



Bruksela, 11 czerwca 2025 r.
(OR. en)

10092/25

**Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0284(COD)**

**ENV 502
ENT 95
MI 370
CODEC 778**

NOTA

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Rada

Dotyczy: Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów i w sprawie zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmieniającego rozporządzenia (UE) 2018/858 i 2019/1020 oraz uchylającego dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE.
– Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

1. 13 lipca 2023 r. Komisja Europejska opublikowała wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów oraz zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmieniającego rozporządzenia (UE) 2018/858 i 2019/1020 oraz uchylającego dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE (zwany dalej „wnioskiem”).
2. Komisja przedstawiła swój wniosek ustawodawczy i towarzyszącą mu ocenę skutków przy okazji wstępnej wymiany poglądów na posiedzeniu Grupy Roboczej ds. Środowiska 3 października 2023 r. podczas hiszpańskiej prezydencji w Radzie.

3. We wniosku określono wymogi mające na celu zapewnienie, aby nowe pojazdy były projektowane w sposób ułatwiający ich recykling i ponowne użycie oraz regenerację części i komponentów. Proponuje się w nim również wprowadzenie obowiązkowego celu w zakresie stosowania tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu oraz upoważnienie Komisji do wydawania aktów delegowanych w celu określania w przyszłości celów w zakresie stali, surowców krytycznych i aluminium pochodzących z recyklingu. Wniosek ma na celu wzmocnienie rozszerzonej odpowiedzialności producenta i zawiera bardziej rygorystyczne środki identyfikowalności i kontroli, aby poszerzyć zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji i rozwiązać utrzymujący się problem „zaginionych pojazdów”. Ponadto proponuje się w nim zakaz wywozu używanych pojazdów, które nie są już zdadne do ruchu drogowego, pozwalający Unii wywiązać się ze swoich zobowiązań, aby nie przyczyniać się do zanieczyszczenia w państwach trzecich i zatrzymywać cenne materiały w UE. Wniosek ma również na celu lepsze przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji poprzez ustanowienie celu w zakresie recyklingu tworzyw sztucznych oraz obowiązkowe usuwanie części i komponentów przed strzępieniem w celu wzmocnienia gospodarki o obiegu zamkniętym.
4. W Parlamencie Europejskim dossier przekazano jednocześnie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (ENVI) oraz Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów (IMCO), które wyznaczyły na sprawozdawców odpowiednio Jensa GIESEKEGO (PPE, DE) i Pauliusa SAUDARGASA (PPE, LT).
5. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał opinię 13 grudnia 2023 r.
6. Na szczeblu grupy roboczej wniosek był omawiany na siedemnastu posiedzeniach podczas prezydencji hiszpańskiej, belgijskiej, węgierskiej i polskiej. Pierwszy tekst kompromisowy został przygotowany i opublikowany podczas prezydencji belgijskiej¹. Kolejna propozycja kompromisowa została przygotowana podczas prezydencji węgierskiej². Obecna prezydencja polska przygotowała dwa kolejne teksty kompromisowe³.

¹ Dok. 11733/24.

² Dok. 16429/24.

³ Dok. 6117/25 i 8543/25.

7. Prezydencja belgijska poinformowała delegacje o aktualnej sytuacji w ramach punktu „Sprawy różne” porządku obrad Rady ds. Środowiska 17 czerwca 2024 r., a debata orientacyjna na temat wniosku odbyła się na posiedzeniu Rady ds. Środowiska 17 grudnia 2024 r. podczas prezydencji węgierskiej. 30 kwietnia 2025 r. Coreper przedstawił wytyczne dotyczące dalszych prac nad kwestią odpadów pokonsumenckich kwalifikujących się do zaliczenia na poczet celów dotyczących minimalnej zawartości materiałów pochodzących z recyklingu.
8. 4 czerwca 2025 r. Coreper omówił wniosek w ramach przygotowań do posiedzenia Rady ds. Środowiska i stwierdził, że – z zastrzeżeniem pewnych dostosowań odzwierciedlonych w załączniku do niniejszej noty – może on zostać przekazany Radzie, aby wypracowała podejście ogólne na posiedzeniu 17 czerwca 2025 r.

