździe;
  - f) obecności i ilości substancji, o których mowa w art. 5 ust. 4.
2. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 51 niniejszego rozporządzenia w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie przepisów szczegółowych dotyczących sposobu stosowania kryteriów przewidzianych w ust. 1 niniejszego artykułu.

## Artykuł 22

### *Mechanizm alokacji kosztów w odniesieniu do pojazdów,*

*które stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim*

1. Niezależnie od art. 16 i art. 20 ust. 2, w przypadku gdy pojazd kategorii M<sub>1</sub> lub N<sub>1</sub> staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, na którego terytorium został wprowadzony do obrotu, a na terytorium państwa członkowskiego, w którym staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji, nie można zidentyfikować producenta, wytwórca tego pojazdu zapewnia pokrycie kosztów działań związanych z gospodarowaniem odpadami, o których mowa w art. 20 ust. 1 lit. a) i d), poniesionych przez podmioty gospodarujące odpadami.
2. Aby wypełnić swoje obowiązki wynikające z ust. 1, wytwórca:
  - a) wyznacza w drodze pisemnego upoważnienia w każdym państwie członkowskim upoważnionego przedstawiciela ds. mechanizmu transgranicznego oraz powiadamia właściwe organy o wyznaczonych przedstawicielach; oraz
  - b) ustanawia mechanizmy współpracy transgranicznej z podmiotami gospodarującymi odpadami prowadzącymi operacje gospodarowania odpadami, o których mowa w art. 20 ust. 1 lit. a) i d).

Upoważniony przedstawiciel wytwórcy, o którym mowa w akapicie pierwszym lit. a) niniejszego ustępu, wykonuje zadania określone w upoważnieniu udzielonym mu przez wytwórcę. Wytwórca może wyznaczyć organizację odpowiedzialności producenta jako swojego upoważnionego przedstawiciela.

W przypadku gdy wytwórca ma siedzibę poza Unią, przedstawiciel wytwórcy w Unii wyznaczony z zastosowaniem art. 13 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/858 może wypełniać obowiązki wytwórcy wynikające z akapitu pierwszego lit. a) i b) niniejszego ustępu.

3. Wytwórcy wykazują zgodność z wymogami określonymi w ust. 2 swoim producentom.
4. Producenci udostępniają na rynku państwa członkowskiego wyłącznie pojazdy wytwórców, którzy wykazali zgodność z wymogami określonymi w ust. 2.
5. Państwo członkowskie, w którym pojazd stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, monitoruje przestrzeganie przez wytwórców i ich upoważnionych przedstawicieli ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Podstawą monitorowania są informacje zweryfikowane przez wytwórców lub ich upoważnionych przedstawicieli i zgłoszone przez nich właściwym organom, dotyczące wykonania ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, w szczególności obliczania i alokacji kosztów gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, z należyтым uwzględnieniem tajemnicy przedsiębiorstwa oraz innych kwestii związanych z konkurencyjnością.

6. W przypadku gdy jest to konieczne, aby zapewnić przestrzeganie niniejszego artykułu oraz uwzględniając informacje przekazane przez państwa członkowskie w ramach działań związanych ze współpracą i z monitorowaniem, o których mowa w ust. 2 i 5 niniejszego artykułu, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 51 niniejszego rozporządzenia. Takie akty mają w szczególności zapobiegać zakłóceniom na jednolitym rynku oraz zapewniać równe warunki działania podmiotom gospodarczym mającym siedzibę w Unii i poza Unią. W aktach delegowanych można określić szczegółowe przepisy dotyczące obowiązków wytwórców, w szczególności tych, którzy mają siedzibę poza Unią, upoważnionych przedstawicieli wytwórców, producentów, państw członkowskich i podmiotów gospodarujących odpadami oraz cech mechanizmów, o których mowa w niniejszym artykule.

### **SEKCJA 3**

#### **ZBIERANIE POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI**

##### *Artykuł 23*

##### *Zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji*

1. Producenci zapewniają, aby wszystkie pojazdy, które po raz pierwszy udostępnił na rynku na terytorium państwa członkowskiego, zostały zebrane w momencie, gdy staną się one pojazdami wycofanymi z eksploatacji.
2. Do celów ust. 1 producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta, w przypadku gdy wyznaczono ich zgodnie z art. 17 ust. 1, ustanawiają systemy zbierania, w tym punkty zbierania, lub uczestniczą w ich ustanawianiu.

Państwa członkowskie przyjmują środki niezbędne do zapewnienia, aby producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta, w przypadku gdy wyznaczono je zgodnie z art. 17 ust. 1, ustanowili systemy zbierania w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji.

3. Producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta, w przypadku gdy wyznaczono je zgodnie z art. 17 ust. 1, zapewniają, aby systemy zbierania, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu:
  - a) obejmowały swym zakresem całe terytorium danego państwa członkowskiego;
  - b) dysponowały odpowiednią liczbą uprawnionych zakładów przetwarzania lub punktów zbierania, biorąc pod uwagę liczebność populacji i gęstość zaludnienia, przewidywaną ilość pojazdów wycofanych z eksploatacji, nie ograniczając się do obszarów, na których zbieranie, a następnie gospodarowanie tymi pojazdami, jest najbardziej opłacalne;
  - c) zapewniały zbieranie części będących odpadami pochodzącymi z naprawy pojazdów;
  - d) umożliwiały zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji niezależnie od ich pochodzenia;
  - e) umożliwiały bezpłatne dostarczanie wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji do punktów zbierania lub uprawnionych zakładów przetwarzania zgodnie z art. 24 ust. 2.

4. Producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta, w przypadku gdy wyznaczono je zgodnie z art. 17 ust. 1, publikują na swoich stronach internetowych oraz regularnie aktualizują wykaz punktów zbierania i uprawnionych zakładów przetwarzania, a także prowadzą kampanie edukacyjne polegające na promowaniu systemów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i informowaniu o środowiskowych skutkach niewłaściwego zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i ich niewłaściwego przetwarzania. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby kampanie edukacyjne były koordynowane w danym państwie członkowskim, we współpracy z producentami lub organizacjami odpowiedzialności producenta, w przypadku gdy wyznaczono je zgodnie z art. 17 ust. 1, oraz właściwymi organami.
5. Państwa członkowskie mogą zezwolić punktom zbierania innym niż uprawnione zakłady przetwarzania na zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Punkty zbierania muszą uzyskać zezwolenie od właściwego organu zgodnie z art. 23 dyrektywy 2008/98/WE oraz spełniać warunki określone w tym zezwoleniu. W celu wydania zezwolenia właściwy organ sprawdza, czy taki zakład lub takie przedsiębiorstwo mają możliwości niezbędne do realizacji następujących obowiązków:

- a) zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i ich czasowego magazynowania zgodnie z częścią A załącznika VIII;
- b) przygotowania do przekazania zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania poprzez zapobieganie przypadkowym wyciekom płynów i nieupoważnionemu dostępowi do punktu zbierania;

- c) zagwarantowania, aby wszystkie zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji zostały przekazane do uprawnionego zakładu przetwarzania w ciągu dwóch miesięcy od ich otrzymania.
6. Punkty zbierania wydają właścicielowi pojazdu w formie elektronicznej dokument potwierdzający odbiór pojazdu wycofanego z eksploatacji oraz przekazują go za pośrednictwem elektronicznej procedury powiadamiania ustanowionej zgodnie z art. 25 ust. 2 odpowiednim organom państwa członkowskiego, w tym właściwym organom wyznaczonym na podstawie art. 14.

#### *Artykuł 24*

##### *Dostarczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji*

1. Właściciel pojazdu oraz każdy podmiot gospodarczy działający w imieniu właściciela pojazdu, który staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji, bez zbędnej zwłoki dostarcza go do uprawnionego zakładu przetwarzania lub do punktu zbierania. Obowiązek ten nie ma zastosowania do samochodów kempingowych, o których mowa w części A pkt 5.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858, które stały się pojazdami wycofanymi z eksploatacji, o ile pojazdy te są wykorzystywane do celów mieszkaniowych.

Wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji, w przypadku których nie można zidentyfikować właściciela, dostarcza się do uprawnionych zakładów przetwarzania w celu ich przetwarzania.

2. Dostarczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania lub punktów zbierania jest bezpłatne dla ostatniego właściciela pojazdu, chyba że w pojeździe wycofanym z eksploatacji brakuje istotnych części lub komponentów pojazdu lub zawiera on odpady, które zostały dodane do pojazdu wycofanego z eksploatacji.

3. Do celów niniejszego artykułu istotnymi częściami są w szczególności:
  - a) silniki elektryczne (e-drive);
  - b) baterie do pojazdów elektrycznych;
  - c) silniki;
  - d) znaczna liczba dużych elementów nadwozia.
4. W przypadku gdy w wycofanym z eksploatacji pojeździe brakuje baterii do pojazdów elektrycznych, dostarczenie go jest nadal bezpłatne, jeżeli jego ostatni właściciel dostarczy dokumenty potwierdzające, że baterią do pojazdów elektrycznych zajął się profesjonalny podmiot zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1542.
5. W przypadku pojazdów, które zostały zgłoszone przez zakłady ubezpieczeń jako techniczne szkody całkowite, dostarczenie takich pojazdów wycofanych z eksploatacji jest bezpłatne nawet w przypadku braku istotnych części określonych w ust. 2.

#### *Artykuł 25*

#### *Świadectwo złomowania*

1. Uprawnione zakłady przetwarzania wydają ostatniemu właścicielowi pojazdu wycofanego z eksploatacji świadectwo złomowania w chwili dostarczenia pojazdu do uprawnionego zakładu przetwarzania. Świadectwo złomowania wydaje się zgodnie ze wzorem określonym w załączniku X.

2. Świadcstwo złomowania wydaje się w formacie elektronicznym oraz przekazuje za pośrednictwem elektronicznej procedury powiadamiania odpowiednim organom państwa członkowskiego, w tym właściwym organom wyznaczonym na podstawie art. 14. Uprawniony zakład przetwarzania przekazuje kopię elektronicznego powiadomienia ostatniemu właścicielowi pojazdu oraz każdemu podmiotowi gospodarczemu działającemu w imieniu właściciela pojazdu.
3. W przypadku gdy pojazd wycofany z eksploatacji, w odniesieniu do którego wydano świadectwo złomowania w danym państwie członkowskim, jest zarejestrowany w innym państwie członkowskim, odpowiednie organy wyznaczone przez państwo członkowskie, w którym wydano świadectwo złomowania, informują odpowiednie organy wyznaczone przez państwo członkowskie, w którym zarejestrowano pojazd, o wydaniu świadectwa złomowania dla danego pojazdu.
4. Odpowiednie organy rejestrujące wyrejestrowują pojazd wycofany z eksploatacji dopiero po otrzymaniu świadectwa złomowania tego pojazdu.
5. Świadcstwa złomowania wydane w jednym państwie członkowskim uznaje się we wszystkich pozostałych państwach członkowskich.

## SEKCJA 4

### PRZETWARZANIE POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

#### *Artykuł 26*

#### *Obowiązki uprawnionych zakładów przetwarzania*

1. Uprawnione zakłady przetwarzania zapewniają, aby wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji oraz ich części, komponenty i materiały, a także części będące odpadami pochodzącymi z naprawy pojazdów, były przyjmowane i przetwarzane zgodnie z warunkami określonymi w ich zezwoleniach, a także zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji może być prowadzone indywidualnie przez jeden uprawniony zakład przetwarzania lub we współpracy z innymi uprawnionymi zakładami przetwarzania, z wyjątkiem oczyszczania z substancji szkodliwych.
2. Uprawnione zakłady przetwarzania:
  - a) magazynują, nawet czasowo, wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji oraz ich części, komponenty i materiały zgodnie z minimalnymi wymogami określonymi w części A załącznika VIII;
  - b) oczyszczają z substancji szkodliwych wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji zgodnie z art. 28 oraz minimalnymi wymogami określonymi w części B załącznika VIII;
  - c) usuwają z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponenty wymienione w części C załącznika VIII zgodnie z art. 29 i 30;

- d) przetwarzają wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji oraz ich części, komponenty i materiały zgodnie z art. 27–31, art. 33, 34 i 35 oraz załącznikiem VIII do niniejszego rozporządzenia, hierarchią postępowania z odpadami oraz ogólnymi wymogami określonymi w art. 4 dyrektywy 2008/98/WE;
- e) w stosownych przypadkach stosują najlepsze dostępne techniki zdefiniowane w art. 3 pkt 10 dyrektywy 2010/75/UE;
- f) przyjęty pojazd wycofany z eksploatacji poddają przetworzeniu w ciągu 12 miesięcy od dnia jego dostarczenia.

Oprócz wymogów określonych w art. 35 dyrektywy 2008/98/WE uprawnione zakłady przetwarzania przechowują w formie elektronicznej przez trzy lata dokumentację dotyczącą wszystkich przeprowadzonych czynności związanych z przetwarzaniem, o których mowa w lit. a)–e) akapitu pierwszego niniejszego ustępu, oraz muszą być w stanie przedstawić te informacje na żądanie odpowiednich organów krajowych.

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 51 w celu zmiany załącznika VIII poprzez dostosowanie minimalnych wymogów dotyczących przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji do postępu naukowo-technicznego w obszarze technologii przetwarzania, w tym przez:
- a) dodanie, usunięcie lub zmianę części i komponentów wymienionych w części C załącznika VIII;
  - b) zmianę wartości docelowych dla frakcji wyjściowych wymienionych w części G pkt 2 załącznika VIII;

- c) rozszerzenie wykazu typów stopów aluminium wymienionych w części G pkt 2 lit. b) i c) załącznika VIII;
  - d) dodanie wymogów jakościowych poprawiających oddzielanie tworzyw sztucznych nadających się do recyklingu oraz wartości docelowych dla kolejnych technologii recyklingu mających zastosowanie do części G pkt 2 załącznika VIII.
4. Państwa członkowskie zachęcają uprawnione zakłady przetwarzania do wprowadzenia certyfikowanych systemów zarządzania środowiskowego oraz do przeprowadzania audytów zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1221/2009.

#### *Artykuł 27*

##### *Wymogi ogólne dotyczące strzępienia*

1. Od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] uprawnione zakłady przetwarzania i inne podmioty gospodarujące odpadami prowadzące operacje strzępienia wymagają, aby pojazdy wycofane z eksploatacji dostarczane do nich do strzępienia lub duże części i komponenty konstrukcyjne z podwozia lub nadwozia pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> i O dostarczane do nich do strzępienia lub cięcia były:
- a) oczyszczone z substancji szkodliwych zgodnie z art. 28, a ich części i komponenty usunięte zgodnie z art. 29; oraz

- b) dostarczone wraz z kopią świadectwa złomowania wydaną dla danego pojazdu wycofanego z eksploatacji.
2. Uprawnione zakłady przetwarzania oraz podmioty gospodarujące odpadami przeprowadzające operacje strzępienia i przyjmujące pojazdy wycofane z eksploatacji, które nie spełniają wymogów określonych w ust. 1:
- a) zgłaszają właściwemu organowi niezgodność, w tym imię i nazwisko lub nazwę oraz dane kontaktowe osoby fizycznej lub prawnej, która dostarczyła pojazd wycofany z eksploatacji do uprawnionego zakładu przetwarzania lub innego podmiotu gospodarującego odpadami w celu strzępienia;
  - b) powstrzymują się od wykorzystywania tych pojazdów wycofanych z eksploatacji w swoich operacjach strzępienia, chyba że właściwe organy zezwolą na takie operacje lub dopóki nie zostaną podjęte niezbędne kroki w celu przetworzenia pojazdu wycofanego z eksploatacji zgodnie z art. 28 i 29 oraz wydania świadectwa złomowania zgodnie z art. 25.
3. Uprawnione zakłady przetwarzania oraz podmioty gospodarujące odpadami przeprowadzające strzępienie pojazdów wycofanych z eksploatacji, mogą poddawać strzępieniu jedynie pojazdy wycofane z eksploatacji, ich części, komponenty i materiały łącznie z innymi odpadami, w tym odpadami opakowaniowymi oraz zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym, jeżeli spełnione są kryteria i przestrzegane wartości graniczne określone w części G pkt 1 i 2 załącznika VIII.

## *Artykuł 28*

### *Oczyszczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji z substancji szkodliwych*

1. W ciągu 30 dni od dostarczenia pojazdu wycofanego z eksploatacji do uprawnionego zakładu przetwarzania, zakład ten oczyszcza ten pojazd z substancji szkodliwych przed poddaniem go dalszemu przetwarzaniu, zgodnie z minimalnymi wymogami określonymi w części B załącznika VIII.
2. Płyny i ciecze wymienione w części B załącznika VIII zbiera się i magazynuje oddzielnie, zgodnie z wymogami określonymi w części A załącznika VII. Oleje odpadowe zbiera się i magazynuje oddzielnie od pozostałych płynów i cieczy oraz przetwarza się je zgodnie z art. 21 dyrektywy 2008/98/WE.
3. Części, komponenty i materiały zawierające substancje, o których mowa w art. 5 ust. 4 niniejszego rozporządzenia, usuwa się z pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz postępuje się z nimi zgodnie z art. 17 dyrektywy 2008/98/WE.
4. Baterie usuwa się oddzielnie z pojazdów wycofanych z eksploatacji i magazynuje się je w wyznaczonym miejscu w celu dalszego przetwarzania zgodnie z art. 70 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2023/1542.
5. Z częściami, komponentami i materiałami, które oczyszczono z substancji szkodliwych, postępuje się i etykietuje się je zgodnie z art. 18 i 19 dyrektywy 2008/98/WE.

6. Uprawniony zakład przetwarzania prowadzi dokumentację procesu oczyszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji z substancji szkodliwych, rejestrując informacje wymienione w części B pkt 4 załącznika VIII, oraz przekazuje te informacje za każdy rok kalendarzowy właściwemu organowi danego państwa członkowskiego.

#### *Artykuł 29*

##### *Obowiązkowe usuwanie części i komponentów w celu ponownego użycia, regeneracji, odnowienia i recyklingu przed strzępieniem*

1. Od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] uprawnione zakłady przetwarzania zapewniają, aby części i komponenty wymienione w części C załącznika VII zostały usunięte z pojazdu wycofanego z eksploatacji, przed strzępieniem lub zgnieceniem, po zakończeniu operacji oczyszczania z substancji szkodliwych, o których mowa w art. 28.

Uprawnione zakłady przetwarzania usuwają wymienione w części C załącznika VII części i komponenty o potencjale ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia w nieniszczący sposób.

Akapit drugi niniejszego artykułu nie ma zastosowania, jeżeli uprawniony zakład przetwarzania wykaże, że demontaż ręczny części i komponentów wymienionych w części C załącznika VIII, lub ich półautomatyczny lub automatyczny demontaż w sposób nieniszczący pociąga za sobą nieproporcjonalne koszty ekonomiczne, których nie można zrekompensować spodziewanymi dochodami z ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia tych części i komponentów.

2. Uprawniony zakład przetwarzania nie jest zobowiązany do usuwania części i komponentów wymienionych w części C załącznika VIII, z wyjątkiem tych, które należy usunąć w sposób nieniszczący zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, jeżeli wykaże, że technologie przetwarzania po strzępieniu umożliwiają oddzielenie materiałów od części i komponentów wskazanych w kolumnie drugiej części C załącznika VIII równie skutecznie jak ręczne procesy demontażu, lub półautomatyczne lub automatyczne procesy demontażu oraz że spełnione są kryteria i wartości graniczne określone w części G pkt 1 i 2 załącznika VIII.