II. GŁÓWNE ELEMENTY TEKSTU KOMPROMISOWEGO PREZYDENCJI

a) Podstawa prawna

Komisja zaproponowała, aby podstawą prawną całego wniosku był art. 114 TFUE. Biorąc pod uwagę dyskusje na szczeblu grupy roboczej, prezydencja dodała art. 192 ust. 1 TFUE jako podstawę prawną rozdziałów IV i V wniosku, które dotyczą zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz pojazdów używanych i ich wywozu, natomiast pozostałe przepisy rozporządzenia, w szczególności jego rozdziały II i III, które dotyczą przede wszystkim produkcji nowych pojazdów, nadal opierają się na art. 114 TFUE.

b) Rozszerzenia zakresu stosowania (art. 2)

Kilka delegacji poparło zwiększenie poziomu ambicji w odniesieniu do tzw. pojazdów ciężkich oraz pojazdów dwu- lub trzykołowych i czterokołowców. Obejmuje ono nowe obowiązki, które początkowo były przewidziane wyłącznie dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, takie jak projektowanie umożliwiające usunięcie niektórych części, ustanowienie strategii obiegu zamkniętego lub etykietowanie części. Jednocześnie system rozszerzonej odpowiedzialności producenta w odniesieniu do pojazdów ciężkich i motocykli powinien obejmować nie tylko ich zbieranie i oczyszczanie z substancji szkodliwych, jak proponuje Komisja, ale również koszty całego łańcucha przetwarzania, jak ma to już miejsce w przypadku samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych. Większość tych nowych obowiązków będzie miała również zastosowanie do motocykli kategorii L_{1e} i L_{2e}, które nie zostały uwzględnione w pierwotnym wniosku Komisji.

Ponadto do zakresu stosowania rozporządzenia dodano niektóre pojazdy specjalnego przeznaczenia w celu dalszego zwiększenia korzyści w zakresie obiegu zamkniętego i przetwarzania. Z zakresu stosowania wyłączone są przyczepy kempingowe, pojazdy specjalnego przeznaczenia produkowane przez drobnych producentów oraz części pojazdów produkowanych przez drobnych producentów, które uzyskały homologację typu w ramach wielostopniowej homologacji typu, inne niż pojazd podstawowy.

Podobnie części pojazdów, które podlegają wielostopniowej homologacji typu na późniejszych etapach niż pojazd podstawowy, również będą obecnie objęte rozporządzeniem (chyba że są objęte wyżej wymienionym wyłączeniem dotyczącym małych serii).

c) Rozróżnienie między pojazdami używanymi a pojazdami wycofanymi z eksploatacji (art. 37)

W przypadku każdej zmiany własności zmienione podejście przewiduje wymóg przedstawienia dokumentacji poświadczającej, że pojazd nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Dokumentacja ta może być oceną zgodnie z załącznikiem I (zob. poniżej) lub ważnym świadectwem zdatności do ruchu drogowego. Odstępstwo od tego wymogu przewiduje się w odniesieniu do zmian własności pojazdów zdalnych do ruchu drogowego przeniesionej przez osoby fizyczne niebędące podmiotami gospodarczymi. Odstępstwo to nie ma jednak zastosowania do umów sprzedaży zawieranych przez internet, ponieważ stanowią one sytuację podwyższonego ryzyka. Powyższym zmianom towarzyszy zmiana definicji pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz znacząco zmieniony załącznik I, w którym określono wiążące i orientacyjne kryteria, które należy poddać ocenie w celu ustalenia, czy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. W załączniku I część C zawarto wyłączenia pojazdów o szczególnym znaczeniu kulturowym oraz w przypadkach, w których właściciel pojazdu podejmuje decyzję o przywróceniu go do stanu zdatności do ruchu drogowego.

d) Cele dotyczące minimalnej zawartości materiałów pochodzących z recyklingu (art. 6)

Aby utorować drogę do znacznych korzyści w zakresie obiegu zamkniętego przy jednoczesnym utrzymaniu realistycznego podejścia, tekst kompromisowy opiera się na trójetapowym podejściu do celów dotyczących minimalnej zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. Cele te stopniowo wzrastają z co najmniej 15 % do 72 miesięcy, przez 20 % po 96 miesiącach do 25 % po 120 miesiącach od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. W ramach mechanizmu ochronnego Komisja jest uprawniona do ustanawiania tymczasowych odstępstw od tych celów, w przypadku gdy brak dostępności lub nadmierne ceny tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu nadmiernie utrudniają przestrzeganie przepisów. Jeżeli chodzi o cele dotyczące minimalnej zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w innych materiałach, Komisja będzie uprawniona do ustalenia minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu na podstawie studium wykonalności, które musi przeprowadzić. Podobne uprawnienia przewidziano w odniesieniu do innych materiałów, a mianowicie aluminium, magnezu i ich stopów, a także neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru, niklu, kobaltu i boru.

e) Definicja odpadów pokonsumenckich zaliczanych na poczet celów dotyczących minimalnej zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu oraz audyty przeprowadzane przez strony trzecie (art. 3 ust. 11 i art. 6, załącznik XIII)

Definicję odpadów pokonsumenckich dostosowano zgodnie z zasadami WTO, aby umożliwić wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu zarówno z UE, jak i z państw trzecich. Zmianie tej towarzyszy system przeprowadzanych przez stronę trzecią audytów zakładów produkujących taki materiał pochodzący z recyklingu, niezależnie od tego, czy znajdują się one w UE, czy w państwie trzecim. Jednostki oceniające zgodność posiadają uznaną przez Unię lub równoważną, uznaną przez społeczność międzynarodową certyfikację do celów przeprowadzania audytów, taką jak ISO 19011:2018 lub ISO/IEC 17020:2012.

Audyty te mają potwierdzać, że zakłady spełniają wymogi ochrony zdrowia ludzkiego, klimatu i środowiska określone w prawie Unii lub równoważne tym wymogom oraz że odpady tworzyw sztucznych przetwarzane w takich zakładach pochodzą z państw posiadających kompleksową strategię gospodarowania odpadami.

Biorąc pod uwagę związek z globalnymi stosunkami handlowymi i łańcuchami dostaw, a także potrzebę znalezienia właściwej równowagi między korzyściami dla środowiska a konkurencyjnością przemysłu recyklingu i przemysłu motoryzacyjnego UE, równoważne warunki i audyty dotyczące materiałów poddanych recyklingowi w państwach trzecich powinny mieć zastosowanie dopiero 48 miesięcy po wejściu w życie przedmiotowego rozporządzenia. Oczekiwane skutki tych wymogów należy poddać bardziej kompleksowej ocenie 24 miesiące po wejściu w życie przedmiotowego rozporządzenia. Ponadto w art. 55 wprowadzono klauzulę przeglądowną.

f) Obowiązki producentów (strategia obiegu zamkniętego, paszport pojazdu – art. 9 i 13)

Aby zmniejszyć obciążenie producentów pojazdów, w tekście kompromisowym przewidziano, że obieg zamknięty musi być ustalany według kategorii pojazdów (tj. na przykład wszystkich pojazdów produkowanych przez producenta w kategorii N₁), a nie dla każdego modelu posiadającego homologację typu, jak było to określone w pierwotnym wniosku Komisji. Nie ma to zastosowania do niektórych informacji na temat rozwoju technologii przetwarzania ani do informacji na temat udziału materiałów pochodzących z recyklingu, które to informacje pozostają specyficzne dla danego typu pojazdu.

Jeżeli chodzi o cyfrowy paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, wprowadzono szereg uzupełnień, aby zapewnić jego integrację z innymi paszportami ustanowionymi na mocy przepisów Unii, takich jak rozporządzenie w sprawie ekoprojektu dla zrównoważonych produktów. Paszport będzie musiał zawierać informacje na temat części zawierających ołów, rtęć, kadm lub sześciowartościowy chrom, a także deklarację dotyczącą zawartości materiałów pochodzących z recyklingu, strategię dotyczącą obiegu zamkniętego oraz odniesienie do katalogu części zamiennych, w tym lokalizacji tych części w danym typie pojazdu.

g) Rozszerzona odpowiedzialność producenta (art. 16–22)

System rozszerzonej odpowiedzialności producenta zmieniono, aby zapewnić państwom członkowskim większą elastyczność w dostosowywaniu go do ich szczególnej sytuacji lub wcześniej obowiązujących przepisów. Obowiązki producentów mogą zatem zostać dostosowane w regionach najbardziej oddalonych, a państwa członkowskie mogą wymagać, aby producenci wypełniali swoje obowiązki wynikające z rozszerzonej odpowiedzialności producenta za pośrednictwem organizacji odpowiedzialności producenta.

Jeżeli chodzi o obliczanie opłaty w ramach rozszerzonej odpowiedzialności producenta, wyjaśniono, że obejmuje ona również koszty transportu z punktu zbierania do zakładu przetwarzania oraz że producenci pokrywają koszty dotyczące pojazdów, w przypadku których nie można zidentyfikować żadnego producenta (lub producent przestał istnieć), proporcjonalnie do ich udziału w rynku.

Ponadto konieczne było opracowanie specjalnego systemu transgranicznego na potrzeby wyjątkowej sytuacji, w której na terytorium państwa członkowskiego, w którym pojazd staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji, nie można zidentyfikować żadnego producenta zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu. W takiej sytuacji koszt pokrywa producent, który wprowadził pojazd do obrotu (w Unii); do celów rozszerzonej odpowiedzialności producenta powinien on mieć upoważnionego przedstawiciela w każdym państwie członkowskim. Państwa członkowskie mogą również wymagać uiszczenia odpowiedniej opłaty przy pierwszej rejestracji pojazdu używanego lub pojazdu, w odniesieniu do którego nie można zidentyfikować żadnego producenta, w celu pokrycia kosztów przetwarzania. Aby zapewnić zgodność z rozporządzeniem, przewidziano działania w zakresie współpracy i monitorowania.

h) Zbieranie (art. 23 i 24)