Do celów akapitu pierwszego uprawniony zakład przetwarzania przekazuje informacje wymienione w części G pkt 3 załącznika VIII.

3. Oprócz obowiązków określonych w art. 35 dyrektywy 2008/98/WE uprawnione zakłady przetwarzania prowadzą ewidencję pojazdów wycofanych z eksploatacji przetwarzanych bez uprzedniego usunięcia części, komponentów i materiałów zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu, obejmującą nazwę i adres zakładu przetwarzania oraz VIN danych pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Uprawnione zakłady przetwarzania przekazują informacje zawarte w ewidencji, o której mowa w akapicie pierwszym, właściwemu organowi zgodnie z art. 50 ust. 6.

### *Artykuł 30*

#### *Wymogi dotyczące usuniętych części i komponentów*

1. Wszystkie części i komponenty usunięte z pojazdu wycofanego z eksploatacji na podstawie art. 29 ust. 1 podlegają ocenie w celu ustalenia, czy nadają się do:
  - a) ponownego użycia, zgodnie z częścią D pkt 1 lit. a) załącznika VIII;
  - b) regeneracji lub odnowienia, zgodnie z częścią D pkt 1 lit. b) załącznika VIII;
  - c) recyklingu; lub
  - d) innych czynności związanych z przetwarzaniem, z uwzględnieniem szczególnych wymogów dotyczących przetwarzania określonych w części F załącznika VIII.

Ocenę przeprowadza się ze szczególnym uwzględnieniem technicznych możliwości przeprowadzenia procesów, o których mowa w akapicie pierwszym, oraz wymogów bezpieczeństwa pojazdu.

2. Usunięte części i komponenty, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia, muszą zostać:
  - a) oznakowane zgodnie z częścią D pkt 2 załącznika VIII; oraz
  - b) odpowiednio zabezpieczone przed uszkodzeniem podczas transportu, załadunku i rozładunku.

3. Części i komponenty wymienione w części E załącznika VIII nie mogą być ponownie użyte, chyba że ocena, o której mowa w ust. 1, potwierdzi, że wykorzystanie tych części i komponentów jest zgodne z mającymi zastosowanie wymogami dotyczącymi pojazdów określonymi w rozporządzeniach (UE) 2018/858 i (UE) nr 168/2013. Te części i komponenty mogą zostać przekazane innemu podmiotowi gospodarczemu w celu ponownego użycia, tylko jeżeli mają być zainstalowane przez wykwalifikowany podmiot zajmujący się naprawą i konserwacją.
4. Części i komponentów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji lub z operacji naprawy i konserwacji, które oceniono jako nadające się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia, nie uznaje się za odpady. Uprawnione zakłady przetwarzania udostępniają właściwym organom krajowym na ich wniosek:
  - a) dokumentację potwierdzającą ocenę, o której mowa w ust. 1, wykazującą, że części i komponenty nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia; oraz
  - b) kopię faktury lub umowy dotyczących przekazania tych części i komponentów.
5. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do baterii, do których zastosowanie ma rozporządzenie (UE) 2023/1542.
6. Uprawnione zakłady przetwarzania zapewniają, aby usunięte części i komponenty, które nie nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia, były wysyłane do przetwarzania zgodnie z ust. 1 akapit pierwszy lit. c) i d).

### *Artykuł 31*

#### *Handel używanymi, poddanymi regeneracji lub odnowionymi częściami i komponentami*

1. Od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] każdy podmiot gospodarczy sprzedający używane, poddane regeneracji lub odnowione części zamienne i komponenty zapewni, aby części i komponenty były opatrzone etykietą sporządzoną przez uprawnione zakłady przetwarzania zgodnie z art. 30 ust. 2 lit. a).
2. W przypadku sprzedaży konsumentom używanych, poddanych regeneracji lub odnowionych części i komponentów, podmioty gospodarcze zapewniają, aby te części i komponenty były w stanie zachować swoje wymagane funkcje i działanie podczas zwykłego użytkowania oraz spełniały inne wymogi mające zastosowanie do sprzedawanych towarów zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/771.
3. Wymogi dotyczące podmiotów gospodarczych określone w ust. 1 i 2 mają zastosowanie niezależnie od wykorzystywanej techniki handlowej, w tym sprzedaży przez internet.

### *Artykuł 32*

#### *Ponowne użycie, regeneracja i odnowienie części i komponentów*

1. Od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie stosują zachęty do ponownego użycia, regeneracji, modyfikacji i odnawiania części i komponentów, niezależnie od tego, czy usunięto je w trakcie użytkowania pojazdu, czy po jego wycofaniu z eksploatacji.

Zachęty, o których mowa w akapicie pierwszym, mogą obejmować:

- a) wymóg, aby podmioty zajmujące się konserwacją i naprawą oferowały klientom naprawę pojazdu z wykorzystaniem używanych, poddanych regeneracji lub odnowionych części zamiennych i komponentów oprócz oferty naprawy pojazdu z wykorzystaniem nowych części i komponentów, pod warunkiem że tego rodzaju wymóg jest sformułowany w sposób, który nie powoduje nadmiernych kosztów ani obciążeń administracyjnych dla mikroprzedsiębiorstw i małych przedsiębiorstw;
  - b) zachęty gospodarcze mające na celu stymulowanie rynku używanych, poddanych regeneracji lub odnowionych części zamiennych i komponentów.
2. Państwa członkowskie włączają do programów zapobiegania powstawaniu odpadów wymaganych na podstawie art. 29 dyrektywy 2008/98/WE zachęty, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.
  3. Komisja ułatwia wymianę informacji między państwami członkowskimi oraz dzielenie się najlepszymi praktykami dotyczącymi zachęt, o których mowa w ust. 1.

Komisja monitoruje skuteczność zachęt stosowanych przez państwa członkowskie.

### *Artykuł 33*

#### *Cele w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku*

1. Od dnia ... [pierwszy dzień roku kalendarzowego następującego po 36 miesiącach od dnia wejścia w życie rozporządzenia] państwa członkowskie przyjmują środki niezbędne do zapewnienia przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta, w przypadku gdy wyznaczono je zgodnie z art. 17 ust. 1, aby podmioty gospodarujące odpadami osiągnęły następujące cele:
  - a) ponowne użycie i odzysk, obliczone łącznie, wynoszą co najmniej 95 %, w odniesieniu do średniej masy pojazdu, z wyłączeniem baterii, oraz roku;
  - b) ponowne użycie i recykling, obliczone łącznie, wynoszą co najmniej 85 %, w odniesieniu do średniej masy pojazdu, z wyłączeniem baterii, oraz roku.
  
2. Od dnia ... [pierwszy dzień roku kalendarzowego następującego po 60 miesiącach od dnia wejścia w życie rozporządzenia] państwa członkowskie przyjmą środki niezbędne do zapewnienia przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta, w przypadku gdy wyznaczono je zgodnie z art. 17 ust. 1, aby podmioty gospodarujące odpadami osiągały roczny cel w zakresie recyklingu tworzyw sztucznych na poziomie co najmniej 30 % całkowitej średniej masy tworzyw sztucznych zawartych w pojazdach wycofanych z eksploatacji.

Masa tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu oraz całkowita masa tworzyw sztucznych, o których mowa w akapicie pierwszym, nie obejmują elastomerów, tworzyw termoutwardzalnych innych niż pianki poliuretanowe stosowane do wygłuszania ani tworzyw sztucznych, które zawierają jakąkolwiek substancję, o której mowa w art. 7 rozporządzenia (UE) 2019/1021, lub są nią zanieczyszczone, gdy przekroczone progi określone w załączniku IV do tego rozporządzenia.

#### *Artykuł 34*

##### *Zakaz składowania odpadów innych niż obojętne*

Od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] ciężkich i lekkich frakcji pozostałych po strzępieniu pojazdów wycofanych z eksploatacji, zawierających odpady inne niż obojętne, nie przyjmuje się na składowisko odpadów, jeżeli przekroczone są w nich wartości graniczne określone w części G pkt 2 lit. d) i e) załącznika VIII.

#### *Artykuł 35*

##### *Przemieszczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji*

1. Przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji może odbywać się poza danym państwem członkowskim lub poza Unią, pod warunkiem że przemieszczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji lub odpadów wytworzonych podczas ich przetwarzania jest zgodne z rozporządzeniem (UE) 2024/1157.

2. Przemieszczenia pojazdów wycofanych z eksploatacji z Unii do państwa trzeciego zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu zalicza się na poczet wypełnienia obowiązków i celów określonych w art. 33, tylko jeżeli eksporter pojazdów wycofanych z eksploatacji dostarczy dowód w postaci dokumentu zatwierdzony przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, wykazujący, że przetwarzanie odbyło się w warunkach uznanych za równoważne z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz z wymogami ochrony środowiska i zdrowia ludzi określonymi w innych przepisach Unii.

## **Rozdział V**

### **Przeniesienie prawa własności oraz rozróżnienie między pojazdami używanymi a pojazdami wycofanymi z eksploatacji**

#### *Artykuł 36*

##### *Przeniesienie prawa własności pojazdów używanych w Unii*

1. Do celów przeniesienia własności pojazdu używanego w Unii podmiot gospodarczy przedstawia każdej osobie fizycznej lub prawnej zainteresowanej nabyciem własności danego pojazdu dokumentację potwierdzającą, że dany pojazd nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, niezależnie od zastosowanej techniki handlowej, w tym za pośrednictwem aukcji przeznaczonych dla podmiotów gospodarczych, umów zawieranych na odległość lub platform internetowych. W dokumentacji tej wykazuje się, że jest to pojazd zdolny do ruchu drogowego, lub obejmuje ona ocenę zgodnie z załącznikiem I potwierdzającą, że nie jest to pojazd wycofany z eksploatacji.

2. Do celów przeniesienia własności pojazdu używanego w Unii osoby fizyczne, które nie są podmiotami gospodarczymi, zobowiązane są do dostarczenia dokumentacji, o której mowa w ust. 1, wyłącznie w przypadku gdy:
  - a) zakład ubezpieczeń zadeklarował całkowitą szkodę ekonomiczną pojazdu;
  - b) sprzedaż odbyła się w całości za pośrednictwem platformy internetowej, bez fizycznego przekazania pojazdu między sprzedawcą a kupującym lub jakąkolwiek osobą działającą w ich imieniu.

### *Artykuł 37*

#### *Status pojazdu*

1. Szacując szkody pojazdu, który uczestniczył w wypadku, zakład ubezpieczeń lub jakikolwiek inny rzeczoznawca motoryzacyjny przeprowadzający ocenę w jego imieniu ocenia również, czy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji zgodnie z załącznikiem I.
2. W przypadku wątpliwości, czy pojazd używany jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, właściwe organy mogą wymagać od właściciela pojazdu przedstawienia dokumentacji potwierdzającej, że dany pojazd nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Dokumentacja ta obejmuje ocenę zgodnie z załącznikiem I lub ważne świadectwo zdatności do ruchu drogowego.

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 51 niniejszego rozporządzenia w celu zmiany niniejszego rozporządzenia poprzez usunięcie kryteriów wymienionych w załączniku I, aby ustalić, czy pojazd używany jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, pod warunkiem że postęp technologiczny w dziedzinie identyfikowalności, możliwości naprawy i bezpieczeństwa uzasadnia ograniczenie przypadków, w których pojazd uznaje się za pojazd wycofany z eksploatacji.

## **Rozdział VI**

### **Wywóz pojazdów używanych do państw trzecich**

#### *Artykuł 38*

##### *Organ właściwy do spraw wywozu pojazdów używanych do państw trzecich*

1. Państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jeden organ właściwy odpowiedzialny za wypełnianie obowiązków określonych w niniejszym rozdziale.
2. Do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 12 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie zgłoszą Komisji nazwy i adresy właściwych organów wyznaczonych na podstawie ust. 1. Państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki poinformują Komisję o wszelkich zmianach nazw i adresów tych właściwych organów.

## *Artykuł 39*

### *Kontrole i wymogi związane z wywozem pojazdów używanych*

1. Od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 60 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] pojazdy używane, które mają zostać wywiezione, podlegają kontrolom i wymogom określonym w niniejszym rozdziale.
2. Niniejszy rozdział pozostaje bez uszczerbku dla innych przepisów niniejszego rozporządzenia, a także innych unijnych aktów prawnych regulujących zwolnienie towarów do wywozu, w szczególności rozporządzenia (UE) nr 952/2013 i jego art. 46, 47, 267 i 269.
3. Pojazdy używane mogą być wywożone, tylko jeżeli:
  - a) nie są pojazdami wycofanymi z eksploatacji; oraz
  - b) są zdadne do ruchu drogowego w dniu złożenia zgłoszenia wywozowego, chyba że zostały uznane za pojazdy o szczególnym znaczeniu kulturowym zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. f) i załącznikiem II.
4. W odniesieniu do każdego pojazdu używanego, który ma zostać wywieziony, organom celnym przekazuje się lub udostępnia następujące informacje:
  - a) VIN pojazdu używanego i identyfikację państwa członkowskiego, w którym pojazd był ostatnio zarejestrowany;

- b) oświadczenie potwierdzające, że pojazd używany spełnia wymogi określone w ust. 3 niniejszego artykułu, lub świadectwo, o którym mowa w załączniku II.
5. W celu weryfikacji zgodności z niniejszym rozdziałem dotyczącym zwolnienia pojazdu używanego do wywozu:
- a) do czasu uruchomienia wzajemnego połączenia, o którym mowa w art. 46 ust. 4, organy celne wymieniają informacje i współpracują z właściwymi organami zgodnie z art. 45 oraz, w razie potrzeby, uwzględniają taką wymianę informacji i współpracę, aby umożliwić zwolnienie pojazdu używanego do wywozu;
  - b) po uruchomieniu wzajemnego połączenia, o którym mowa w art. 46 ust. 4, zastosowanie mają art. 40, art. 41 ust. 2 i 3 oraz art. 43 ust. 3, a powiadomienia i inne wymiany na podstawie art. 42, 43 i 44 odbywają się za pośrednictwem tych systemów elektronicznych.
6. Pojazd używany, który ma zostać wywieziony, nie może:
- a) podlegać wpisowi do rejestru zgłaszającego na podstawie art. 182 rozporządzenia (UE) nr 952/2013;
  - b) być objęty samoobsługą celną na podstawie art. 185 rozporządzenia (UE) nr 952/2013.

#### *Artykuł 40*

##### *Zautomatyzowana weryfikacja informacji dotyczących statusu pojazdu*

1. Przed zwolnieniem do wywozu pojazdu używanego organy celne weryfikują drogą elektroniczną i w sposób zautomatyzowany za pośrednictwem systemów elektronicznych, o których mowa w art. 46 ust. 4, czy pojazd jest zdalny do ruchu drogowego na podstawie VIN oraz informacji o państwie członkowskim ostatniej rejestracji. Obowiązek ten nie ma zastosowania do pojazdów, które uznano za pojazdy o szczególnym znaczeniu kulturowym zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. f) oraz załącznikiem II.
2. W przypadku gdy informacje przekazane lub udostępnione organom celnym nie odpowiadają informacjom zawartym w krajowych rejestrach pojazdów i krajowych systemach elektronicznych dotyczących zdalności do ruchu drogowego na podstawie ust. 1, organy celne nie zwalniają danego pojazdu do wywozu oraz informują o tym zainteresowaną osobę fizyczną lub prawną za pośrednictwem tych systemów.

#### *Artykuł 41*

##### *Zarządzanie ryzykiem i kontrole celne*

1. W celu egzekwowania przepisów określonych w art. 39 organy celne przeprowadzają kontrole pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, zgodnie z przepisami dotyczącymi zarządzania ryzykiem i kontroli celnych, określonymi na podstawie rozporządzenia (UE) nr 952/2013. Bez uszczerbku dla art. 40 niniejszego rozporządzenia podstawą takich kontroli jest przede wszystkim analiza ryzyka, jak określono w rozporządzeniu (UE) nr 952/2013.

2. Oprócz zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, po uruchomieniu wzajemnego połączenia, o którym mowa w art. 46, systemy elektroniczne, o których mowa w art. 46 ust. 1, muszą zawierać informacje, a organy celne przeprowadzają automatyczną weryfikację drogą elektroniczną przez wzajemne połączenie, o którym mowa w art. 46 ust. 4, czy pojazd używany, który ma zostać wywieziony, spełnia warunki szczególne związane z ochroną środowiska lub bezpieczeństwem ruchu drogowego zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu.
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 51 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie warunków zgodności, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, dotyczącym warunków szczególnych mających zastosowanie do przywozu pojazdów używanych przez państwo trzecie przywozu, związanych z ochroną środowiska i bezpieczeństwem ruchu drogowego, w przypadku gdy to państwo trzecie zgłosiło takie warunki Komisji. Warunki muszą być możliwe do zweryfikowania na podstawie informacji dostępnych w systemach elektronicznych, o których mowa w art. 46 ust. 1.
4. Komisja publikuje oraz regularnie aktualizuje w specjalnym portalu internetowym zgłoszone szczególne warunki związane z ochroną środowiska lub bezpieczeństwem ruchu drogowego nałożone przez państwa trzecie, o których mowa w ust. 3.

*Artykuł 42*  
*Zawieszenie*

1. W przypadku gdy istnieją uzasadnione powody, aby sądzić, że pojazd używany, który ma zostać wywieziony, może nie spełniać wymogów niniejszego rozdziału, organy celne niezwłocznie zawieszają zwolnienie do wywozu tego pojazdu używanego, niezwłocznie powiadamiają właściwe organy wyznaczone na podstawie art. 38 o zawieszeniu oraz przekazują wszystkie odpowiednie informacje potrzebne właściwym organom do ustalenia, czy pojazd używany spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia i może zostać zwolniony do wywozu.
  
2. W celu ustalenia, czy pojazd używany podlegający zawieszeniu, o którym mowa w ust. 1, spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia, właściwe organy mogą wymagać od każdej osoby zaangażowanej w wywóz tego pojazdu używanego dodatkowych informacji, w tym informacji dotyczących sprzedaży lub przeniesienia własności pojazdu, takich jak kopia faktury lub umowy, oraz dokumentów potwierdzających, że ten pojazd używany jest przeznaczony do dalszego użytkowania.

*Artykuł 43*  
*Zwolnienie do wywozu*

1. W przypadku gdy zwolnienie pojazdu używanego do wywozu zostało zawieszono zgodnie z art. 42, ten pojazd używany zostaje zwolniony do wywozu, gdy spełnione są wszystkie pozostałe wymogi i formalności związane z takim zwolnieniem oraz gdy spełnione są poniższe warunki:
  - a) w ciągu czterech dni roboczych od rozpoczęcia zawieszenia właściwe organy wyznaczone na podstawie art. 38 nie zwróciły się do organów celnych o utrzymanie zawieszenia; lub
  - b) właściwe organy wyznaczone na podstawie art. 38 poinformowały organy celne o zgodzie na zwolnienie do wywozu na podstawie niniejszego rozdziału.
2. Zwolnienia do wywozu nie uznaje się za dowód zgodności z prawem Unii, a w szczególności z niniejszym rozporządzeniem lub rozporządzeniem (UE) nr 952/2013.
3. Organy celne automatycznie powiadamiają organ rejestracji pojazdów w państwie członkowskim ostatniej rejestracji za pośrednictwem wzajemnego połączenia, o którym mowa w art. 46 ust. 4, o wyprowadzeniu pojazdu z Unii. Organ rejestracji pojazdów odnotowuje w swoim krajowym rejestrze pojazdów, że pojazd został wywieziony do państwa trzeciego.