Tekst prezydencji doprecyzowuje, że pojazdy wycofane z eksploatacji mogą być dostarczane bezpośrednio do uprawnionego zakładu przetwarzania lub, za zgodą państwa członkowskiego, do punktu zbierania włączonego do systemu zbierania na jego terytorium, który to punkt będzie następnie zobowiązany do dostarczenia tych pojazdów do uprawnionego zakładu przetwarzania w terminie jednego miesiąca, aby zmniejszyć ryzyko nielegalnej działalności. Opcja nadania uprawnień punktom zbierania jest uważana za niezbędną, aby rozwiązać sytuację bardzo małych państw członkowskich lub regionów oddalonych, w których uprawnione zakłady przetwarzania nie są dostępne. W motywie 46 wyjaśniono również, że środki określające, czy dostarczenie pojazdów wycofanych z eksploatacji jest bezpłatne, mogą opierać się na zachętach finansowych.

i) Przetwarzanie (art. 27–36)

Tekst prezydencji w artykułach zawiera szereg wyjaśnień dotyczących obowiązków uprawnionych zakładów przetwarzania, a także dotyczących strzępienia i przechowywania pojazdów oraz usuwania z nich płynów i terminu oczyszczania z substancji szkodliwych, jak również dotyczących uprawnień Komisji do dostosowywania wymogów dotyczących przetwarzania, które jest obecnie wyraźnie ograniczone do postępu naukowego w zakresie technologii przetwarzania. W tekście prezydencji pozytywnie przeformułowano zakaz mieszanego strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji z innymi odpadami, zezwalając obecnie na tę operację, o ile technologia przetwarzania po strzępieniu spełnia pewne kryteria jakościowe i wartości graniczne. Te nowe wartości graniczne mają również zastosowanie jako warunek składowania odpadów innych niż obojętne pochodzących ze strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji. Tekst umożliwia usunięcie większej liczby wyłączeń dotyczących części i komponentów z załącznika VII część C, gdy możliwe jest osiągnięcie wartości granicznych przez technologię przetwarzania po strzępieniu; w ten sposób tekst jest lepiej dostosowany do przyszłych wyzwań, sprzyja innowacjom i jest neutralny technologicznie, ponieważ technologie przetwarzania po strzępieniu będą dalej się rozwijały w niedalekiej przyszłości. Części usuwanych z pojazdów wycofanych z eksploatacji nie należy uznawać za odpady, jeżeli ocena techniczna wykaże, że te części i komponenty nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia, jak określono w art. 31.

j) Wywóz pojazdów używanych (art. 37a–45)

Wyjaśniono, że kontrole celne mające na celu sprawdzenie, czy z Unii wywożone są wyłącznie pojazdy zdadne do ruchu drogowego, są w pełni zautomatyzowane i nadal opierają się na istniejących zasadach zarządzania ryzykiem bez konieczności bezpośrednich kontroli stanu poszczególnych pojazdów. Wyjaśniono również, że państwa członkowskie mogą nadal korzystać z istniejących aplikacji, w tym europejskiego systemu informacji o pojazdach i prawach jazdy (EUCARIS), aby połączyć się z MOVE-HUB, nową platformą wymiany wiadomości służącą połączeniu krajowych rejestrów elektronicznych państw członkowskich i krajowych systemów celnych za pośrednictwem unijnego środowiska jednego okienka w dziedzinie cel.

III. PODSUMOWANIE

9. Przygotowany przez prezydencję kompromisowy tekst podejścia ogólnego znajduje się w załączniku do niniejszej noty⁴.
10. W związku z powyższym Rada jest proszona o:
 - przeanalizowanie tekstu znajdującego się w załączniku, oraz
 - osiągnięcie porozumienia w sprawie podejścia ogólnego na posiedzeniu 17 czerwca 2025 r.

⁴ Fragmenty dodane do wniosku Komisji zaznaczono podkreśleniem, a skreślenia – symbolem [...]. Najnowsze zmiany w stosunku do dok. 9440/1/25 REV 1, omówione na posiedzeniu Coreperu 4 czerwca, zaznaczono **wytłuszczeniem i podkreśleniem** w przypadku uzupełnień i symbolem [...] – w przypadku skreśleń.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów oraz zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmieniające rozporządzenia (UE) 2018/858 i 2019/1020 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 oraz art. 192 ust. 1 w związku z art. 14–45, 46 i 48 niniejszego rozporządzenia,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

¹ Dz.U. C , , s. .

² Dz.U. C , , s. .