#### *Artykuł 44*

##### *Odmowa zwolnienia do wywozu*

1. W przypadku gdy właściwy organ stwierdzi, że pojazd używany, w odniesieniu do którego powiadomiono o zawieszeniu zgodnie z art. 42, nie spełnia wymogów niniejszego rozdziału, właściwy organ niezwłocznie zobowiązuje organy celne, aby nie zwalniały tego pojazdu do wywozu, oraz powiadamia je o tym fakcie.
2. Po otrzymaniu powiadomienia od właściwego organu na podstawie ust. 1 organy celne nie zwalniają danego pojazdu używanego do wywozu.

#### *Artykuł 45*

##### *Współpraca między organami oraz wymiana informacji*

1. Właściwe organy państw członkowskich pomagają sobie w wykonywaniu niniejszego rozdziału za pośrednictwem wymiany informacji na poziomie dwustronnym, w szczególności w celu weryfikacji statusu pojazdu, w tym jego statusu rejestracyjnego w państwie członkowskim, w którym był on wcześniej zarejestrowany.
2. W stosownych przypadkach właściwe organy państw członkowskich współpracują również z organami administracyjnymi państw trzecich. Taka współpraca może obejmować wymianę odpowiednich informacji, wspólne kontrole oraz inne formy wzajemnej pomocy, które zostaną uznane za niezbędne do zapewnienia zgodności z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi regulującymi wywóz pojazdów używanych.

3. Organy celne i właściwe organy państw członkowskich współpracują zgodnie z art. 47 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 952/2013 oraz wymieniają informacje niezbędne do wypełniania swoich funkcji na podstawie niniejszego rozporządzenia, w tym za pośrednictwem środków elektronicznych. Organy celne mogą przekazać, zgodnie z art. 12 ust. 1 i art. 16 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 952/2013, właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym siedzibę ma podmiot lub przedsiębiorca, informacje poufne uzyskane przez organy celne podczas wykonywania swoich obowiązków lub przekazane organom celnym na zasadzie poufności.
4. W przypadku gdy właściwe organy otrzymały informacje zgodnie z ust. 1–3, te właściwe organy mogą przekazać te informacje właściwym organom z innych państw członkowskich.
5. Informacje dotyczące ryzyka wymienia się:
  - a) między organami celnymi zgodnie z art. 46 ust. 5 rozporządzenia (UE) nr 952/2013;
  - b) między organami celnymi a Komisją zgodnie z art. 47 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 952/2013;
  - c) między organami celnymi a właściwymi organami, w tym właściwymi organami z innych państw członkowskich, zgodnie z art. 47 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 952/2013.

*Artykuł 46*  
*Systemy elektroniczne*

1. Opracowany przez Komisję system elektroniczny MOVE-HUB wykorzystuje się do wymiany VIN oraz innych informacji dotyczących rejestracji pojazdów i ich zdolności do ruchu drogowego między krajowymi rejestrami pojazdów i elektronicznymi systemami dotyczącymi zdolności do ruchu drogowego państw członkowskich, a także do łączenia się z unijnym środowiskiem jednego okienka w dziedzinie ceł, w przypadku gdy jest to konieczne na potrzeby kontroli i wymogów określonych w niniejszym rozdziale.
2. System elektroniczny MOVE-HUB, o którym mowa w ust. 1, zapewnia co najmniej następujące funkcje:
  - a) wymianę danych w czasie rzeczywistym z krajowymi rejestrami pojazdów oraz krajowymi systemami elektronicznymi dotyczącymi zdolności do ruchu drogowego państw członkowskich, które są z nim połączone;
  - b) umożliwienie automatycznej elektronicznej kontroli danych zawartych w świadectwie zdolności do ruchu drogowego, o którym mowa w załączniku II do dyrektywy 2014/45/UE, dotyczących daty pierwszej rejestracji pojazdu, a także danych dotyczących państwa członkowskiego ostatniej rejestracji pojazdu, o czym mowa w dyrektywie 1999/37/WE, w celu ustalenia, czy pojazd używany, który ma zostać wywieziony, spełnia wymogi określone w art. 39, art. 40 ust. 1 i art. 41;

- c) wzajemne połączenie z unijnym środowiskiem jednego okienka w dziedzinie cel zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2022/2399 w celu wymiany danych i wsparcia procesu wymiany informacji, o którym mowa w art. 40 ust. 1 i art. 41 ust. 2, a także wsparcia powiadomień, o których mowa w art. 42, 43 i 44;
  - d) do celów współpracy z państwami trzecimi na podstawie art. 45 ust. 2 – umożliwienie elektronicznej wymiany informacji z właściwymi organami państw trzecich, które powiadomiły Komisję na podstawie art. 41 ust. 2 o stosowanych przez nie szczególnych warunkach przywozu pojazdów używanych.
3. Państwa członkowskie łączą swoje krajowe rejestry pojazdów i krajowe elektroniczne systemy dotyczące zdatności do ruchu drogowego z systemem elektronicznym MOVE-HUB, o którym mowa w ust. 1. To wzajemne połączenie uruchamiane jest w ciągu dwóch lat od przyjęcia aktu wykonawczego, o którym mowa w ust. 5.
4. Komisja łączy system MOVE-HUB, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, z unijnym systemem jednego okienka w dziedzinie cel służącego do wymiany świadectw ustanowionym w art. 4 rozporządzenia (UE) 2022/2399, aby umożliwić zautomatyzowane kontrole, o których mowa w art. 40 i art. 41 ust. 2, oraz wysyłanie powiadomień, o których mowa w art. 42, 43 i 44. To wzajemne połączenie uruchamiane jest w ciągu czterech lat od przyjęcia aktu wykonawczego, o którym mowa w ust. 5 niniejszego artykułu.

5. Do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po [24] miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmie akty wykonawcze określające rozwiązania niezbędne do wdrożenia funkcji MOVE-HUB, o których mowa w ust. 2, w tym środki techniczne niezbędne do połączenia krajowych systemów elektronicznych z MOVE-HUB, warunki połączenia z MOVE-HUB, dane, które mają być przesyłane przez systemy krajowe, oraz format przesyłania tych danych przez wzajemnie połączone systemy krajowe. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 52 ust. 2.

## **Rozdział VII**

### **Egzekwowanie przepisów**

#### *Artykuł 47*

#### *Kontrole*

1. Do celów egzekwowania niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie ustanawiają strategie kontroli mające na celu wykrywanie nielegalnej działalności w obszarze zbierania oraz przetwarzania i wywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także ich części i komponentów. Strategie te muszą przewidywać kontrole, o których mowa w ust. 2, 3 i 4.

2. Do celów egzekwowania niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie przeprowadzają kontrole:
  - a) uprawnionych zakładów przetwarzania;
  - b) punktów zbierania;
  - c) innych zakładów i podmiotów gospodarczych, które mogłyby być zaangażowane w zbieranie, przetwarzanie i wywóz pojazdów wycofanych z eksploatacji lub w sprzedaż używanych części zamiennych i komponentów.
3. Łączną liczbę podmiotów wymienionych w ust. 2, które podlegają kontroli w każdym roku kalendarzowym, oblicza się jako co najmniej 10 % podmiotów wymienionych w ust. 2 lit. a) i b).
4. Państwa członkowskie przeprowadzają również regularne i oparte na analizie ryzyka kontrole dotyczące wywozu pojazdów używanych w celu sprawdzenia zgodności z art. 39.
5. Aby dokonać rozróżnienia między pojazdem używanym a pojazdem wycofanym z eksploatacji, właściwe organy państw członkowskich mogą kontrolować przemieszczanie pojazdów używanych, co do których istnieje podejrzenie, że są pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w odniesieniu do zgodności z wymogami określonymi w art. 36 i załączniku I, oraz odpowiednio monitorować takie przemieszczanie.
6. W przypadku gdy właściwe organy państwa członkowskiego ustalą, że planowane przemieszczenie pojazdu używanego obejmuje co najmniej jeden pojazd wycofany z eksploatacji, kosztami odpowiednich analiz, kontroli i magazynowania pojazdów, co do których istnieje podejrzenie, że są pojazdami wycofanymi z eksploatacji, mogą zostać obciążone osoby organizujące przemieszczanie tych pojazdów.

## *Artykuł 48*

### *Współpraca w zakresie egzekwowania na poziomie krajowym oraz między państwami członkowskimi*

1. Państwa członkowskie ustanawiają – w odniesieniu do wszystkich właściwych organów zaangażowanych w egzekwowanie niniejszego rozporządzenia – skuteczne mechanizmy umożliwiające tym organom współpracę i koordynację na poziomie krajowym w zakresie opracowywania i wdrażania polityk i działań w zakresie egzekwowania związanych z monitorowaniem rejestracji pojazdów, wyrejestrowaniem, zawieszeniem i unieważnianiem rejestracji, wydawaniem świadectw złomowania, wywozem pojazdów używanych, a także zapobieganiem nielegalnemu przetwarzaniu i wywozowi pojazdów wycofanych z eksploatacji.
2. Państwa członkowskie współpracują dwustronnie i wielostronnie z innymi państwami członkowskimi, aby ułatwić zapobieganie nielegalnemu przetwarzaniu i wywozowi pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz jego wykrywanie, a także rozwiązanie kwestii zaginionych pojazdów. Państwa członkowskie wymieniają się odpowiednimi informacjami dotyczącymi rejestracji pojazdów, ich wyrejestrowania oraz zawieszenia i unieważnienia rejestracji za pośrednictwem elektronicznego systemu wymiany, o którym mowa w art. 46. Państwa członkowskie wymieniają się również odpowiednimi informacjami dotyczącymi uprawnionych zakładów przetwarzania oraz podmiotów zajmujących się naprawą i konserwacją, które nie są uprawnionymi zakładami przetwarzania, a także innych zakładów i podmiotów gospodarczych, które mogą wykonywać czynności związane z przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji. Państwa członkowskie regularnie dzielą się informacjami, doświadczeniami i wiedzą na temat nielegalnej działalności związanej z pojazdami wycofanymi z eksploatacji, środków egzekwowania prawa oraz wspólnych działań w ramach ustanowionych struktur, takich jak sieci egzekwowania prawa, agencje i komitet ustanowiony na podstawie art. 52 niniejszego rozporządzenia.

Wymiana danych rejestracyjnych pojazdów obejmuje dostęp do danych dotyczących efektywności, charakteru i wyników przeprowadzonych kontroli oraz ich wymianę z właściwymi organami innych państw członkowskich, aby ułatwić egzekwowanie niniejszego rozporządzenia.

3. Państwa członkowskie przekazują Komisji dane swoich pracowników zatrudnionych na stałe, odpowiedzialnych za współpracę, o której mowa w ust. 2 niniejszego artykułu oraz w art. 45.

#### *Artykuł 49*

##### *Kary*

Do dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie określą przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń art. 15 ust. 1, art. 16, art. 18 ust. 1, art. 22 ust. 1 i 2, art. 23 i 24, art. 25 ust. 1 i 2, art. 26–31 oraz art. 33, 34, 36, 37 i 39 niniejszego rozporządzenia oraz podejmą wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonywania. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach oraz niezwłocznie powiadamiają ją o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.

## *Artykuł 50*

### *Składanie sprawozdań do Komisji*

1. Od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie podają do wiadomości publicznej w formie zagregowanej dla każdego roku kalendarzowego i w formacie określonym przez Komisję na podstawie ust. 5 następujące dane, które opierają się na informacjach i danych otrzymanych od producentów, organizacji odpowiedzialności producenta oraz podmiotów gospodarujących odpadami:
  - a) liczba pojazdów zarejestrowanych w danym państwie członkowskim;
  - b) liczba pojazdów udostępnionych na rynku po raz pierwszy na terytorium danego państwa członkowskiego;
  - c) liczba i masa pojazdów wycofanych z eksploatacji zebranych i oczyszczonych z substancji szkodliwych w danym państwie członkowskim;
  - d) liczba i masa pojazdów wycofanych z eksploatacji poddanych recyklingowi na terytorium państwa członkowskiego;
  - e) liczba i masa pojazdów wycofanych z eksploatacji wywiezionych lub przemieszczonych w celu dalszego przetwarzania do innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego;

- f) liczba i masa pojazdów wycofanych z eksploatacji przywiezionych lub przemieszczonych w celu dalszego przetwarzania z państwa trzeciego;
- g) liczba pojazdów używanych zwolnionych do wywozu oraz liczba przywiezionych pojazdów używanych;
- h) liczba wydanych świadectw złomowania;
- i) całkowita masa oraz, w stosownych przypadkach, ilość części, komponentów i materiałów usuniętych z pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu:
  - (i) ponownego użycia;
  - (ii) regeneracji lub odnowienia;
  - (iii) recyklingu;
  - (iv) odzysku, w tym odzysku energii;
  - (v) unieszkodliwienia;
- j) ilość i masa pojazdów wycofanych z eksploatacji przetwarzanych w sposób inny niż wskazany w lit. d);
- k) ilość i masa pojazdów wycofanych z eksploatacji użytych do wypełniania wyrobisk;

- l) wskaźniki celów określonych w art. 33 osiągnięte przez wszystkie podmioty gospodarujące odpadami działające w danym państwie członkowskim;
- m) korzystanie z wyłączenia przewidzianego w art. 29 ust. 2 oraz sposób jego monitorowania przez państwo członkowskie składające sprawozdanie;
- n) dane dotyczące organizacji odpowiedzialności producenta, w tym nazwy osób prawnych, które reprezentują;
- o) dane dotyczące wykonania art. 21;
- p) ilości części i komponentów zawierających istotne ilości surowców krytycznych usuniętych z pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz ilości surowców krytycznych odzyskanych z tych części i komponentów.

Państwa członkowskie udostępniają publicznie dane, o których mowa w akapicie pierwszym, w terminie 18 miesięcy od zakończenia okresu sprawozdawczego, za który dane te są zbierane. Dane te muszą nadawać się do odczytu maszynowego, sortowania i przeszukiwania oraz muszą być zgodne ze standardami otwartymi do użytku przez osoby trzecie. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o udostępnieniu danych, o których mowa w akapicie pierwszym.

Pierwszym okresem sprawozdawczym jest pierwszy rok kalendarzowy po przyjęciu aktu wykonawczego, o którym mowa w ust. 5.

2. Do danych udostępnianych zgodnie z ust. 1 państwa członkowskie dołączają sprawozdanie z kontroli jakości. Informacje te przedstawia się w formacie określonym przez Komisję na podstawie ust. 5.
3. Co pięć lat państwa członkowskie sporządzają sprawozdanie podsumowujące:
  - a) zachęty wprowadzone w celu propagowania ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów zgodnie z art. 32 oraz ich szacowany wpływ;
  - b) stosowanie kar i innych sankcji przewidzianych w ich prawie krajowym za naruszenia niniejszego rozporządzenia przyjętych zgodnie z art. 49, w tym wykaz rodzajów zgłoszonych naruszeń oraz rodzajów zastosowanych środków;
  - c) wyniki kontroli przeprowadzonych zgodnie z art. 47;
  - d) sposób stosowania definicji „pojazdu wycofanego z eksploatacji” i „pojazdu używanego”, w tym praktyczne trudności napotkane w tym kontekście.

Państwa członkowskie przedkładają to sprawozdanie Komisji w terminie sześciu miesięcy od zakończenia okresu pięciu lat, którego ono dotyczy. Pierwsze sprawozdanie przekazuje się Komisji do dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po sześciu latach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Komisja przeprowadza przegląd sprawozdań przedłożonych przez państwa członkowskie oraz sporządza i publikuje sprawozdania dotyczące otrzymanych informacji w celu wspierania oceny wykonywania niniejszego rozporządzenia w państwach członkowskich oraz ułatwienia wymiany informacji dotyczących najlepszych praktyk stosowanych w państwach członkowskich.

4. Do celów monitorowania wykonywania niniejszego rozporządzenia Komisja zbiera informacje udostępnione zgodnie z niniejszym artykułem oraz dokonuje ich przeglądu.
5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające:
  - a) metodykę i zasady obliczania, weryfikacji i zgłaszania danych zgodnie z ust. 1, w tym:
    - (i) metodykę określania ilości i masy części, komponentów i materiałów usuniętych do celów, o których mowa w ust. 1 lit. i), j), k) i p);
    - (ii) metodykę określania masy odpadów poddanych recyklingowi, w tym określania punktów obliczeniowych i punktów pomiarowych oraz, w stosownych przypadkach, możliwości stosowania średnich wskaźników strat;
    - (iii) metodykę obliczania i weryfikacji osiągnięcia celów w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku, o których mowa w art. 33, w tym w przypadku połączonego strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji z innymi odpadami, o których mowa w art. 27 oraz części G pkt 3 załącznika VIII;

- b) format sprawozdań składanych do Komisji, o których mowa w ust. 1, a także format sprawozdania z kontroli jakości.

Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 30 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 52 ust. 2.

- 6. Producenci, organizacje odpowiedzialności producenta, podmioty gospodarujące odpadami oraz inne odpowiednie podmioty gospodarcze przekazują właściwym organom dokładne i wiarygodne dane umożliwiające państwom członkowskim wypełnienie ich obowiązków sprawozdawczych na podstawie niniejszego artykułu.

## Rozdział VIII

### Przekazane uprawnienia i procedura komitetowa

#### *Artykuł 51*

#### *Wykonywanie przekazanych uprawnień*

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 3, art. 5 ust. 6, art. 6 ust. 6–9, art. 7 ust. 3, art. 11 ust. 4, art. 12 ust. 2, art. 21 ust. 2, art. 22 ust. 6, art. 26 ust. 3, art. 37 ust. 3 i art. 41 ust. 3, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 3, art. 5 ust. 6, art. 6 ust. 6–9, art. 7 ust. 3, art. 11 ust. 4, art. 12 ust. 2, art. 21 ust. 2, art. 22 ust. 6, art. 26 ust. 3, art. 37 ust. 3 i art. 41 ust. 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego, Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde z państw członkowskich zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie w art. 5 ust. 3, art. 5 ust. 6, art. 6 ust. 6–9, art. 7 ust. 3, art. 11 ust. 4, art. 12 ust. 2, art. 21 ust. 2, art. 22 ust. 6, art. 26 ust. 3, art. 37 ust. 3 i art. 41 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

#### *Artykuł 52*

##### *Procedura komitetowa*

1. Komisję wspomaga komitet ustanowiony na podstawie art. 39 dyrektywy 2008/98/WE. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

## **Rozdział IX**

### **Zmiany**

#### *Artykuł 53*

#### *Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2023/1542*

W załączniku I do rozporządzenia (UE) 2023/1542 wprowadza się zmiany określone w załączniku XII do niniejszego rozporządzenia.

#### *Artykuł 54*

#### *Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2019/1020*

W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2019/1020 uchyla się pkt 10 i 11.

#### *Artykuł 55*

#### *Zmiany w rozporządzeniach (UE) 2018/858 i (UE) nr 168/2013*

W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858 i w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 168/2013 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem XI do niniejszego rozporządzenia.

## **Rozdział X**

### **Przepisy końcowe**

#### *Artykuł 56*

#### *Przegląd*

1. Do dnia ... [ostatni dzień roku następującego po 95 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja dokona przeglądu i sporządzi sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia i jego wpływu na środowisko, zdrowie ludzi i funkcjonowanie jednolitego rynku oraz przedłoży je Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. W stosownych przypadkach do sprawozdania dołącza się wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia.
2. Biorąc pod uwagę postęp techniczny i praktyczne doświadczenia zdobyte w państwach członkowskich, a także każdą zmianę rozporządzenia (WE) nr 1907/2006, Komisja uwzględni w swoim sprawozdaniu ocenę:
  - a) konieczności rozszerzenia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, w szczególności przepisów rozdziałów II i III, a także rozdziału IV sekcja II, na pojazdy kategorii L zdefiniowanej w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 oraz na pojazdy kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> i O zdefiniowanych w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858;

- b) konieczności rozszerzenia zakresu stosowania przepisów mających zastosowanie do pojazdów, które uzyskały homologację typu w ramach wielostopniowej homologacji typu, oraz do samochodów kempingowych oraz konieczności włączenia przyczep kempingowych do zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia;
- c) potrzeby rozszerzenia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, w szczególności przepisów rozdziału VI, na pojazdy kategorii L zdefiniowanej w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
- d) środków dotyczących przekazywania informacji o substancjach wzbudzających obawy obecnych w pojazdach oraz konieczności wprowadzenia dalszych przepisów w zakresie substancji wzbudzających obawy, które mogą mieć wpływ na wysokiej jakości recykling pojazdów po ich wycofaniu z eksploatacji;
- e) środków odnoszących się do gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, o którym mowa w rozdziale IV, w tym poziomów celów określonych w art. 33 oraz konieczności ich zmiany;
- f) konieczności rozszerzenia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do docelowych poziomów w zakresie recyklingu określonych w art. 33, na kategorie pojazdów, do których art. 33 nie ma zastosowania na podstawie niniejszego rozporządzenia;
- g) naruszeń oraz skuteczności, proporcjonalności i odstraszającego charakteru kar, zgodnie z art. 49;
- h) konieczności zmiany art. 5;

- i) zakresu, w jakim został rozwiązany problem zaginionych pojazdów, w tym szacunki dotyczące liczby zaginionych pojazdów oraz skutki środków dotyczących wywozu pojazdów używanych, a także potrzeby włączenia dalszych środków dotyczących kwestii identyfikowalności pojazdów;
- j) wymogów dotyczących zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu, w tym celów i obowiązków dotyczących zakładów prowadzących recykling w Unii i poza Unią, jak określono w art. 6 ust. 1–4 niniejszego rozporządzenia, oraz potrzeby przeglądu na tej podstawie, w tym oceny rozwoju sytuacji w zakresie stali i aluminium w odniesieniu do art. 6 ust. 7 i 8 niniejszego rozporządzenia oraz na podstawie innych odpowiednich przepisów Unii, takich jak rozporządzenie (UE) 2025/40 lub rozporządzenie (UE) 2024/1781, w celu zapewnienia spójności i zgodności;
- k) mechanizmu alokacji kosztów w odniesieniu do pojazdów, które stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim, określonego w art. 22, oraz potrzeby jego przeglądu;
- l) przepisów dotyczących procesów, które mogą mieć wpływ na wysokiej jakości recykling pojazdów po ich wycofaniu z eksploatacji;
- m) wpływu różnic w krajowych kryteriach zdatności do ruchu drogowego na wywóz pojazdów używanych;

- n) skuteczności, interoperacyjności i niezawodności krajowych systemów rejestracji pojazdów oraz ich transgranicznej wymiany informacji w zakresie zapewnienia dokładnej identyfikacji, statusu i identyfikowalności pojazdów w całym ich cyklu życia, ze szczególnym uwzględnieniem:
- (i) wpływu tymczasowego wyrejestrowania na dokładność, dostępność i identyfikowalność rejestrów pojazdów, w tym jego roli w identyfikowaniu zaginionych pojazdów;
  - (ii) potrzeby wprowadzenia minimalnych wymogów dotyczących wyrejestrowywania pojazdów w całej Unii, takich jak określenie maksymalnego czasu trwania i rygorystycznych warunków odnowienia, aby poprawić identyfikowalność pojazdów oraz zapobiegać ich nielegalnemu przetwarzaniu.
3. Do dnia ... [ostatni dzień roku następującego po 72 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przeprowadzi przegląd stanu rozwoju technologicznego, efektywności środowiskowej i ekonomicznej oraz zawartości biopochodnych tworzyw sztucznych i elastomerów pochodzących z regeneracji opon w nowych pojazdach, biorąc pod uwagę kryteria zrównoważonego rozwoju określone w art. 29 dyrektywy (UE) 2018/2001 oraz kryteria zrównoważonego rozwoju, które należy określić dla opon zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1781.

4. W stosownych przypadkach oraz na podstawie przeglądu, o którym mowa w ust. 3, Komisja może przedstawić wniosek ustawodawczy w celu:
- a) określenia wymogów zrównoważonego rozwoju dotyczących surowców biopochodnych w tworzywach sztucznych stosowanych w pojazdach;
  - b) określenia celów dotyczących zwiększenia wykorzystania surowców biopochodnych w tworzywach sztucznych stosowanych w pojazdach;
  - c) określenia celów obejmujących stosowanie elastomerów pochodzących z regeneracji opon z pojazdów;
  - d) dokonania oceny, w jakim stopniu cele, o których mowa w lit. b), mogą być łączone z celami określonymi w art. 6 ust. 1 lub do nich dodawane;
  - e) dokonania oceny, w jakim stopniu cele, o których mowa w lit. c), mogą być łączone z celami określonymi w art. 6 ust. 1;
  - f) zmiany, w stosownych przypadkach, definicji biopochodnych tworzyw sztucznych określonej w art. 3 ust. 1 pkt 53 rozporządzenia (UE) 2025/40, definicji tworzyw sztucznych określonej w art. 3 ust. 1 pkt 9 niniejszego rozporządzenia oraz zakresu celu dotyczącego tworzyw sztucznych, jak określono w art. 6 ust. 1 niniejszego rozporządzenia;
  - (g) zmiany, w stosownych przypadkach, metodyki obliczania i weryfikacji, o której mowa w art. 6 ust. 2, oraz wymogów dotyczących znajdujących się w Unii i w państwach trzecich zakładów przetwarzających elastomery z opon.

5. W stosownych przypadkach, aby zapewnić skuteczną i jednolitą identyfikowalność pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz na podstawie przeglądu, o którym mowa w ust. 2 lit. n), Komisja może przedstawić wniosek ustawodawczy w sprawie przepisów dotyczących wyrejestrowywania pojazdów w całej Unii.
6. Do dnia ... [60 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przeprowadzi ocenę, na podstawie oświadczeń złożonych zgodnie z art. 10, czy wytwórcy są na dobrej drodze do osiągnięcia określonych w art. 6 ust. 1 celów dotyczących tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. Ocena ta obejmuje w szczególności:
- a) dostępność odpowiednich technologii recyklingu tworzyw sztucznych;
  - b) wystarczającą dostępność tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu;
  - c) poziom jakości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu w porównaniu z wymaganym poziomem bezpieczeństwa; oraz
  - d) techniczne i ekonomiczne trudności w osiągnięciu celów dotyczących tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu.

Na podstawie tej oceny Komisja może, w stosownych przypadkach, przedłożyć Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek ustawodawczy w sprawie zmiany celów określonych w art. 6 ust. 1, aby przewidzieć odstępstwa od zakresu, harmonogramu lub poziomu minimalnych wartości procentowych określonych w tym artykule.

## *Artykuł 57*

### *Uchylenie i przepisy przejściowe*

1. Dyrektywa 2000/53/WE traci moc ze skutkiem od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 24 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Jednakże nadal stosuje się następujące przepisy dyrektywy 2000/53/WE:

- a) art. 4 ust. 2 oraz załącznik II – do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 71 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]; jednakże pkt 5a, 5b ppkt (i) i (ii) oraz pkt 16 załącznika II do dyrektywy 2000/53/WE przestają mieć zastosowanie z dniem... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia];
- b) art. 5 ust. 4 akapit drugi, art. 6 ust. 3 akapit drugi, art. 7 ust. 1, art. 8 ust. 3 i 4 – do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia];
- c) art. 6 ust. 3 akapit pierwszy oraz załącznik I do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia];
- d) art. 7 ust. 2 lit. b) – do dnia ... [ostatni dzień roku następującego po 35 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia];

e) art. 9 ust. 1a akapity pierwszy i trzeci, art. 9 ust. 1b i art. 9 ust. 1d – do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia];

f) art. 9 ust. 1a akapit drugi – do dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 59 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

2. Dyrektywa 2005/64/WE traci moc ze skutkiem od dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 71 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Jednakże art. 6 ust. 3 tej dyrektywy traci moc ze skutkiem od dnia ... [ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

3. Odesłania do uchylonych dyrektyw odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelami korelacji w załączniku XV.

4. Na zasadzie odstępstwa od art. 8 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, do dnia ... [72 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], w przypadku gdy artykuł ten odsyła do art. 4 niniejszego rozporządzenia, odesłanie takie odczytuje się jako odesłanie do art. 5 dyrektywy 2005/64/WE.

Na zasadzie odstępstwa od art. 8 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, do dnia ... [72 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], w przypadku gdy artykuł ten odsyła do art. 5 niniejszego rozporządzenia, odesłanie takie odczytuje się jako odesłanie do art. 6 ust. 2 dyrektywy 2005/64/WE.

## *Artykuł 58*

### *Zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej*

1. Art. 14 stosuje się wyłącznie w odniesieniu do art. 30, art. 31 oraz art. 35 ust. 1 do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej.
2. Art. 15–29, art. 32–34 oraz art. 35 ust. 2 nie mają zastosowania do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej.
3. Art. 47 ust. 2 lit. a) i art. 47 ust. 3 nie mają zastosowania do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej.
4. Art. 48 ust. 1 i 2 nie mają zastosowania – w odniesieniu do zapobiegania nielegalnemu przetwarzaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji – do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej.
5. Art. 48 ust. 2 nie ma zastosowania – w odniesieniu do wymiany odpowiednich informacji dotyczących uprawnionych zakładów przetwarzania – do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej.
6. Art. 49 nie ma zastosowania do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej w odniesieniu do art. 15 ust. 1, art. 16, art. 19 ust. 1, art. 22 ust. 1 i 2, art. 23, art. 24, art. 25 ust. 1 i 2, art. 27–29, art. 33 i art. 34.
7. Art. 50 ust. 1 lit. c), d), h), lit. i) ppkt (iii), lit. i) ppkt (iv), lit. i) ppkt (v), lit. j), k), l), m), n) i o) oraz art. 50 ust. 3 lit. a) nie mają zastosowania do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej.

## *Artykuł 59*

### *Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania*

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po upływie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Jednakże art. 4 ust. 3, art. 5 ust. 2, art. 5 ust. 3–9, art. 6 ust. 4–9 i 11, art. 7 ust. 3, art. 7 ust. 4, art. 9 ust. 7, art. 11 ust. 4, art. 12 ust. 2, art. 13 ust. 6, art. 14 ust. 4, art. 15 ust. 6, art. 21 ust. 2, art. 22 ust. 6, art. 26 ust. 3, art. 37 ust. 3, art. 41 ust. 3, art. 46 ust. 5 oraz art. 50 ust. 5 stosuje się od dnia ... [1 miesiąc od dnia wejścia w życie rozporządzenia], art. 53 stosuje się od dnia ... [data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], a art. 55 stosuje się od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich.

Sporządzono w ...

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodnicząca*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący/Przewodnicząca*

## ZAŁĄCZNIK I

### KRYTERIA DOTYCZĄCE OKREŚLANIA, CZY POJAZD JEST POJAZDEM WYCOFANYM Z EKSPLOATACJI

W niniejszym załączniku ustanowiono kryteria określające, czy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji i stosuje się go w następujący sposób:

W części A określono kryteria oceny braku możliwości naprawy pojazdu. Jeżeli co najmniej jedno z tych kryteriów jest spełnione, pojazd uznaje się za pojazd wycofany z eksploatacji.

Jeżeli nie jest spełnione żadne z kryteriów części A, pojazd ocenia się zgodnie z kryteriami przewidzianymi w części B. Jeżeli co najmniej jedno z kryteriów części B jest spełnione, w ocenie technicznej określa się naprawy niezbędne do uzyskania świadectwa zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE w państwie członkowskim, w którym pojazd został zarejestrowany przed naprawą. Na podstawie tej oceny technicznej właściciel pojazdu decyduje, czy chce zezłomować pojazd.

Jeżeli w ciągu pięciu lat od tej oceny technicznej właściciel pojazdu nie uzyska świadectwa zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE, pojazd uznaje się za pojazd wycofany z eksploatacji. W okresie tych pięciu lat ta ocena techniczna stanowi dokumentację potwierdzającą, że pojazd nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.

Ocenę, o której mowa w niniejszym załączniku, przeprowadza niezależny rzeczoznawca motoryzacyjny. Państwa członkowskie mogą sporządzić wyczerpujący wykaz niezależnych rzeczoznawców motoryzacyjnych w celu przeprowadzenia tych ocen.

Na wniosek właściciela pojazdu właściwe organy państwa członkowskiego rejestracji pojazdu, lub jeden z jego wyznaczonych upoważnionych organów, mogą uznać, że dany pojazd uznawany za pojazd wycofany z eksploatacji zgodnie z niniejszym załącznikiem, nie jest pojazdem uznawanym za pojazd wycofany z eksploatacji, jeżeli pojazd ten zostaje poddany naprawie.

## CZEŚĆ A

### KRYTERIA OCENY POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

Pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, jeżeli spełnia co najmniej jeden z następujących kryteriów:

- a) pojazd został pocięty na kawałki lub zdemontowany w celu ponownego użycia jego części;
- b) pojazd został spalony do tego stopnia, że komora silnika lub przedział pasażerski zostały całkowicie zniszczone;
- c) pojazd został zanurzony w wodzie do poziomu powyżej tablicy rozdzielczej;
- d) z technicznego punktu widzenia nie można naprawić ani wymienić jednego lub większej liczby następujących komponentów pojazdu:
  - (i) komponentów łączących z podłożem (takich jak opony i koła), zawieszenia, układu kierowniczego, układu hamulcowego i ich komponentów sterujących;

- (ii) mocowań i połączeń siedzeń;
  - (iii) poduszek powietrznych, napinaczy wstępnych, pasów bezpieczeństwa i ich peryferyjnych komponentów eksploatacyjnych;
  - (iv) karoserii i podwozia lub szkieletu pojazdu;
- e) komponenty konstrukcyjne i zabezpieczające pojazdu mają wady techniczne, które są nieodwracalne i sprawiają, że nie można ich wymienić;
- f) pojazd został przekazany do przetworzenia do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania;
- g) pojazd został zgłoszony przez zakład ubezpieczeń jako techniczna szkoda całkowita na podstawie oceny technicznej przeprowadzonej przez rzeczoznawcę motoryzacyjnego.

## CZĘŚĆ B

### ORIENTACYJNY WYKAZ KRYTERIÓW DOTYCZĄCY POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

Jeżeli żadne z kryteriów z części A nie jest spełnione, pojazd ocenia się zgodnie z następującymi kryteriami:

- a) pojazd został porzucony lub brakuje środków umożliwiających jego identyfikację, w szczególności VIN;
- b) pojazd nie jest odpowiednio zabezpieczony przed uszkodzeniem podczas magazynowania, transportu, załadunku i rozładunku;

- c) koszty niezbędne do naprawy pojazdu do stanu technicznego, który byłby wystarczający do uzyskania świadectwa zdatności do ruchu drogowego, po dodaniu do jego bieżącej wartości, przekraczają szacunkową wartość rynkową pojazdu po naprawie;
  - d) pojazd został zanurzony w wodzie do poziomu poniżej tablicy rozdzielczej i uszkodzeniu uległ silnik lub układ elektryczny;
  - e) wyciek paliwa lub par paliwa stwarza ryzyko pożaru i wybuchu;
  - f) gaz wyciekł z układu gazu płynnego, stwarzając ryzyko pożaru i wybuchu;
  - g) płyny eksploatacyjne (paliwo, płyn hamulcowy, płyn zapobiegający zamarzaniu, kwasowy roztwór elektrolitu do baterii, ciecz chłodząca) wyciekły, stwarzając ryzyko zanieczyszczenia wody;
  - h) pojazd został rozmontowany; lub
  - i) co najmniej jeden otwór został zaspawany lub zamknięty z wykorzystaniem pianki izolacyjnej.
-

## ZAŁĄCZNIK II

### KRYTERIA UZNAWANIA STATUSU POJAZDÓW O SZCZEGÓLNYM ZNACZENIU KULTUROWYM

1. Właściwe organy państwa członkowskiego rejestracji pojazdu lub jeden z jego wyznaczonych upoważnionych organów mogą uznać dany pojazd za pojazd o szczególnym znaczeniu kulturowym, jeżeli spełnia on wszystkie następujące kryteria:
  - a) jego unikalna wartość historyczna lub kulturowa lub jego wyjątkowy status historyczny lub kulturowy zostały udokumentowane przez właściciela pojazdu lub przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, lub jest to pojedynczy pojazd zmodyfikowany lub zbudowany na zamówienie, który został indywidualnie dopuszczony do ruchu zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858 lub prawem krajowym;
  - b) właściciel pojazdu jest znany i można go zidentyfikować;
  - c) części pojazdu można zidentyfikować za pomocą numeru seryjnego lub innego identyfikatora przekazanego przez wytwórcę lub przypisanego przez właściwy organ;
  - d) pojazd można zidentyfikować za pomocą VIN, numeru seryjnego lub innego identyfikatora przekazanego przez wytwórcę lub przypisanego przez właściwy organ.

Na wniosek właściciela pojazdu właściwe organy państwa członkowskiego rejestracji wydają świadectwo, w którym uznają, że pojazd ma szczególne znaczenie kulturowe, w przypadku gdy spełnione są kryteria określone w akapicie pierwszym niniejszego punktu.

Na wniosek właściciela pojazdu właściwe organy państwa członkowskiego rejestracji cofają świadectwo, o którym mowa w akapicie drugim niniejszego punktu.

2. Właściciel pojazdu o szczególnym znaczeniu kulturowym zapewnia, aby:
  - a) pojazd był magazynowany, transportowany lub używany w sposób bezpieczny ekologicznie zgodnie z prawem unijnym lub krajowym;
  - b) świadectwo, o którym mowa w pkt 1 akapit drugi, przekazuje się lub udostępnia organom na ich wniosek.
3. Zgodność pojazdu z kryteriami określonymi w pkt 1 i 2 podlega weryfikacji co najmniej co pięć lat lub w razie zmiany właściciela.