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie „Europejskiego Zielonego Ładu”³ („Europejski Zielony Ład”) to europejska strategia na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 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, produkowane i przetwarzane na etapie wycofywania z eksploatacji w sposób zrównoważony.
- (2) Sektor motoryzacyjny odpowiada za znaczną część zużycia energii i zasobów materiałowych w Unii, a tym samym w dużym stopniu przyczynia się do powstawania gazów cieplarnianych. Produkcja pojazdów w państwach trzecich w celu wprowadzenia ich do obrotu na rynku Unii wnosi wkład w globalną emisję 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”. Spowoduje to ograniczenie 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, które mają związek z produkcją nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii. Sytuacja ta może wywierać znaczący wpływ na środowisko w związku z zapotrzebowaniem na energię niezbędną do wydobycia i przetworzenia tych materiałów. Ślad środowiskowy związany z produkcją nowych pojazdów może wzrastać wraz z trwającą elektryfikacją floty, jak również z powodu powszechniejszego wykorzystania 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 odznaczać się większym śladem środowiskowym niż etap użytkowania pojazdów. Co więcej, obecne wymogi w prawie Unii dotyczące gospodarowania odpadami skutkują niewystarczającym poziomem odzysku zasobów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przy czym istnieje znaczny potencjał zwiększenia ilości i jakości części, komponentów i materiałów przeznaczonych do ponownego użycia, regeneracji, odnowienia lub recyklingu

³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Europejski Zielony Ład (COM(2019) 640 final).

pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Aby wyeliminować ten wpływ na środowisko i przyczynić się do obniżenia emisyjności sektora, należy usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku i 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 Europy⁴, stanowiącym wezwanie do dokonania przeglądu obecnych przepisów z myślą o „propagowaniu modeli biznesowych o obiegu zamkniętym poprzez powiązanie kwestii projektowych z przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, o opracowaniu przepisów dotyczących obowiązkowej zawartości materiałów z recyklingu w przypadku niektórych materiałów komponentów oraz o poprawie wydajności recyklingu”. Rada⁵ i Parlament⁶ również podkreśliły potrzebę ustanowienia nowych unijnych przepisów dotyczących powyższych kwestii w celu zastąpienia istniejących przepisów dotyczących homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o zdolność do ponownego użycia, zdolność do recyklingu i zdolność do odzysku, oraz przepisów dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji.

- (3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE⁷ określa zharmonizowane wymagania w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz cele w odniesieniu do ponownego użycia i recyklingu pojazdów, a także ich ponownego użycia i odzysku. Ustanawia obowiązki dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, jak również obowiązki dla podmiotów gospodarczych, w szczególności ograniczające użycie metali ciężkich w pojazdach. W dyrektywie utworzono także podstawowe zasady dotyczące rozszerzonej odpowiedzialności producenta, zgodnie z którymi producenci pojazdów mają obowiązek pokrycia części kosztów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- (4) W ocenie dyrektywy 2000/53/WE⁸ Komisja podkreśliła skuteczność tego aktu w osiąganiu wielu zawartych w nim pierwotnych celów, w szczególności w zakresie wyeliminowania kadmu, ołowiu, rtęci i sześciowartościowego chromu z pojazdów, zwiększenia liczby

⁴ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 11 marca 2020 r., Nowy plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy, (COM(2020) 98 final).

⁵ Konkluzje Rady z dnia 17 grudnia 2020 r., Ku ekologicznej odbudowie opartej na obiegu zamkniętym.

⁶ Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. w sprawie nowego planu działania dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym.

⁷ 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).

⁸ Ocena dyrektywy 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, SWD(2021) 61 final.

punktów zbierania w odniesieniu do pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz osiągnięcia celów dotyczących odzysku i recyklingu. Jak wynika z oceny, dyrektywa okazała się jednak niewystarczającą odpowiedzią na istotne kwestie związane ze zbieraniem pojazdów wycofanych z eksploatacji i nie była dostosowywana w celu zapewnienia wysokiej jakości przetwarzania tych pojazdów.

- (5) Dyrektywa 2005/64/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁹ reguluje kwestię homologacji typu pojazdów pod względem ich zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku, aby pojazdy te mogły spełnić cele określone w dyrektywie 2000/53/WE na etapie wycofywania z eksploatacji. Dyrektywa nie jest skuteczna, jeżeli chodzi o znaczne zwiększenie poziomów zdolności nowych pojazdów do ponownego użycia, recyklingu i odzysku, a także nie dostosowano jej, by uwzględniała funkcje nowych pojazdów, w przypadku których nastąpiły znaczne zmiany od czasu wejścia w życie przedmiotowej dyrektywy.
- (6) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858¹⁰ 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. Należy opracować oddzielny akt regulacyjny do celów procedury homologacji typu UE określonej w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858. Potrzebne jest również ustanowienie przepisów i wymogów dotyczących obiegu zamkniętego pojazdów w procesie homologacji typu UE. W celu zapewnienia, aby pojazdy spełniały te wymogi, konieczne jest zagwarantowanie ich weryfikacji w procesie homologacji typu UE. Przepisy administracyjne rozporządzenia (UE) 2018/858, w tym przepisy dotyczące nadzoru rynku, środków naprawczych i kar, mają zastosowanie do homologacji typu wydawanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Przepisy administracyjne rozporządzenia (UE) 2018/858, w tym przepisy dotyczące nadzoru rynku, środków naprawczych i kar, mają zastosowanie do homologacji typu wydawanych zgodnie z wymogami przewidzianymi w niniejszym rozporządzeniu.