---

### ZAŁĄCZNIK III

#### OBLICZANIE WSKAŹNIKÓW ZDATNOŚCI DO PONOWNEGO UŻYCIA, ZDATNOŚCI DO RECYKLINGU I ZDATNOŚCI DO ODZYSKU

Do celów niniejszego załącznika „pojazd reprezentatywny” oznacza wersję w ramach typu pojazdu uznaną przez organ udzielający homologacji typu, w porozumieniu z wytwórcą oraz zgodnie z kryteriami określonymi w części A, za najbardziej problematyczną pod względem zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku.

#### CZEŚĆ A

1. Wskazuje się materiały znajdujące się w pojeździe oraz ich odpowiednie udziały procentowe i lokalizacje, a także podaje wszelkie odpowiednie informacje niezbędne do prawidłowego obliczenia wskaźników zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku.
2. Masy wyraża się w kg z dokładnością do jednego miejsca po przecinku. Wskaźniki oblicza się w procentach z dokładnością do jednego miejsca po przecinku, a następnie zaokrągla w następujący sposób:
  - a) jeżeli cyfra po przecinku wynosi od 0 do 4, liczbę zaokrągla się w dół;
  - b) jeżeli cyfra po przecinku wynosi od 5 do 9, liczbę zaokrągla się w górę.

3. Do celów doboru pojazdów reprezentatywnych bierze się pod uwagę następujące kryteria:
  - a) typ nadwozia;
  - b) dostępne wersje wyposażenia;
  - c) dostępne wyposażenie dodatkowe, które może zostać zamontowane na odpowiedzialność wytwórcy.
  
4. Jeżeli organ udzielający homologacji typu i wytwórca nie zidentyfikują zgodnie wersji w ramach typu pojazdu najbardziej problematycznej pod względem zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku, wybiera się po jednym pojeździe reprezentatywnym w ramach:
  - a) każdego „typu nadwozia”, zgodnie z definicją w części C pkt 2 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858 w przypadku pojazdów należących do kategorii M<sub>1</sub>;
  - b) każdego „typu nadwozia”, tj. samochodu dostawczego, podwozia z kabiną, pick-up itp., w przypadku pojazdów należących do kategorii N<sub>1</sub>.
  
5. Do celów kontroli materiałów i mas części wytwórca udostępnia pojazdy i części uznane za niezbędne według oceny organu udzielającego homologacji typu.

## CZEŚĆ B

1. Aby można było uznać, że komponenty lub części nadają się do ponownego użycia, muszą one być możliwe do wymontowania w sposób łatwy i niepowodujący uszkodzeń.
2. Całkowitą masę części, komponentów i materiałów nadających się do ponownego użycia uznaje się za nadającą się w 100 % do ponownego użycia, recyklingu i odzysku.
3. Części, komponenty i materiały wymienione w pkt 1, 2 i 3 części B załącznika VIII uznaje się za nadające się w 0 % do ponownego użycia i nadające się w 100 % do recyklingu i odzysku. Części i komponenty wymienione w części E załącznika VIII uznaje się za nadające się w 0 % do ponownego użycia i nadające się w 100 % do recyklingu i odzysku. Metodyka ta zapewnia, aby w przypadku zmiany załącznika VIII skutkującej rozszerzeniem wykazu części i komponentów wymienionych w części E tego załącznika nowo dodane części i podzespoły były uznawane za nadające się w 0 % do ponownego użycia i w 100 % nadające się do recyklingu i odzysku.
4. Obliczanie wskaźników zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku musi być spójne ze strategią dotyczącą obiegu zamkniętego oraz odzwierciedlać postęp technologiczny w zakresie technologii przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji.

## ZAŁĄCZNIK IV

### WARUNKI OBECNOŚCI ORAZ MAKSYMALNE WARTOŚCI STĘŻENIA OŁOWIU, RTĘCI, KADMU I SZEŚCIOWARTOŚCIOWEGO CHROMU W MATERIAŁACH, CZĘŚCIACH I KOMPONENTACH

Toleruje się maksymalną zawartość substancji w masie, w jednorodnym materiale, nieprzekraczająca 0,1 % dla ołowiu, sześciowartościowego chromu i rtęci oraz 0,01 % dla kadmu.

Części zamienne wprowadzone do obrotu po dniu 1 lipca 2003 r., które są wykorzystywane w pojazdach wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2003 r., z wyjątkiem obciążników kół, szczotek węglowych do silników elektrycznych i okładzin hamulców, są wyłączone z art. 5 ust. 4.

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 6 lit. d)
<i>Ołów jako pierwiastek stopowy</i>		
1a. Stal do obróbki skrawaniem i komponenty wykonane ze stali ocynkowanej za pomocą wsadowego cynkowania ogniowego zawierające w masie do 0,35 % ołowiu		
1b. Blacha stalowa ocynkowana metodą ciągłą zawierająca w masie do 0,35 % ołowiu	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 6 lit. d)
2a. Aluminium do obróbki skrawaniem zawierające w masie do 2 % ołowiu	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2005 r.	
2b. Aluminium zawierające w masie do 1,5 % ołowiu	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2008 r.	
2c (i). Stopy aluminium do obróbki skrawaniem zawierające w masie do 0,4 % ołowiu	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2028 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
2c (ii). Stopy aluminium nieobjęte pkt 2c (i) zawierające w masie do 0,4 % ołowiu <sup>(2)</sup>	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2027 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
2c (iii). Stopy odlewnicze aluminium zawierające w masie do 0,3 % ołowiu, pod warunkiem że pochodzi on z recyklingu złomu aluminiowego zawierającego ołów	Pojazdy homologowane po dniu 31 grudnia 2026 r. oraz części zamienne do tych pojazdów <sup>(1)</sup>	
3. Stopy miedzi zawierające w masie do 4 % ołowiu	(1)	
4a. Panewki i tuleje łożysk	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2008 r.	
4b. Panewki i tuleje łożysk w silnikach, skrzyniach biegów i sprężarkach klimatyzacji	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2011 r.	

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 6 lit. d)
<i>Ołów i związki ołowiu w komponentach</i>		
5. (uchylony)		
6. Amortyzatory	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X
7a. Środki wulkanizujące i stabilizatory elastomerów stosowanych w przewodach hamulcowych, przewodach paliwowych, przewodach wentylacyjnych, elastomerowo-metalowych częściach podwozia oraz w elementach zawieszenia silnika	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2005 r.	
7b. Środki wulkanizujące i stabilizatory elastomerów stosowanych w przewodach hamulcowych, przewodach paliwowych, przewodach wentylacyjnych, elastomerowo-metalowych częściach podwozia oraz w elementach zawieszenia silnika, o zawartości ołowiu w masie nieprzekraczającej 0,5 %	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2006 r.	
7c. Środki wiążące elastomery stosowane w układach napędowych o zawartości ołowiu w masie nieprzekraczającej 0,5 %	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2009 r.	
Ołów w stopach lutowniczych lub powłokach do zastosowań elektrycznych i elektronicznych wyszczególnionych w poniższych punktach		
8a. Ołów w stopach lutowniczych do łączenia komponentów elektrycznych i elektronicznych z obwodami elektronicznymi oraz ołów w pokryciach styków elementów innych niż aluminiowe kondensatory elektrolityczne, na stykach elementów i obwodów elektronicznych	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X <sup>(3)</sup>

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 6 lit. d)
8b. Ołów w stopach lutowniczych w zastosowaniach elektrycznych innych niż lutowanie na obwodach elektronicznych lub na szkle	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2011 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X <sup>(3)</sup>
8c. Ołów w pokryciach styków aluminiowych kondensatorów elektrolitycznych	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2013 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X <sup>(3)</sup>
8d. Ołów wykorzystywany do lutowania na szkle w czujnikach masowego przepływu powietrza	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2015 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X <sup>(3)</sup>
8e. Ołów w stopach lutowniczych o wysokiej temperaturze topnienia (tj. stopach na bazie ołowiu zawierających w masie nie mniej niż 85 % ołowiu)	(1)	X <sup>(3)</sup>
8f (i). Ołów stosowany w złączach stykowych	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2017 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X <sup>(3)</sup>
8f (ii). Ołów stosowany w złączach stykowych innych niż powierzchnia styku złączy wiązki przewodów pojazdu	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2024 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X <sup>(3)</sup>

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 6 lit. d)
8g (i). Ołów w stopach lutowniczych służących do zakończenia trwałego połączenia elektrycznego pomiędzy strukturą półprzewodnikową a nośnikiem w ramach układów scalonych typu flip-chip	Pojazdy homologowane przed dniem 1 października 2022 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X <sup>(3)</sup>
8g (ii). Ołów w stopach lutowniczych służących do zakończenia trwałego połączenia elektrycznego pomiędzy strukturą półprzewodnikową a nośnikiem w ramach układów scalonych typu flip-chip, przy czym to połączenie elektryczne charakteryzuje się którąkolwiek z następujących cech: 1) technologią wytwarzania półprzewodników o wymiarze 90 nm lub większym; 2) pojedynczą strukturą półprzewodnikową o wielkości 300 mm <sup>2</sup> lub większą wykonaną w dowolnym procesie technologicznym; 3) zespołami spiętrzonych struktur półprzewodnikowych ze strukturami półprzewodnikowymi o wielkości 300 mm <sup>2</sup> lub większej, lub z przekładkami krzemowymi o wielkości 300 mm <sup>2</sup> lub większej.	1) Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2030 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X <sup>(3)</sup>
8h. Ołów w stopach lutowniczych służących do łączenia wymiennika ciepła z radiatorem w półprzewodnikowych elementach mocy z obszarem emitującym ciepło o wielkości co najmniej 1 cm <sup>2</sup> i pracujących przy gęstości prądu co najmniej 1 A/mm <sup>2</sup> układu scalonego	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X <sup>(3)</sup>
8i. Ołów w stopach lutowniczych w zastosowaniach elektrycznych na szkle z wyjątkiem lutowania w szkle wielowarstwowym	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X <sup>(3)</sup>

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 6 lit. d)
8j. Ołów w stopach lutowniczych służących do lutowania szkła wielowarstwowego	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2020 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X <sup>(3)</sup>
8k. Lutowanie zastosowań grzewczych do arkuszy szkła wielowarstwowego o grubości ścianki nieprzekraczającej 2,1 mm przy natężeniu prądu cieplnego 0,5 A lub większym na dane spoiwo lutownicze. Niniejsze wyłączenie nie obejmuje lutowania do styków osadzonych w pośredniej warstwie polimeru.	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2024 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X <sup>(3)</sup>
9. Gniazda zaworów	Jako części zamienne do silników skonstruowanych przed dniem 1 lipca 2003 r.	
<p>10a. Komponenty elektryczne i elektroniczne zawierające ołów zatopiony w elementach szklanych lub ceramicznych, w szklanych lub ceramicznych elementach matryc, w materiałach szklano-ceramicznych lub szklano-ceramicznych składnikach matryc. Niniejsze wyłączenie nie obejmuje wykorzystania ołowiu w:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) surowcach szklanych do produkcji żarówek i materiałów ceramicznych korpusów świec zapłonowych;</li> <li>(ii) dielektrycznych materiałów ceramicznych części wymienionych w pkt 10b, 10c i 10d.</li> </ul>		X <sup>(4)</sup> (w przypadku komponentów innych niż piezoelektryczne w silnikach)

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 6 lit. d)
10b. Ołów w materiałach ceramicznych stanowiących izolację kondensatorów PZT wchodzących w skład układów scalonych lub półprzewodników dyskretnych		
10c. Ołów wchodzący w skład materiałów ceramicznych stanowiących izolację kondensatorów o napięciu znamionowym nieprzekraczającym 125 V AC lub 250 V DC	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
10d. Ołów wchodzący w skład materiałów ceramicznych stanowiących izolację kondensatorów kompensacyjnych wahania temperatury w zbliżeniowych czujnikach ultradźwiękowych	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2017 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
11. Pirotechniczne środki inicjujące	Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 lipca 2006 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
12. Materiały termoelektryczne zawierające ołów w elektrycznych zastosowaniach samochodowych służących do redukcji emisji CO <sub>2</sub> za pomocą odzysku ciepła odpadowego	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2019 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 6 lit. d)
<i>Sześciowartościowy chrom</i>		
13a. Powłoki antykorozyjne	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2007 r.	
13b. Powłoki antykorozyjne związane z zespołami śrub i nakrętek stosowanymi w podwoziach	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2008 r.	
<p>14. Sześciowartościowy chrom jako środek antykorozyjny układów chłodniczych wykonanych ze stali węglowej w chłodziarkach absorpcyjnych o zawartości w masie nieprzekraczającej 0,75 % w roztworze chłodzącym:</p> <p>a) przeznaczony do działania wyłącznie lub częściowo z grzałką elektryczną, o średniej wykorzystanej mocy wejściowej &lt;75 W w stałych warunkach pracy;</p> <p>b) przeznaczony do działania wyłącznie lub częściowo z grzałką elektryczną, o średniej wykorzystanej mocy wejściowej <math>\geq 75</math> W w stałych warunkach pracy;</p> <p>c) przeznaczony do działania wyłącznie z grzałką elektryczną.</p>	<p>W odniesieniu do lit. a): pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2020 r. oraz części zamienne do tych pojazdów</p> <p>W odniesieniu do lit. b): pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2026 r. oraz części zamienne do tych pojazdów</p>	X

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 6 lit. d)
<i>Rtęć</i>		
15a. Lampy wyładowcze do reflektorów	Pojazdy homologowane przed dniem 1 lipca 2012 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X
15b. Lampy fluorescencyjne wskaźników deski rozdzielczej	Pojazdy homologowane przed dniem 1 lipca 2012 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X

Uwagi do tabeli:

- (1) Niniejsze wyłączenie zostanie poddane przeglądowi w 2030 r. zgodnie z art. 5 ust. 6.
- (2) Stosuje się do stopów aluminium, w których ołów nie został wprowadzony celowo, ale jest obecny ze względu na stosowanie aluminium pochodzącego z recyklingu.
- (3) Demontaż, jeżeli w powiązaniu z pkt 10a została przekroczona średnia wartość progowa wynosząca 60 gramów na pojazd. Do celów niniejszej uwagi nie uwzględnia się urządzeń elektronicznych, które nie zostały zainstalowane przez wytwórcę na linii produkcyjnej.
- (4) Demontaż, jeśli w powiązaniu z pkt 8a–8k została przekroczona średnia wartość progowa wynosząca 60 gramów na pojazd. Do celów niniejszej uwagi nie uwzględnia się urządzeń elektronicznych, które nie zostały zainstalowane przez wytwórcę na linii produkcyjnej.

## ZAŁĄCZNIK V

### STRATEGIA DOTYCZĄCA OBIEGU ZAMKNIĘTEGO

#### CZEŚĆ A

##### ELEMENTY STRATEGII DOTYCZĄCEJ OBIEGU ZAMKNIĘTEGO

1. Nietechniczny opis działań planowanych w celu zapewnienia, aby pojazdy spełniały wymogi określone w art. 4–7, przez cały okres ich produkcji.
2. Nietechniczny opis procedur wdrożonych przez wytwórcę w celu:
  - a) zbierania na całej długości łańcucha dostaw danych istotnych dla spełnienia wymogów określonych w art. 4–7;
  - b) kontroli i weryfikacji informacji otrzymanych od dostawców;
  - c) prawidłowego reagowania w przypadku, gdy dane otrzymane od dostawców wskazują na ryzyko niezgodności z wymogami określonymi w art. 4, 5 lub 6.
3. Informacje dotyczące stosowanych technologii przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji, spodziewanego postępu technologicznego w zakresie technologii przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji oraz inwestycji w zdolności w zakresie takich technologii, które wytwórca wykorzystał do obliczenia poziomu zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku zgodnie z art. 4 w odniesieniu do danych typów pojazdu.

4. Informacje dotyczące udziału zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach, o którym mowa w art. 6 i 10.
5. Wykaz działań, które wytwórca zobowiązuje się przeprowadzić w celu zapewnienia, aby przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji odbywało się zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, ze szczególnym naciskiem na:
  - a) środki mające na celu ułatwienie usuwania części wskazanych w części C załącznika VIII;
  - b) środki mające na celu sprostanie wyzwaniom związanym z wykorzystaniem materiałów i technik, które przeszkadzają w łatwym demontażu lub poważnie utrudniają recykling;
  - c) środki służące propagowaniu ponownego użycia części i komponentów;
  - d) działania badawczo-rozwojowe, inwestycje w rozwój technologii lub infrastruktury recyklingu oraz współpraca z podmiotami gospodarującymi odpadami, prowadzone w celu wdrażania działań, o których mowa w lit. a)–c).

## CZEŚĆ B

### DZIAŁANIA NASTĘPCZE W ZWIĄZKU ZE STRATEGIĄ DOTYCZĄCĄ OBIEGU ZAMKNIĘTEGO I JEJ AKTUALIZACJA

1. Wytwórcy zapewniają aktualizację strategii dotyczącej obiegu zamkniętego co najmniej raz na pięć lat.
  2. Zaktualizowana strategia dotycząca obiegu zamkniętego obejmuje odpowiednie zmiany, a w szczególności:
    - a) opis sposobu, w jaki podjęto działania, o których mowa w pkt 5 części A, wraz z oceną ich skuteczności, a w przypadku gdy nie podjęto co najmniej jednego z działań wskazanych w strategii – wyjaśnienie przyczyn tej sytuacji;
    - b) informacje o znaczących zmianach w projekcie i produkcji wprowadzonych przez wytwórcę w celu poprawy obiegu zamkniętego pojazdów.
-

## ZAŁĄCZNIK VI

### WYMOGI INFORMACYJNE DOTYCZĄCE USUWANIA I ZASTĘPOWANIA

1. Baterie do pojazdów elektrycznych i baterie do lekkich środków transportu wmontowane do pojazdu:
  - a) numer oryginalnego wyposażenia;
  - b) lokalizacja;
  - c) masa;
  - d) rodzaj składu chemicznego baterii;
  - e) instrukcje dotyczące bezpiecznego rozładowywania baterii;
  - f) instrukcje techniczne dotyczące usuwania i wymiany, w tym kolejność wszystkich kroków i rodzaje technik łączenia, mocowania i uszczelniania;
  - g) narzędzia lub technologie wymagane do uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych i baterii do lekkich środków transportu oraz ich usuwania i wymiany.
  
2. Silniki elektryczne (e-drive) wmontowane do pojazdu:
  - a) numer oryginalnego wyposażenia;
  - b) lokalizacja;
  - c) masa;

- d) typy magnesów trwałych występujących w silnikach elektrycznych (e-drive) wymienione w art. 28 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) 2024/1252;
- e) instrukcje techniczne dotyczące usuwania i wymiany, w tym kolejność wszystkich kroków i rodzaje technik łączenia, mocowania i uszczelniania;
- f) narzędzia lub technologie wymagane do uzyskania dostępu do silników elektrycznych (e-drive) oraz ich usuwania i wymiany.

3. Komponenty, części i materiały wymienione w części B załącznika VIII:

- a) numer oryginalnego wyposażenia;
- b) lokalizacja;
- c) masa;
- d) obecność w pojeździe substancji wymienionych w art. 5 ust. 4, które muszą być oznakowane zgodnie z załącznikiem IV;
- e) instrukcje techniczne dotyczące usuwania, w tym kolejność wszystkich kroków;
- f) dostępność najlepszych technik przetwarzania.