⁹ 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).

¹⁰ 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).

- (7¹¹) 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. 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 ustanowienie przepisów regulujących warunki zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz wywozu pojazdów używanych. [...] Najskuteczniejszym sposobem ułatwienia przejścia sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym jest zatem ustanowienie jednolitych ram regulacyjnych na szczeblu unijnym, obejmujących w sposób zintegrowany i spójny projektowanie pojazdów, ich produkcję, wprowadzanie do obrotu w Unii oraz przetwarzanie po wycofaniu z eksploatacji. [...] Aby osiągnąć te cele [...], dyrektywę 2000/53/WE i dyrektywę 2005/64/WE należy zastąpić rozporządzeniem, na podstawie art. 114 i art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).
- (7a) W regionach najbardziej oddalonych, o których mowa w art. 349 TFUE, państwa członkowskie powinny mieć możliwość dostosowania obowiązków producentów w celu zagwarantowania usługi i pokrycia kosztów zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji w odniesieniu do charakterystyki tych regionów.

¹¹ Motyw nadal może podlegać zmianom

- (8) Dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów pasażerskich (M₁) i lekkich pojazdów użytkowych (N₁), które stanowią około 85 % wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii. Pozostałe pojazdy, czyli pojazdy dwu- i trójkołowe, samochody ciężarowe, autobusy i przyczepy, nie podlegają żadnym przepisom Unii, jeżeli chodzi o ich ekoprojekt i zarządzanie nimi na etapie wycofywania z eksploatacji. Z tego względu w celu zapewnienia ram o obiegu zamkniętym w odniesieniu do wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii, w tym w odniesieniu do ich racjonalnego ekologicznie przetwarzania, jak również w celu zapobiegania fragmentacji jednolitego rynku, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie nie tylko do pojazdów kategorii M₁ i N₁, ale również częściowo do [...] pojazdów kategorii L ([...]L_{1e}-L_{7e}), do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M₂, M₃, N₂, N₃, O) oraz do pojazdów specjalnego przeznaczenia. Brakuje kompleksowych informacji na temat przetwarzania takich pojazdów w Unii po ich wycofaniu z eksploatacji, co uniemożliwia zastosowanie do tych pojazdów tego samego systemu co system mający zastosowanie do pojazdów kategorii M₁ i N₁ po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia. Wymogi dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich obowiązkowego dostarczania do uprawnionych zakładów przetwarzania do celów przetwarzania, jak również ich oczyszczania z substancji szkodliwych i obowiązkowego usuwania części i komponentów w celu ponownego użycia i recyklingu przed strzępieniem [...] oraz warunków składowania odpadów innych niż obojętne pochodzących ze strzępienia powinny jednak mieć zastosowanie do pojazdów kategorii L ([...]L_{1e}-L_{7e}) oraz do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M₂, M₃, N₂, N₃, O) po pięciu latach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. W celu ułatwienia przetwarzania tych pojazdów wycofanych z eksploatacji ich producenci powinni być zobowiązani do dostarczania informacji na temat usuwania i zastępowania części, komponentów i materiałów pochodzących z takich pojazdów. Co więcej, przepisy regulujące rozszerzoną odpowiedzialność producenta powinny mieć zastosowanie do tych kategorii pojazdów i obejmować koszty ich zbierania, [...] oczyszczania z substancji szkodliwych i przetwarzania na etapie wycofywania z eksploatacji.