4. Komponenty, części i materiały wymienione w części C załącznika VIII:

- a) numer oryginalnego wyposażenia;
- b) lokalizacja;

- c) instrukcje techniczne dotyczące usuwania i wymiany, w tym kolejność wszystkich kroków;
- d) informacje, specyfikacje, narzędzia i procesy, w tym aktualizacje oprogramowania, wymagane do regeneracji i odnowienia.

5. Kodowane cyfrowo części i komponenty w pojeździe:

- a) numer;
- b) lokalizacja;
- c) instrukcje techniczne dotyczące dostępu, usuwania i wymiany komponentów, w tym kodowanie i oprogramowanie niezbędne do uruchomienia części zamiennych i komponentów do działania w innym pojeździe, oraz przetwarzanie informacji dotyczących wyrejestrowania pojazdów i ich rozłączenia od VIN, w tym – w stosownych przypadkach – instrukcje dotyczące stosowania narzędzia diagnostycznego z myślą o ponownym użyciu części i komponentów w przyszłości;
- d) opis funkcjonalności, wymienności i kompatybilności z określonymi częściami i komponentami innych marek i modeli;
- e) punkt kontaktowy wytwórcy do celów uzyskania pomocy technicznej.

6. Do celów pkt 5 lit. c), w przypadku gdy wymagane jest wyrejestrowanie i rozłączenie z VIN kodowanych cyfrowo komponentów, wyposażenia i części, o których mowa w art. 11 niniejszego rozporządzenia, wytwórca wprowadza procesy umożliwiające podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją przeprowadzenie takiego wyrejestrowania i rozłączenia. W procesie tym wytwórca może wymagać świadectwa złomowania, a także uwierzytelnienia właściwego operatora. W tym celu podmioty gospodarujące odpadami oraz podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją uzyskują i wykorzystują dane uwierzytelniające wymagane na stronie internetowej wytwórcy dotyczącej RMI, o której mowa w pkt 2.1 załącznika X do rozporządzenia (UE) 2018/858. W przypadku gdy dostęp podmiotu gospodarującego odpadami oraz podmiotów zajmujących się naprawą i konserwacją do informacji z pokładowego układu diagnostycznego (OBD) pojazdu jest wymagany na potrzeby takich procesów wyrejestrowania i rozłączenia, wytwórca może, jako warunek wydania jakichkolwiek danych uwierzytelniających dostęp:

- a) wymagać ciągłego połączenia internetowego – w chwili usuwania – między narzędziem diagnostycznym a serwerem wytwórcy narzędzia diagnostycznego oraz między serwerem wytwórcy narzędzia diagnostycznego a serwerem wytwórcy; oraz
- b) wymagać od wytwórcy narzędzia użytego do uzyskania dostępu do informacji OBD, aby poświadczył wytwórcy tożsamość narzędzia diagnostycznego i pseudonimizowaną tożsamość operatora oraz aby zbierał i przechowywał VIN, niepowtarzalny identyfikator części, w przypadku gdy jest dostępny i kompatybilny z procesem wytwórcy pojazdu, znacznik daty i czasu UTC dla danej czynności oraz niepowtarzalny identyfikator narzędzia diagnostycznego; wytwórca uzyskuje od wytwórcy narzędzia diagnostycznego, na żądanie, dostęp do informacji, o których mowa w niniejszym punkcie, w przypadku gdy jest to konieczne, aby zareagować na uzasadnione podejrzenie kradzieży lub niewłaściwego użycia części.

## ZAŁĄCZNIK VII

### WYMOGI DOTYCZĄCE OZNAKOWANIA

1. Wchodzące w skład pojazdów części, komponenty i materiały z tworzyw sztucznych o masie przekraczającej 100 gramów:
  - a) norma międzynarodowa ISO 1043-1 Tworzywa sztuczne – symbole i skróty. Część 1: Polimery podstawowe i ich szczególne właściwości;
  - b) norma międzynarodowa ISO 1043-2 Tworzywa sztuczne – symbole i skróty. Part 2: Wypełniacze i materiały wzmacniające;
  - c) norma międzynarodowa ISO 11469 Tworzywa sztuczne – identyfikacja rodzajowa i znakowanie produktów z tworzyw sztucznych.
2. Wchodzące w skład pojazdów elastomerowe części, komponenty i materiały o masie przekraczającej 200 gramów, z wyjątkiem opon: norma międzynarodowa ISO 1629 Gumy i lateks – nomenklatura.
3. Używane w normach ISO symbole „<” lub „>” można zastępować nawiasami.

---

## ZAŁĄCZNIK VIII

### WYMOGI DOTYCZĄCE PRZETWARZANIA

#### CZĘŚĆ A

#### WYMOGI MINIMALNE DOTYCZĄCE MIEJSC MAGAZYNOWANIA I PRZETWARZANIA

1. Miejsca magazynowania, w tym miejsca magazynowania w punktach zbierania, przeznaczone do magazynowania pojazdów wycofanych z eksploatacji przed ich przetwarzaniem oraz ich komponentów, części i materiałów muszą:
  - a) mieć nieprzepuszczalne powierzchnie z urządzeniami do zbierania wycieków, separatorami oraz środkami czyszcząco-odtłuszczającymi;
  - b) być wyposażone w instalacje do oczyszczania wody, łącznie z wodą deszczową, zgodnie z wymogami zdrowotnymi i środowiskowymi;
  - c) zapewniać odpowiednie magazynowanie pojazdów wycofanych z eksploatacji i układować w stosy tylko oczyszczone z substancji szkodliwych pojazdy wycofane z eksploatacji, do odpowiedniej wysokości, o ile nie stosuje się stojaków;
  - d) być wyposażone w taki sposób, aby umożliwić natychmiastowe usuwanie płynów i cieczy z nieszczelnych pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz zbieranie wszelkich wycieków płynów i cieczy przy użyciu materiału pochłaniającego.

Operatorzy miejsc, o których mowa w akapicie pierwszym, niezwłocznie przeprowadzają działania, o których mowa w lit. d) tego akapitu.

2. Magazynowanie organizuje się w taki sposób, aby uniknąć uszkodzeń:
  - a) komponentów i części zawierających płyny i ciecze wymienione w pkt 1 i 3 części B niniejszego załącznika;
  - b) komponentów, części i materiałów wymienionych w części C niniejszego załącznika.
3. Miejsca, w których przetwarzane są pojazdy wycofane z eksploatacji oraz ich komponenty, części i materiały, muszą posiadać:
  - a) nieprzepuszczalne powierzchnie na odpowiednim obszarze z zapewnieniem urządzeń do zbierania wycieków, separatorów oraz środków czyszcząco-odtłuszczających;
  - b) odpowiednie miejsce magazynowania części, komponentów i materiałów usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji, w tym nieprzepuszczalne miejsce magazynowania części, komponentów i materiałów zanieczyszczonych olejem;
  - c) odpowiednie pojemniki do magazynowania baterii (z neutralizacją elektrolitu na miejscu lub gdzie indziej), filtrów i kondensatorów zawierających PCB/PCT;
  - d) odpowiednie pojemniki do magazynowania posegregowanych płynów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji: paliw, olejów (oleju silnikowego, oleju ze skrzyni biegów, oleju do wspomagania układu kierowniczego, oleju przekładniowego, oleju hydraulicznego), filtrów oleju, płynów chłodzących i przeciwzamarzających, płynów hamulcowych, czynników chłodniczych, płynu oczyszczającego spaliny z silników wysokoprężnych oraz wszelkich innych płynów lub gazów zawartych w pojazdach wycofanych z eksploatacji;

- e) wyposażenie do oczyszczania wody, łącznie z wodą deszczową, zgodnie z wymogami dotyczącymi ochrony zdrowia i środowiska;
  - f) odpowiednie miejsce do magazynowania zużytych opon, z uwzględnieniem potrzeb w zakresie zapobiegania zagrożeniu pożarowemu i tworzeniu nadmiernych stosów.
4. Uprawnione zakłady przetwarzania, które mogą przetwarzać pojazdy elektryczne, muszą spełniać wymogi określone w załączniku XII do rozporządzenia (UE) 2023/1542.
- Uprawnione zakłady przetwarzania przyjmujące pojazdy elektryczne, w przypadku których podejrzewa się uszkodzenie baterii do pojazdów elektrycznych, oceniają te baterie jak najszybciej, lecz nie później niż w ciągu 24 godzin od ich dostarczenia. Takie pojazdy i baterie magazynuje się oddzielnie na obszarze objętym kwarantanną, o czym mowa w pkt 1. Obszar objęty kwarantanną musi być wyposażony w odpowiednie urządzenia służące zapobieganiu rozprzestrzenianiu się pożarów baterii do pojazdów elektrycznych na inne obszary, inne pojazdy elektryczne i inne baterie oraz ich wykrywaniu i powstrzymaniu.

## CZEŚĆ B

### MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE OCZYSZCZANIA Z SUBSTANCJI SZKODLIWYCH

1. Z pojazdu wycofanego z eksploatacji usuwa się następujące płyny, ciecze i gazy, chyba że są one niezbędne w częściach przeznaczonych do ponownego użycia:
  - a) paliwo;
  - b) olej silnikowy;
  - c) olej przekładniowy;
  - d) olej ze skrzyni biegów;
  - e) olej do wspomagania układu kierowniczego;
  - f) olej hydrauliczny;
  - g) płyny chłodzące;
  - h) płyn przeciwzamarzający;
  - i) płyny hamulcowe;
  - j) czynniki chłodnicze;
  - k) płyny oczyszczające spaliny z silników wysokoprężnych; oraz
  - l) wszelkie inne płyny lub gazy znajdujące się w pojeździe wycofanym z eksploatacji.

Po usunięciu płynów i cieczy stosuje się zatyczki do odpływu, aby zapobiec wyciekowi pozostałości. Pojemniki zbiorcze oznakowuje się w sposób wskazujący rodzaj cieczy, która się w nich znajduje, oraz magazynuje się je oddzielnie od siebie w bezpiecznym miejscu, zgodnym z częścią A niniejszego załącznika, aby zapobiec przypadkowemu rozlaniu, wyciekowi lub nieupoważnionemu dostępowi do nich.

2. Następujące komponenty, części i materiały neutralizuje się lub usuwa:
  - a) system eCall;
  - b) pirotechniczne części poduszek powietrznych;
  - c) pirotechniczne części pasów bezpieczeństwa;
  - d) wszelkie inne części pirotechniczne.
  
3. Z pojazdów wycofanych z eksploatacji usuwa się następujące komponenty, części i materiały:
  - a) poduszki powietrzne, zbiorniki gazu płynnego (LPG), zbiorniki sprężonego gazu ziemnego (CNG), zbiorniki wodoru i wszelkie inne potencjalnie wybuchowe części i komponenty są neutralizowane;
  - b) filtry olejowe;
  - c) czynniki chłodnicze są przetwarzane zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/573;

- d) komponenty zidentyfikowane jako zawierające rtęć oddziela się podczas przetwarzania, tak aby stanowiły możliwy do zidentyfikowania strumień, który jest bezpiecznie unieruchamiany i usuwany zgodnie z art. 17 dyrektywy 2008/98/WE;
- e) materiały zawierające substancje, o których mowa w art. 5 ust. 4, które muszą być oznakowane zgodnie z załącznikiem IV, oddziela się podczas przetwarzania, tak aby stanowiły możliwy do zidentyfikowania strumień, który jest bezpiecznie unieruchamiany i usuwany zgodnie z art. 17 dyrektywy 2008/98/WE.

Wszystkie części, komponenty i materiały zebrane podczas oczyszczania z substancji szkodliwych magazynuje się w wyznaczonych pojemnikach. Pojemniki zbiorcze muszą być zaopatrzone w etykiety wskazujące rodzaj komponentów, części i materiałów, które się w nich znajdują, oraz magazynowane w bezpiecznym miejscu zgodnie z częścią A, aby zapobiec przypadkowemu rozlaniu, wyciekowi lub nieupoważnionemu dostępowi do nich.

4. Rejestrowane są następujące informacje dotyczące oczyszczania z substancji szkodliwych pojazdów wycofanych z eksploatacji:
- a) całkowita liczba przetworzonych pojazdów wycofanych z eksploatacji;
  - b) średnia masa pojazdów wycofanych z eksploatacji przed oczyszczeniem z substancji szkodliwych i usunięciem tych substancji oraz po oczyszczeniu z nich i ich usunięciu;
  - c) całkowita ilość każdego rodzaju oczyszczonych z substancji szkodliwych płynów, części, komponentów lub materiałów;
  - d) w stosownych przypadkach nazwa i dane kontaktowe przewoźnika odpadów;
  - e) nazwa i dane kontaktowe ostatecznego miejsca przetwarzania płynów i gazów, części, komponentów lub materiałów zebranych podczas procesu oczyszczania z substancji szkodliwych.

## CZEŚĆ C

### OBOWIĄZKOWE USUWANIE CZĘŚCI I KOMPONENTÓW Z POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

	Zwolnione na podstawie art. 29 ust. 2, jeżeli spełnione są warunki określone w części G załącznika VIII X: zwolnienie ma zastosowanie
1. Baterie do pojazdów elektrycznych, w tym ich systemy zarządzania baterią, ładowarki pokładowe, obudowy lub osłony, jeżeli są obecne	
2. Baterie do lekkich środków transportu (LMT), zdefiniowane w art. 3 pkt 11 rozporządzenia (UE) 2023/1542, w tym ich systemy zarządzania baterią, ładowarki pokładowe, obudowy lub osłony, jeżeli są obecne	
3. Baterie SLI, zdefiniowane w art. 3 pkt 12 rozporządzenia (UE) 2023/1542	
4. Baterie przenośne zdefiniowane w art. 3 pkt 9 rozporządzenia (UE) 2023/1542	
5. Silniki elektryczne (e-drive), w tym ich osłony i wszelkie powiązane jednostki sterujące, okablowanie oraz inne części, komponenty i materiały	
6. Bloki silnika	X
7. Katalizatory	
8. Skrzynie biegów (przekładniowe)	X

	Zwolnione na podstawie art. 29 ust. 2, jeżeli spełnione są warunki określone w części G załącznika VIII X: zwolnienie ma zastosowanie
9. Co najmniej 70 % całkowitej ilości szkła z szyb przednich, okien tylnych i bocznych wykonanych ze szkła, w tym szkła zainstalowanego w dachu	
10. Felgi	
11. Opony	
12. Bezpośrednio dostępne części urządzenia informacyjno-rozrywkowego	
13. Światła przednie i tylne, w tym ich siłowniki	
14. Główne wiązki przewodów	X
15. Zderzaki	X
16. Zbiorniki paliwa	X
17. Wymienniki ciepła	X
18. Części z tworzyw sztucznych wzmocnionych włóknami węglowymi	
19. Komponenty elektryczne i elektroniczne:	X
a) przekształtniki i przetworniki DC/DC pojazdów elektrycznych o masie powyżej 2 kg	X
b) łatwo dostępne i duże płytki obwodów drukowanych	X
c) panele fotowoltaiczne o powierzchni większej niż 0,2 m <sup>2</sup>	X
d) moduły sterujące i skrzynki zaworowe do automatycznej skrzyni biegów	X

## CZĘŚĆ D

### PONOWNE UŻYCIE, REGENERACJA I ODNOWIENIE CZĘŚCI I KOMPONENTÓW

1. Ocena techniczna usuniętych części i komponentów:
  - a) Do celów ponownego użycia:
    - (i) część lub komponent są sprawne;
    - (ii) nadają się do bezpośredniego użytku, zgodnie z głównym celem, dla którego zostały stworzone;
  - b) Do celów regeneracji lub odnowienia:
    - (i) część lub komponent zawierają wszystkie istotne części;
    - (ii) nadają się do regeneracji lub odnowienia, biorąc pod uwagę wszelkie uszkodzenia, ograniczoną funkcjonalność, ograniczoną wydajność, ograniczony okres eksploatacji i potrzebne naprawy;
    - (iii) nie ma widocznej silnej korozji wpływającej na funkcjonalność części lub komponentu.

2. Minimalne informacje, które należy podać na oznakowaniu części i komponentów:
  - a) nazwa komponentu lub części;
  - b) nazwa, adres pocztowy, ze wskazaniem pojedynczego punktu kontaktowego i adresu e-mail, w stosownych przypadkach adres strony internetowej, identyfikujący uprawniony zakład przetwarzania, który usunął komponent lub część.

## CZĘŚĆ E

### KOMPONENTY I CZĘŚCI, KTÓRE NIE MOGĄ BYĆ PONOWNIE UŻYTE

1. Moduły poduszek powietrznych, w tym worki, naboje pirotechniczne, elektroniczne moduły sterujące i czujniki pomiarowe.
2. Systemy filtrujące emisję spalin (np. katalizatory, filtry cząstek stałych), chyba że części te spełniają wymogi badań zdatności do ruchu drogowego określone w art. 4 dyrektywy 2014/45/UE.
3. Automatyczne lub statyczne zestawy pasów bezpieczeństwa, w tym pasy, klamry, blokady automatyczne i pirotechniczne napinacze pasów.
4. Siedzenia w przypadkach, w których wmontowane w nie są punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa lub poduszki powietrzne.
5. Zestawy zamka kierownicy zamontowane na kolumnie kierownicy.
6. Immobilizery, w tym transpondery i elektroniczne moduły sterujące.

## CZEŚĆ F

### SZCZEGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE PRZETWARZANIA USUNIĘTYCH CZĘŚCI, KOMPONENTÓW I MATERIAŁÓW

1. Baterie SLI przetwarza się zgodnie z art. 70 rozporządzenia (UE) 2023/1542.
2. Baterie do pojazdów elektrycznych przetwarza się zgodnie z art. 70 rozporządzenia (UE) 2023/1542.
3. Baterie LMT przetwarza się zgodnie z art. 70 rozporządzenia (UE) 2023/1542.
4. Baterie przenośne przetwarza się zgodnie z art. 70 rozporządzenia (UE) 2023/1542.
5. Materiały magnetycznie trwałe zawierające neodym, dysproz lub prazeodym (neodym-żelazo-bor (NdFeB)), zdefiniowane w art. 28 rozporządzenia (UE) 2024/1252, oraz miedź z silników elektrycznych (e-drive), które nie nadają się do ponownego użycia, regeneracji ani odnowienia, są usuwane w przypadku, gdy proces usuwania jest możliwy do przeprowadzenia przez uprawnione zakłady przetwarzania bez ponoszenia nadmiernych kosztów. W przypadku braku postępu technicznego w zakresie recyklingu materiałów magnetycznie trwałych NdFeB silniki elektryczne (e-drive) lub ich części zawierające materiały magnetycznie trwałe składa się i oznacza zgodnie z art. 28 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) 2024/1252. Do celów przyszłego recyklingu nie mają zastosowania wymogi dotyczące czasowego składowania określone w dyrektywie 1999/31/WE.