- (9) Jak wynika z badań¹², problemy związane z wywozem pojazdów używanych dotyczą nie tylko pojazdów pasażerskich (M₁) i lekkich pojazdów użytkowych (N₁), ale również większych pojazdów. W związku z tym przepisy te powinny mieć również zastosowanie do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M₂, M₃, N₂, N₃, O).
- (10) Pojazdy specjalnego przeznaczenia są projektowane w celu pełnienia szczególnych funkcji i wymagają specjalnych rozwiązań w zakresie dostosowania nadwozia, które nie są całkowicie objęte kontrolą producenta. [...] Utrudnia to obliczanie [...] zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku [...]. Koszty [...] zbierania, oczyszczania z substancji szkodliwych i obowiązkowego usuwania w odniesieniu do części i komponentów [...] pojazdów specjalnego przeznaczenia opartych na M₁ i N₁ oraz przetwarzania [...] takich pojazdów [...] powinni pokrywać producenci w ramach systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. W odniesieniu do pojazdów specjalnego przeznaczenia [...] kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O[...] przepisy w zakresie strategii dotyczącej obiegu zamkniętego i wywozu pojazdów używanych nie powinny mieć zastosowania. Do pojazdów specjalnego przeznaczenia opartych na M₁ i N₁ zastosowanie powinny mieć też przepisy dotyczące substancji w pojazdach, podobnie jak ma to miejsce na podstawie dyrektywy 2000/53/WE. Producent drugiego stopnia wytwarzający pojazdy, które uzyskały homologację typu w ramach wielostopniowej homologacji typu, nie jest w stanie obliczyć zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku w odniesieniu do pojazdów skompletowanych. Wymóg zgodności z niniejszym rozporządzeniem powinien zatem dotyczyć jedynie pojazdu podstawowego.

¹² <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

- (11) 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 stosownych wytycznych¹³ ocena taka pozostaje kwestią problematyczną. 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 podmioty gospodarcze i wszystkich właścicieli pojazdów zajmujących się pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Konieczne jest jednak również wprowadzenie wyłączeń, aby zachować możliwość określania przez państwa członkowskie sytuacji, w których poszczególne pojazdy nie powinny być uznawane za pojazdy wycofane z eksploatacji, mimo że spełniają odpowiednie kryteria, ze względu na ich status jako pojazdu o szczególnym znaczeniu kulturowym. Sytuacje te mogą obejmować na przykład pojazdy będące w posiadaniu kolekcjonerów lub muzeów, pojazdy konstruowane na zamówienie lub pojazdy wyścigowe, pod warunkiem że właściwe organy uznają ich szczególne znaczenie kulturowe.
- (12) Jak wynika z oceny dyrektywy 2000/53/WE, zawarte w niej przepisy dotyczące projektowania pojazdów z myślą o ułatwieniu ich demontażu i wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu miało bardzo ograniczony wpływ na projektowanie i produkcję nowych pojazdów, ponieważ procesy te nie były wystarczająco szczegółowe, konkretne i mierzalne.

¹³ Wytyczne korespondentów nr 9 w sprawie przemieszczania pojazdów stanowiących odpady,
https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

- (13) Uwzględnienie kwestii projektowania wszystkich pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii oraz etapu wycofywania ich z eksploatacji wymaga ustanowienia zharmonizowanych wymogów w zakresie obiegu zamkniętego podlegających weryfikacji na etapie homologacji typu. Projektowanie i produkcja pojazdów w taki sposób, aby ich części i komponenty mogły zostać ponownie użyte oraz aby zawarte w nich materiały nadawały się do recyklingu, jest istotne w celu uniknięcia 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 producenci i dostawcy pojazdów 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 wytwarzać nowe typy pojazdów w taki sposób, aby nadawały się one do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % w przeliczeniu na masę pojazdu oraz aby nadawały się do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 % w przeliczeniu na masę pojazdu, 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 umożliwienia monitorowania tych poziomów należy ustanowić nową metodę obliczania i weryfikacji wskaźników zdolności pojazdu do ponownego użycia, recyklingu i odzysku. Metoda 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 ustanowienia takiej metody. Do czasu jej ustanowienia zdolność do ponownego użycia, zdolność do recyklingu i zdolność do odzysku należy nadal obliczać zgodnie z normą ISO 22628:2002, jak przewidziano w dyrektywie 2005/64/WE.

- (14) Pojazdy powinny być projektowane i produkowane w sposób pozwalający na ograniczenie obecności substancji potencjalnie niebezpiecznych. W komunikacie z dnia 14 października 2020 r. dotyczącym „strategii w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności na rzecz nietoksycznego środowiska” („strategia w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności”)¹⁴ 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 nieodzwonne zastosowań społecznych, w szczególności w produktach konsumpcyjnych. W związku z tym należy w miarę możliwości minimalizować stosowanie substancji potencjalnie niebezpiecznych jako składników materiałów wykorzystywanych w pojazdach lub składników jakichkolwiek części lub komponentów pojazdów w celu zagwarantowania, aby pojazdy oraz materiały uzyskane w wyniku recyklingu pojazdów nie miały negatywnego wpływu na zdrowie ludzi lub środowisko przez cały cykl ich życia.
- (15) W dyrektywie 2000/53/WE przewidziano już ograniczenie stosowania ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu w pojazdach oraz zapewniono wyłączenia, kiedy to możliwe jest wykorzystanie tych substancji w określonych celach. W niniejszym rozporządzeniu należy przejść te istniejące uregulowania. 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 Rady¹⁵. Podobnie należy wprowadzić, na podstawie przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1021¹⁶, ograniczenia dotyczące stosowania substancji objętych regulacjami tego rozporządzenia. W związku z tym niniejsze rozporządzenie nie powinno przewidywać możliwości ograniczenia stosowania w pojazdach substancji innych niż ołów, rtęć, kadm i sześciowartościowy chrom.