6. Usunięte komponenty elektroniczne i części, które nie podlegają ponownemu użyciu, regeneracji ani odnowieniu, oraz frakcje nieżelazne, w tym poddane strzępieniu płytki obwodów drukowanych, przetwarzane są przez podmioty zajmujące się przetwarzaniem zgodnie z art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/19/UE.
7. Szkło usunięte z pojazdu wycofanego z eksploatacji poddaje się recyklingowi co najmniej do postaci szkła opakowaniowego, włókna szklanego lub materiału o równoważnej jakości.
8. Usunięte czynniki chłodnicze poddaje się recyklingowi, regeneracji czynnika lub zniszczeniu zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) 2024/573.
9. Tworzywa sztuczne i frakcje pozostałości przetwarza się zgodnie z art. 7 rozporządzenia (UE) 2019/1021 oraz załącznikiem IV do tego rozporządzenia.
10. Gumowe opony przetwarza się zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami oraz zgodnie z wymogami ogólnymi określonymi w art. 4 dyrektywy 2008/98/WE, aby priorytetowo traktować rozwiązania zapobiegawcze, które zapewniają najlepszy ogólny wynik w zakresie ochrony środowiska, w tym bieżnikowanie, oraz aby priorytetowo traktować recykling, w tym metody inne niż recykling mechaniczny, przed odzyskiem energii.
11. Materiały aluminiowe pochodzące z wymienników ciepła, określone w części C pkt 17 załącznika VIII, magazynuje się i poddaje recyklingowi oddzielnie od frakcji aluminium odlewanego i aluminium do obróbki plastycznej, jak określono w części G pkt 2b załącznika VIII.

## CZEŚĆ G

### KRYTERIA DOTYCZĄCE ŁĄCZONEGO STRZĘPIENIA I ZASTOSOWANIA TECHNOLOGII PRZETWARZANIA PO STRZĘPIENIU

1. Aby zapewnić zgodność z art. 27 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, pojazdy wycofane z eksploatacji można poddać strzępieniu razem z innymi odpadami tylko wtedy, gdy:
  - a) zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny poddano selektywnemu przetwarzaniu zgodnie z załącznikiem VII do dyrektywy 2012/19/UE;
  - b) wszystkie baterie usunięto zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1542;
  - c) opakowania z tworzyw sztucznych oddzielono od odpadów opakowaniowych i opakowań metalowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2025/40;
  - d) łączony proces strzępienia nie obniża jakości strumieni odpadów w porównaniu z oddzielnym przetwarzaniem; oraz
  - e) indywidualny wkład każdego mieszanego strumienia odpadów we frakcjach wyjściowych można określić jako spełniający wymogi sprawozdawcze określone w rozporządzeniu (UE) 2023/1542, rozporządzeniu (UE) 2025/40, dyrektywie 2008/98/WE i dyrektywie 2012/19/UE.

2. Wymogi jakościowe dla frakcji wyjściowych:

- a) całkowita zawartość miedzi w głównej frakcji stalowej nie może przekraczać 0,25 % w przeliczeniu na masę; od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 60 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] całkowita zawartość miedzi w głównej frakcji stalowej nie może przekraczać 0,15 % w przeliczeniu na masę;
- b) od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] aluminium sortuje się co najmniej na dwie frakcje:
  - (i) aluminium odlewane (frakcje o zawartości krzemu większej niż 1,5 %);
  - (ii) aluminium do obróbki plastycznej (frakcje o zawartości krzemu równej lub mniejszej niż 1,5 %);
- c) od dnia ... [pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] aluminium sortuje się co najmniej na cztery frakcje:
  - (i) frakcja aluminium o zawartości krzemu większej niż 1,5 %, zawartości miedzi równej lub mniejszej niż 0,5 % i zawartości żelaza równej lub mniejszej niż 0,2 %;
  - (ii) frakcja aluminium o zawartości krzemu większej niż 1,5 %, niespełniająca wymogów dotyczących składu określonych w ppkt (i) w odniesieniu do miedzi i żelaza;

- (iii) frakcja aluminium o zawartości krzemu równej lub mniejszej niż 1,5 %, zawartości magnezu równej lub mniejszej niż 1,5 %, zawartości miedzi równej lub mniejszej niż 0,3 % i zawartości cynku równej lub mniejszej niż 0,3 %;
  - (iv) frakcja aluminium o zawartości krzemu równej lub mniejszej niż 1,5 %, niespełniająca wymogów dotyczących składu określonych w ppkt (iii) w odniesieniu do magnezu, miedzi i cynku;
- d) ciężką frakcję ze strzępienia powstałą po separacji powietrznej i oddzieleniu żelaza poddaje się dalszemu przetwarzaniu w celu oddzielenia metali żelaznych i nieżelaznych, tworzyw sztucznych i innych materiałów organicznych do recyklingu lub odzysku; w pozostałościach z tych procesów zawartość metali musi być mniejsza niż 1 % w przeliczeniu na masę, a zgodnie z decyzją Rady 2003/33/WE<sup>1</sup> łączna zawartość węgla organicznego musi być mniejsza niż 5 % w przeliczeniu na masę; limit ogólnego węgla organicznego (OWO) wynoszący <5 % w przeliczeniu na masę nie ma zastosowania, jeżeli ciężka frakcja ze strzępienia właściwie wybrana i poddana ponownemu kondycjonowaniu jest biologicznie stabilna zgodnie z obecnymi przepisami;

---

<sup>1</sup> Decyzja Rady 2003/33/WE z dnia 19 grudnia 2002 r. ustanawiająca kryteria i procedury przyjęcia odpadów na składowiska, na podstawie art. 16 i załącznika II do dyrektywy 1999/31/WE (Dz.U. L 11 z 16.1.2003, s. 27, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj)).

- e) lekką frakcję ze strzępienia poddaje się dalszemu przetwarzaniu w celu oddzielenia metali żelaznych i nieżelaznych, tworzyw sztucznych i innych materiałów organicznych do recyklingu lub odzysku; w pozostałościach z tych procesów zawartość metali musi być mniejsza niż 1 % w przeliczeniu na masę, a zgodnie z decyzją 2003/33/WE łączna zawartość substancji organicznych musi być mniejsza niż 5 % w przeliczeniu na masę; limit ogólnego węgla organicznego (OWO) wynoszący <5 % w przeliczeniu na masę nie ma zastosowania, jeżeli lekka frakcja ze strzępienia właściwie wybrana i poddana ponownemu kondycjonowaniu jest biologicznie stabilna zgodnie z obecnymi przepisami.

3. Dokumentacja, którą należy dostarczyć w celu zwolnienia z obowiązku usunięcia części, komponentów i materiałów:

- a) w przypadku gdy jest dostępna – kopia pisemnej umowy między uprawnionym zakładem przetwarzania a zakładem, który wykonuje operacje strzępienia i stosuje technologie przetwarzania po strzępieniu, w tym specyfikacje dotyczące jakości surowców wtórnych gotowych do recyklingu i specyfikacje techniczne stosowane przy przetwarzaniu frakcji pochodzących z przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- b) sprawozdanie z bilansu masy na podstawie analizy próbki dotyczące jakości i ilości frakcji pochodzących z przetwarzania (wyjściowych) dla reprezentatywnej konfiguracji przetwarzania przekazane przez niezależny organ.

---

## ZAŁĄCZNIK IX

### INFORMACJE NA POTRZEBY REJESTRACJI W REJESTRZE PRODUCENTÓW

1. Informacje, które producent lub jego upoważniony przedstawiciel są zobowiązani przedłożyć na potrzeby rozszerzonej odpowiedzialności producenta:
  - a) nazwa producenta oraz – w stosownych przypadkach – nazwy marek, pod którymi producent prowadzi działalność w danym państwie członkowskim, oraz adres producenta, w tym kod pocztowy i miejscowość, nazwa ulicy i numer budynku, w stosownych przypadkach numer telefonu, adres strony internetowej i adres e-mail wskazujący pojedynczy punkt kontaktowy;
  - b) krajowy numer identyfikacyjny producenta, w tym jego numer w rejestrze handlowym lub równoważny oficjalny numer rejestracyjny, oraz europejski numer identyfikacyjny podatnika lub krajowy numer identyfikacyjny podatnika;
  - c) kategorie pojazdów, które producent zamierza po raz pierwszy udostępnić na rynku na terytorium państwa członkowskiego;
  - d) informacje dotyczące sposobu, w jaki producent wypełnia swoje obowiązki określone w art. 16, w tym informacje w formie pisemnej dotyczące:
    - (i) środków wprowadzonych przez producenta w celu wypełnienia obowiązków w zakresie odpowiedzialności producenta określonych w art. 16 i 20;

- (ii) środków wprowadzonych w celu wypełnienia obowiązków w zakresie zbierania określonych w art. 23 w odniesieniu do ilości pojazdów, które producent udostępnia na rynku w państwie członkowskim; oraz
  - (iii) systemu zapewniającego wiarygodność danych przekazywanych właściwym organom;
  - e) oświadczenie producenta lub, w stosownych przypadkach, upoważnionego przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta lub organizacji odpowiedzialności producenta, stwierdzające, że przekazane informacje są prawdziwe.
2. Informacje, które mają zostać przekazane oprócz informacji wymienionych w pkt 1, w przypadku wyznaczenia organizacji odpowiedzialności producenta w celu wypełnienia obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta:
- a) nazwa i dane kontaktowe, w tym kod pocztowy i miejscowość, nazwa ulicy i numer budynku, kraj, numer telefonu, adres strony internetowej i adres e-mail oraz krajowy numer identyfikacyjny organizacji odpowiedzialności producenta;
  - b) numer w rejestrze handlowym lub równoważny oficjalny numer rejestracyjny, oraz europejski numer identyfikacyjny podatnika lub krajowy numer identyfikacyjny podatnika organizacji odpowiedzialności producenta; oraz
  - c) upoważnienie udzielone przez reprezentowanego producenta.

3. Informacje, które mają zostać przekazane oprócz informacji wymienionych w pkt 1 przez organizację odpowiedzialności producenta, w przypadku gdy został wyznaczony zgodnie z art. 17 ust. 1:
- a) nazwy i dane kontaktowe, w tym kody pocztowe i miejscowości, nazwy ulic i numery budynków, kraje, numery telefonów, adresy stron internetowych i adresy e-mail reprezentowanych producentów;
  - b) w stosownych przypadkach upoważnienia udzielone przez poszczególnych reprezentowanych producentów;
  - c) w przypadku gdy organizacja odpowiedzialności producenta reprezentuje więcej niż jednego producenta, wskazuje ona osobno, w jaki sposób każdy z reprezentowanych producentów wypełnia obowiązki określone w art. 16.
4. W przypadku gdy obowiązki określone w art. 16 wypełnia w imieniu producenta wyznaczony przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta, który reprezentuje więcej niż jednego producenta, przedstawiciel ten oprócz informacji wymienionych w ust. 1 podaje również nazwę i dane kontaktowe każdego z reprezentowanych producentów oddzielnie.
-

## ZAŁĄCZNIK X

### ŚWIADECTWO ZŁOMOWANIA

1.	Zakład lub przedsiębiorstwo wydające niniejsze świadectwo	
1.1	Nazwa	
1.2	Adres	
1.3	Numer telefonu	
1.4	E-mail (o ile dostępny)	
1.5	Numer rejestracyjny lub identyfikacyjny*	
2.	Właściwy organ, który wydał zezwolenie dla zakładu lub przedsiębiorstwa, o którym mowa w pkt 1	
2.1	Państwo członkowskie	
2.2	Nazwa	
2.3	Adres	
3.	Świadectwo złomowania	
3.1	Data wystawienia	
3.2	Numer	
4.	Informacje o pojeździe, dla którego wydano niniejsze świadectwo	
4.1	Oznaczenie kraju rejestracji pojazdu	
4.2	A) Numer rejestracyjny**	

1.	Zakład lub przedsiębiorstwo wydające niniejsze świadectwo	
4.3	J) Kategoria **	
4.4	D.1) Marka **	
4.5	D.3) Oznaczenie handlowe **	
4.6	E) Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)**	
4.7	Numer dowodu rejestracyjnego	
5.	Informacje o właścicielu pojazdu	
5.1	C.2.1) Nazwisko lub nazwa firmy **	
5.2	C.2.2) Inne nazwy **	
5.3	C.2.3) Adres **	
5.4	Numer telefonu (o ile jest dostępny i za zgodą właściciela)	
5.5	E-mail (o ile jest dostępny i za zgodą właściciela)	
6	Uwagi	
	<p>* Wymóg ten można uchylić w przypadku, gdy krajowy system rejestracji i identyfikacji nie przewiduje takiego numeru.</p> <p>** Zharmonizowane kody wspólnotowe, o których mowa w dyrektywie 1999/37/WE.</p>	

## ZAŁĄCZNIK XI

### ZMIANY W ROZPORZĄDZENIU (UE) 2018/858 I ROZPORZĄDZENIU (UE) NR 168/2013

1. W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858 wprowadza się następujące zmiany:

a) w części I pkt G13 otrzymuje brzmienie:

”

G13	Obieg zamknięty	Rozporządzenie (UE) .../... [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
-----	-----------------	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--

”;

b) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w tabeli 1 pkt G13 otrzymuje brzmienie:

”

G13	Obieg zamknięty	Rozporządzenie (UE) .../...[Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]		Nie dotyczy / Zastosowanie ma jednak część E załącznika VIII dotycząca zakazu ponownego użycia określonych części.										
-----	-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

”;

(ii) w tabeli 2 pkt G13 otrzymuje brzmienie:

”

G13	Obieg zamknięty	Rozporządzenie (UE) .../...[Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	Nie dotyczy / Zastosowanie ma jednak część E załącznika VIII dotycząca zakazu ponownego użycia określonych części.
-----	-----------------	--	--

”;

c) w dodatku 2 w pkt 4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w tabeli „Część I: Pojazdy należące do kategorii M<sub>1</sub>” pkt 59 otrzymuje brzmienie:

”

59	Rozporządzenie (UE) .../... [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia] (obieg zamknięty)	Nie stosuje się wymogów tego rozporządzenia.
----	---	--

”;

(ii) w tabeli „Część II: Pojazdy należące do kategorii N<sub>1</sub>” pkt 59 otrzymuje brzmienie:

”

59	Rozporządzenie (UE) .../... [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia] (obieg zamknięty)	Nie stosuje się wymogów tego rozporządzenia.
----	---	--

”;

d) w części III wprowadza się następujące zmiany:

(i) w dodatku 1 pkt 59 otrzymuje brzmienie:

”

59	Obieg zamknięty	Rozporządzenie (UE) .../... [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	Nie dotyczy	Nie dotyczy		
----	-----------------	---	-------------	-------------	--	--

”;

(ii) w dodatku 2 pozycja 59 otrzymuje brzmienie:

”

59	Obieg zamknięty	Rozporządzenie (UE) .../... [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	Nie dotyczy				Nie dotyczy					
----	-----------------	---	-------------	--	--	--	-------------	--	--	--	--	--

”;

(iii) w dodatku 3 pkt 59 otrzymuje brzmienie:

”

59	Obieg zamknięty	Rozporządzenie (UE) .../... [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	Nie dotyczy			
----	-----------------	---	-------------	--	--	--

”;

(iv) w dodatku 4 pkt 59 otrzymuje brzmienie:

”

59	Obieg zamknięty	Rozporządzenie (UE) .../... [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	Nie dotyczy				Nie dotyczy					
----	-----------------	---	-------------	--	--	--	-------------	--	--	--	--	--

”;

2. W załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 168/2013 wprowadza się następujące zmiany:

W sekcji C1 tabeli w załączniku II pkt 15a otrzymuje brzmienie:

”

				L1e-A <sup>1</sup>	L1e-B <sup>2</sup>	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
15a	18	Wymogi w zakresie obiegu zamkniętego	[Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia (UE) 2026/...]	<u>x</u>	<u>x</u>	<u>x</u>	x	x	x	x	x	x	x	x

”.

## ZAŁĄCZNIK XII

### ZMIANY W ROZPORZĄDZENIU (UE) 2023/1542

Tabelę w załączniku I zastępuje się następującą tabelą:

Kolumna 1 Oznaczenie substancji lub grupy substancji	Kolumna 2 Warunki ograniczenia
1. Rtęć nr CAS 7439-97-6 nr WE 231-106-7 i jej związki	Baterie nie mogą zawierać wagowo powyżej 0,0005 % rtęci (wyrażonej jako rtęć metaliczna), bez względu na to, czy są obecne w urządzeniach, lekkich środkach transportu lub innych pojazdach i do nich wmontowane.
2. Kadm nr CAS 7440-43-9 nr WE 231-152-8 i jego związki	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Baterie przenośne nie mogą zawierać wagowo powyżej 0,002 % kadmu (wyrażonego jako kadm metaliczny), bez względu na to, czy są obecne w urządzeniach, lekkich środkach transportu lub innych pojazdach i do nich wmontowane.</li><li>2. Baterie do pojazdów elektrycznych i baterie SLI wmontowane do pojazdów, w tym pojazdów specjalnego przeznaczenia, kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) 2018/858 nie mogą zawierać więcej niż 0,01 % wagowo kadmu (wyrażonego jako kadm metaliczny) w jednorodnym materiale.</li><li>3. Pkt 2 nie ma zastosowania do baterii do pojazdów elektrycznych używanych jako części zamienne do pojazdów elektrycznych, w tym pojazdów specjalnego przeznaczenia, należących do kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) 2018/858 i wprowadzonych do obrotu przed dniem 31 grudnia 2008 r.</li></ol>

Kolumna 1 Oznaczenie substancji lub grupy substancji	Kolumna 2 Warunki ograniczenia
3. Ołów nr CAS 7439-92-1 nr WE 231-100-4 i jego związki	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Od dnia 18 sierpnia 2024 r. baterie przenośne nie mogą zawierać wagowo powyżej 0,01 % ołowiu (wyrażonego jako ołów metaliczny), bez względu na to, czy są obecne i wmontowane do urządzeń.</li> <li>2. Do dnia 18 sierpnia 2028 r. ograniczenie określone w pkt 1 nie ma zastosowania do przenośnych cynkowo-powietrznych ogniw guzikowych.</li> <li>3. Baterie przenośne wmontowane do pojazdów, w tym pojazdów specjalnego przeznaczenia, kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) 2018/858, nie mogą zawierać więcej niż 0,1 % wagowo ołowiu (wyrażonego jako ołów metaliczny) w jednorodnym materiale.</li> <li>4. Pkt 3 nie ma zastosowania do baterii przenośnych wmontowanych do pojazdów lub używanych jako części zamienne do pojazdów, w tym pojazdów specjalnego przeznaczenia, należących do kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) 2018/858, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2024 r.</li> <li>5. Baterie do pojazdów elektrycznych wmontowane do pojazdów, w tym pojazdów specjalnego przeznaczenia, kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) 2018/858, nie mogą zawierać więcej niż 0,1 % wagowo ołowiu (wyrażonego jako ołów metaliczny) w jednorodnym materiale.</li> </ol>

Kolumna 1 Oznaczenie substancji lub grupy substancji	Kolumna 2 Warunki ograniczenia
	<p>6. Pkt 5 nie ma zastosowania do:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) baterii do pojazdów elektrycznych używanych w układach wysokiego napięcia<sup>(1)</sup>, wmontowanych do pojazdów kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) 2018/858 i które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2019 r., lub używanych jako części zamienne do tych pojazdów;</li> <li>b) baterii do pojazdów elektrycznych nieobjętych lit. A) niniejszego punktu, wmontowanych do pojazdów, w tym pojazdów specjalnego przeznaczenia kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) 2018/858 i które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2024 r., lub używanych jako części zamienne do tych pojazdów.</li> </ul> <p>7. Baterie SLI wmontowane do pojazdów, w tym pojazdów specjalnego przeznaczenia, kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) 2018/858 nie mogą zawierać więcej niż 0,1 % wagowo ołowiu (wyrażonego jako ołów metaliczny) w jednorodnym materiale.</p>

Kolumna 1 Oznaczenie substancji lub grupy substancji	Kolumna 2 Warunki ograniczenia
	<p>8. Pkt 7 nie ma zastosowania do:</p> <p>a) baterii SLI używanych w zastosowaniach wymagających napięcia 12 V w pojazdach, w tym pojazdach specjalnego przeznaczenia, kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) 2018/858<sup>1</sup>;</p> <p>b) baterii SLI używanych w zastosowaniach wymagających napięcia 24 V w pojazdach specjalnego przeznaczenia kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) 2018/858<sup>2</sup>;</p> <p>c) baterii SLI używanych do zastosowań innych niż zastosowania objęte lit. a) i b) niniejszego punktu w pojazdach, w tym pojazdach specjalnego przeznaczenia, kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) 2018/858, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2024 r.</p>
<p>4. Chrom sześciowartościowy nr CAS 18540-29-9 nr WE 606-053-1 i jego związki</p>	<p>Baterie wmontowane do pojazdów, w tym pojazdów specjalnego przeznaczenia, kategorii M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub> zdefiniowanych w rozporządzeniu (UE) 2018/858 nie mogą zawierać więcej niż 0,1 % wagowo chromu sześciowartościowego (wyrażonego jako metaliczny chrom sześciowartościowy) w jednorodnym materiale.</p>

<sup>(1)</sup> Układy o napięciu > 75 V DC, jak przewidziano w art. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/35/UE<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Niniejsze wyłączenie zostanie poddane przeglądowi w 2030 r.

<sup>2</sup> Niniejsze wyłączenie zostanie poddane przeglądowi w 2030 r.

<sup>3</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/35/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku sprzętu elektrycznego przewidzianego do stosowania w określonych granicach napięcia (Dz.U. L 96 z 29.3.2014, s. 357, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj>).

### ZAŁĄCZNIK XIII

#### KRYTERIA, KTÓRE MAJĄ SPEŁNIAĆ ZAKŁADY W PAŃSTWACH TRZECICH PRODUKUJĄCE MATERIAŁY POCHODZĄCE Z RECYKLINGU

Część A KRYTERIA MAJĄCE NA CELU WYKAZANIE, ŻE MATERIAŁ POCHODZĄCY Z RECYKLINGU ZOSTAŁ WYPRODUKOWANY W ZAKŁADZIE SPEŁNIAJĄCYM OKREŚLONE WYMOGI OCHRONY ZDROWIA LUDZI, KLIMATU I ŚRODOWISKA OKREŚLONE W PRAWIE UNII LUB RÓWNOWAŻNE TYM WYMOGOM (ZGODNIE Z ART. 6 UST. 4)

1. Zakład znajdujący się w państwie trzecim, zaangażowany w produkcję materiału pochodzącego z recyklingu, musi spełniać następujące warunki w swojej rzeczywistej działalności:
  - a) spełnia wymogi dotyczące recyklingu odpadów i prowadzi swoją działalność zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi dotyczącymi ochrony środowiska;
  - b) jest zaprojektowany, zbudowany i eksploatowany w sposób bezpieczny i bezpieczny dla środowiska, a w szczególności dysponuje wymaganymi procesami, odpowiednią technologią gospodarowania odpadami, organizacją i infrastrukturą do recyklingu danych odpadów;
  - c) pozyskuje odpady z tworzyw sztucznych z państwa członkowskiego lub z państwa, które przestrzega prawa unijnego lub spełnia normy równoważne z normami państw członkowskich w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa pracowników, oraz prowadzi działalność w takim państwie zgodnie z kryteriami określonymi w pkt 3;

- d) w zakładzie tym wprowadzono i działają systemy zarządzania i monitorowania oraz procedury i techniki, których celem jest zapobieganie, zmniejszanie, minimalizacja oraz – w zakresie, w jakim jest to możliwe – wyeliminowanie:
  - (i) zagrożeń dla zdrowia i bezpieczeństwa danych pracowników i ludności w pobliżu zakładu; oraz
  - (ii) niekorzystnego wpływu na środowisko spowodowanego przez działalność zakładu (w szczególności dzięki odpowiednim środkom podjętym w celu monitorowania i eliminowania zanieczyszczenia);
- e) zapewnia identyfikowalność wszystkich odpadów przyjmowanych i przetwarzanych w zakładzie, w tym zapewnia, aby wszystkie odpady reszkowe wytworzone w wyniku jego działalności były dokumentowane i przekazywane wyłącznie do zakładów gospodarowania odpadami, które są uprawnione do przetwarzania takich odpadów reszkowych;
- f) podjął środki służące oszczędności energii i ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych związanych z jego działalnością;
- g) prowadzi i jest w stanie dostarczyć dokumentację z ostatnich pięciu lat dotyczącą swojej działalności w zakresie gospodarowania odpadami; jeżeli zakład działa krócej niż pięć lat, prowadzi on i jest w stanie dostarczyć dokumentację dotyczącą swojej działalności w zakresie gospodarowania odpadami od początku prowadzenia swojej działalności;
- h) jego operator lub osoby nim zarządzające nie zostali skazani za prowadzenie nielegalnej działalności związanej z gospodarowaniem odpadami w ciągu ostatnich pięciu lat.

2. Następujące lub równoważne zasady bierze się pod uwagę jako punkt odniesienia oraz w stosownych przypadkach:
  - a) szczególne wymogi dotyczące przetwarzania określonych odpadów i obliczania ilości przetwarzanych odpadów, które są obowiązkowe na podstawie przepisów Unii, oraz dotyczące rozliczania ilości wyprodukowanych materiałów pochodzących z recyklingu;
  - b) konkluzje dotyczące najlepszych dostępnych technik przyjęte w odniesieniu do określonych rodzajów działalności na podstawie dyrektywy 2010/75/UE.
  
3. Odpady z tworzyw sztucznych przetwarza się w sposób zgodny z wymogami określonymi w prawie Unii lub równoważnym z tymi wymogami, i muszą one pochodzić z państwa członkowskiego lub państwa stosującego kompleksowe ramy gospodarowania odpadami, które mają zastosowanie na całym jego terytorium oraz wykazują jego zdolność i gotowość do zagwarantowania bezpiecznego dla środowiska gospodarowania odpadami, z uwzględnieniem w szczególności następujących kryteriów:
  - a) wdrożone i planowane środki mające na celu zapewnienie bezpiecznego dla środowiska gospodarowania odpadami na jego terytorium, takie jak wprowadzenie systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta lub równoważnego systemu wdrażającego zasadę „zanieczyszczający płaci”;
  - b) wdrożone i planowane środki mające na celu zwiększenie udziału pokonsumenckich tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu pojazdów oraz wskaźniki monitorowania tych środków;

- c) wdrożone i planowane środki mające na celu zwiększenie udziału tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich włączonych do pojazdów wprowadzanych wprowadzane do obrotu na rynku krajowym oraz wskaźniki monitorowania tych środków.

**Część B KRYTERIA MAJĄCE NA CELU WYKAZANIE, ŻE MATERIAŁ POCHODZĄCY Z RECYKLINGU ZOSTAŁ WYPRODUKOWANY ZGODNIE Z WYMOGAMI OKREŚLONYMI W ART. 6 UST. 1, 2 I 3**

Zakład znajdujący się w państwie trzecim zaangażowany w produkcję materiału pochodzącego z recyklingu, musi spełniać następujące warunki w swojej rzeczywistej działalności:

1. Zakład musi być w stanie dostarczyć dowody na to, że produkuje materiały pochodzące z recyklingu odpadów pokonsumenckich. Jeżeli zakład produkuje również materiały pochodzące z odpadów przedkonsumenckich lub z surowców, musi być w stanie wykazać, że wyraźnie rozróżnia poszczególne rodzaje materiałów. Zakład zapewnia dostarczanie wyłącznie materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich jako warunek uwzględnienia tych materiałów w ramach celów określonych w art. 6.
2. Zakład produkujący materiały pochodzące z recyklingu odpadów pokonsumenckich pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji lub pojazdów naprawionych musi być w stanie wykazać, że odpady takie zebrano oddzielnie i nie zmieszano ich z materiałami innego pochodzenia w sposób uniemożliwiający identyfikowalność tych odpadów przed ich przybyciem do zakładu i w trakcie całego procesu recyklingu.

## ZAŁĄCZNIK XIV

### WYMOGI DOTYCZĄCE AUDYTÓW, PODMIOTÓW CERTYFIKUJĄCYCH I AUDYTORÓW

#### Część A SZCZEGÓŁOWE WYMOGI DOTYCZĄCE OSÓB TRZECICH PRZEPROWADZAJĄCYCH AUDYTY

1. Osoba trzecia przeprowadzająca audyty zakładów znajdujących się w państwie trzecim zgodnie z art. 6 ust. 5 musi być niezależna od dostawcy, wytwórcy lub podmiotu zaangażowanego w produkcję materiału pochodzącego z recyklingu i od kontrolowanego zakładu. W tym celu osoba trzecia musi być w stanie udokumentować, że:
  - a) nie jest częścią tych podmiotów ani nie znajduje się pod ich kontrolą;
  - b) ustanowiła i stosuje procedury gwarantujące jej bezstronność, w tym:
    - (i) stałą ocenę zagrożeń dla swojej bezstronności;
    - (ii) identyfikację, eliminowanie i ograniczenie zagrożeń dla bezstronności wynikających z nacisków finansowych, handlowych i innych;
    - (iii) ocenę zagrożeń dla jej bezstronności wynikających ze stosunków między jej personelem;

- c) jest ustrukturyzowana i zarządzana w sposób zapewniający niezależność i bezstronność, w tym:
  - (i) można ją wyraźnie zidentyfikować w ramach podmiotu prawnego, jeżeli ten podmiot prawny prowadzi również działalność niezwiązaną z audytami;
  - (ii) ma przepisy dotyczące sprawozdawczości z prowadzonych działań audytowych;
  - (iii) jej personel ma jasno określone obowiązki w zakresie przeprowadzania audytów.

2. Uznaje się, że osoba trzecia przeprowadzająca audyty zgodnie z art. 6 ust. 5 ma odpowiednie kwalifikacje w dziedzinie audytów oraz przetwarzania odpadów, jeżeli ma ona wystarczającą liczbę wykwalifikowanych pracowników, bezpośrednio lub za pośrednictwem podwykonawstwa, którzy są regularnie szkoleni, oraz jeżeli jej personel zaangażowany w przeprowadzanie takich audytów ma udokumentowane doświadczenie zawodowe we wszystkich następujących dziedzinach:

- a) przeprowadzanie audytów zakładów przetwarzających odpady;
- b) operacje przetwarzania odpadów;
- c) systemy zarządzania środowiskiem oraz bezpieczeństwem i higieną pracy;
- d) produkcja materiałów pochodzących z recyklingu.

3. Aby wykazać zgodność z kryteriami, o których mowa w pkt 1 i 2 niniejszej części, strona trzecia przeprowadzająca audyt lub certyfikację powołuje się na posiadany certyfikat spełnienia unijnych lub równoważnych międzynarodowych norm istotnych dla przeprowadzania audytów, takich jak norma międzynarodowa ISO 19011:2018 lub norma ISO/IEC 17020:2012.

#### Część B PRZEDMIOT AUDYTU

1. W ramach audytu, o którym mowa w art. 6 ust. 5, sprawdza się, czy w swojej rzeczywistej działalności zakład znajdujący się w państwie trzecim zaangażowany w produkcję materiałów pochodzących z recyklingu spełnia warunki wymienione w załączniku XIII w swojej rzeczywistej działalności.
2. W sprawozdaniach z audytu wyraźnie wskazuje się imiona i nazwiska oraz dane kontaktowe osób, które przeprowadziły audyty.

---

## ZAŁĄCZNIK XV

### TABELA KORELACJI

1. Dyrektywa 2000/53/WE

Dyrektywa 2000/53/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 1	art. 1
art. 2 pkt 1	art. 3 pkt 1
art. 2 pkt. 2	art. 3 pkt 2
art. 2 pkt 3	art. 3 pkt 23
art. 2 pkt 4	art. 3 pkt 39
art. 2 pkt 5	art. 3 pkt 18
art. 2 pkt 6	art. 3 pkt 4
art. 2 pkt 7	art. 3 pkt 39
art. 2 pkt 8	art. 3 pkt 39
art. 2 pkt 9	art. 3 pkt 39
art. 2 pkt 10	art. 3 pkt 35
art. 2 pkt 11	–
art. 2 pkt 11 lit. a)	–
art. 2 pkt 11 lit. b)	–
art. 2 pkt 11 lit. c)	–
art. 2 pkt 11 lit. d)	–
art. 2 pkt 12	–
art. 2 pkt 13	–
art. 3 ust. 1	art. 2 ust. 1 lit. a)

Dyrektywa 2000/53/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 3 ust. 2	–
art. 3 ust. 3	–
art. 3 ust. 4	–
art. 3 ust. 5	–
art. 4 ust. 1 lit. a)	art. 5 ust. 1
art. 4 ust. 1 lit. b)	art. 7 ust. 1
art. 4 ust. 1 lit. c)	art. 6
art. 4 ust. 2 lit. a)	art. 5 ust. 4 i 5
art. 4 ust. 2 lit. b) pkt (i)	art. 5 ust. 6 lit. a)
art. 4 ust. 2 lit. b) pkt (ii)	art. 5 ust. 6 lit. b)
art. 4 ust. 2 lit. b) pkt (iii)	art. 5 ust. 6 lit. c)
art. 4 ust. 2 lit. b) pkt (iv)	art. 5 ust. 6 lit. d)
art. 4 ust. 2 lit. c)	–
art. 5 ust. 1 tiret pierwsze	–
art. 5 ust. 1 tiret drugie	art. 23 ust. 3 lit. b)
art. 5 ust. 2	art. 24 ust. 1
art. 5 ust. 3 akapit pierwszy	art. 25
art. 5 ust. 3 akapit drugi	art. 25 ust. 1
art. 5 ust. 3 akapit trzeci	–
art. 5 ust. 4 akapit pierwszy	art. 24 ust. 2
art. 5 ust. 4 akapit drugi	art. 16 i art. 20 ust. 1 lit. a)
art. 5 ust. 4 akapit trzeci	art. 24 ust. 2
art. 5 ust. 4 akapit czwarty	–
art. 5 ust. 5 akapit pierwszy	art. 25 ust. 1 i załącznik IX
art. 5 ust. 5 akapit drugi	–

Dyrektywa 2000/53/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 6 ust. 1	art. 26 ust. 1 i 2
art. 6 ust. 2 akapit pierwszy	art. 15 ust. 1
art. 6 ust. 2 akapit drugi	–
art. 6 ust. 3 akapit pierwszy	art. 29 ust. 1 i załącznik VII część C
art. 6 ust. 3 akapit drugi	art. 28 ust. 1
art. 6 ust. 4	art. 15 ust. 2
art. 6 ust. 5	art. 26 ust. 4
art. 6 ust. 6	art. 26 ust. 3
art. 7 ust. 1	art. 30 ust. 1
art. 7 ust. 2 lit. a)	–
art. 7 ust. 2 lit. b)	art. 33 ust. 1 lit. a) i b)
art. 7 ust. 2 akapit drugi	–
art. 7 ust. 2 akapit trzeci	–
art. 7 ust. 3	–
art. 7 ust. 4	–
art. 7 ust. 5	–
art. 8 ust. 1	art. 12 ust. 1
art. 8 ust. 2	art. 12 ust. 2
art. 8 ust. 3	art. 11 ust. 1
art. 8 ust. 4	art. 11 ust. 1 i 3
art. 9 ust. 1a akapit pierwszy	art. 50 ust. 1 akapit pierwszy
art. 9 ust. 1a akapit drugi	art. 50 ust. 1 akapit drugi
art. 9 ust. 1a akapit trzeci	art. 50 ust. 1 akapit trzeci
art. 9 ust. 1b	art. 50 ust. 2

Dyrektywa 2000/53/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 9 ust. 1c	art. 50 ust. 3 akapit trzeci
art. 9 ust. 1d	art. 50 ust. 5
art. 9 ust. 2	art. 9 oraz załącznik V część A
art. 9a ust. 1	art. 51 ust. 1
art. 9a ust. 2	art. 51 ust. 2
art. 9a ust. 3	art. 51 ust. 3
art. 9a ust. 4	art. 51 ust. 4
art. 9a ust. 5	art. 51 ust. 5
art. 9a ust. 6	art. 51 ust. 6
art. 10 ust. 1	–
art. 10 ust. 2	–
art. 10 ust. 3	–
art. 10a	art. 56
art. 11 ust. 1	art. 52 ust. 1
art. 11 ust. 2	art. 52 ust. 2
art. 12 ust. 1	art. 59 ust. 1
art. 12 ust. 2	art. 59 ust. 2
art. 12 ust. 3	–
art. 13	–
załącznik I	załącznik VIII
załącznik II	załącznik IV

2. Dyrektywa 2005/64/WE

Dyrektywa 2005/64/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 1 akapit pierwszy	art. 1
art. 1 akapit drugi	–
art. 2	art. 2 ust. 1 lit. a)
art. 3 lit. a)	–
art. 3 lit. b)	–
art. 3 lit. c)	art. 2 ust. 2 lit. a)
art. 4 pkt 1	art. 3 pkt 1
art. 4 pkt 2	–
art. 4 pkt 3	art. 3 pkt 3
art. 4 pkt 4	art. 3 pkt 2
art. 4 pkt 5	załącznik III
art. 4 pkt 6	–
art. 4 pkt 7	art. 3 pkt 40
art. 4 pkt 8	–
art. 4 pkt 9	art. 3 pkt 4
art. 4 pkt 10	art. 3 pkt 39
art. 4 pkt 11	–
art. 4 pkt 12	art. 3 pkt 39
art. 4 pkt 13	art. 3 pkt 5
art. 4 pkt 14	art. 3 pkt 6
art. 4 pkt 15	art. 3 pkt 7
art. 4 pkt 16	–
art. 4 pkt 17	–

Dyrektywa 2005/64/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 4 pkt 18	–
art. 4 pkt 19	–
art. 4 pkt 20	–
art. 5 ust. 1	–
art. 5 ust. 2	art. 8 ust. 2
art. 5 ust. 3	art. 8 ust. 3
art. 5 ust. 4	–
art. 6 ust. 1	–
art. 6 ust. 2 akapit drugi	art. 5 ust. 4 i 5
art. 6 ust. 3	art. 9
art. 6 ust. 4	–
art. 6 ust. 5	–
art. 6 ust. 6	–
art. 6 ust. 7	–
art. 6 ust. 8	–
art. 7 lit. a)	załącznik VIII część E
art. 7 lit. b)	załącznik VIII część E
art. 8	–
art. 9	–
art. 10 ust. 1	–
art. 10 ust. 2	–
art. 10 ust. 3	–
art. 10 ust. 3	–
art. 10 ust. 4	–

Dyrektywa 2005/64/WE	Niniejsze rozporządzenie
art. 11 ust. 1	–
art. 11 ust. 2	–
art. 12	–
art. 13	–
załącznik I	art. 4 ust. 1
załącznik II	–
załącznik III	–
załącznik VII	–
załącznik V	załącznik VIII część E
załącznik VI	–