¹⁴ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 14 [...] **października** 2020 r., Strategia w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności na rzecz nietoksycznego środowiska, (COM(2020) 667 final).

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

- (16) Dyrektywa 2000/53/WE przewiduje wyłączenia z ograniczeń dotyczących stosowania ołowiu i kadmu w bateriach wykorzystywanych w pojazdach, które to wyłączenia uwzględnia się w niniejszym rozporządzeniu. Stosowanie substancji w bateriach reguluje się jednak kompleksowo w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2023/[...]1542¹⁷. W związku z tym należy zająć się takimi substancjami [...], a związane z nimi ograniczenia i wynikające z nich wyłączenia należy w odpowiednim czasie przenieść, w stosownych przypadkach, do wspomnianego rozporządzenia w drodze przepisu zmieniającego zawartego w niniejszym rozporządzeniu. [...]
- (17) W celu uwzględnienia postępu naukowego i technicznego należy nadal przekazywać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany określonych w niniejszym rozporządzeniu wyłączeń z ograniczeń dotyczących stosowania w pojazdach ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu. Modyfikację lub usunięcie 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 zdrowie ludzkie i środowisko w całym cyklu życia pojazdów. Aby zapewnić skuteczne podejmowanie decyzji, koordynację i zarządzanie technicznymi, naukowymi i administracyjnymi aspektami zmiany niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do ograniczeń stosowania substancji w pojazdach, Europejska Agencja Chemikaliów powinna wspierać Komisję w przeprowadzeniu takiej oceny.

¹⁷ 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. 1–117[...]).

- (18) Aby zwiększyć obieg zamknięty w sektorze motoryzacyjnym, należy stopniowo projektować i produkować pojazdy w taki sposób, aby zamiast surowców pierwotnych zawierały materiały pochodzące z recyklingu. Wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu pozwala na bardziej zasobooszczędne wykorzystanie materiałów, obniża emisyjność produkcji i zmniejsza negatywny wpływ na środowisko w związku z wykorzystaniem surowców pierwotnych. Zwiększenie obiegu zamkniętego w przypadku pojazdów produkowanych w państwach trzecich, które wprowadza się na rynek unijny, przyczyni się również do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych na całym świecie, w tym w Unii. Zmniejsza również uzależnienie od surowców i energii związane z dostawami surowców pierwotnych, a jednocześnie wzmacnia rynek surowców wtórnych. Chociaż nie ma wymogów na poziomie międzynarodowym dotyczących stosowania materiałów pochodzących z recyklingu, wielu producentów już wmontowuje takie materiały do swoich pojazdów. Określenie celów i jednolitych przepisów dotyczących sposobu obliczania zawartości materiałów z recyklingu zapewni pewność prawa i przyczyni się do zapewnienia uczciwej konkurencji między producentami. Wymogi będą obowiązywały wszystkich producentów – niezależnie od ich siedziby – zamierzających wprowadzić pojazdy do obrotu w Unii. Uwzględniając znaczenie globalnych łańcuchów wartości w sektorze motoryzacyjnym, niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić pozyskiwanie surowców wtórnych spoza Unii.

- (19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych, należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach 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. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć procent zawartości materiałów z recyklingu w danym typie pojazdów należy osiągnąć, wbudowując tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji [...]. [...] Wybór tworzyw sztucznych objętych zakresem tych celów opiera się na rodzajach tworzyw sztucznych nadających się do recyklingu, określonych w specjalnym badaniu Wspólnego Centrum Badawczego (JRC)¹⁸ i ocenie skutków. W dokumentach tych żywice termoutwardzalne inne niż pianki poliuretanowe w siedzeniach i elastomery nie są uwzględniane w obliczaniu celów ze względu na to, że żywice termoutwardzalne szczególnie trudno jest poddać recyklingowi, a opony zostały wskazane w rozporządzeniu w sprawie ekoprojektu dla zrównoważonych produktów jako produkt o priorytetowym znaczeniu.[...] Jednak w przypadku gdyby brak dostępności lub nadmierne ceny określonych tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu nadmiernie utrudniał przestrzeganie minimalnych zawartości procentowych, Komisja powinna zostać uprawniona do uzupełnienia rozporządzenia w drodze ustanowienia tymczasowych odstępstw od celów w zakresie zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu, po konsultacji z państwami członkowskimi. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych [...] z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego zgodnie z innymi przepisami Unii obejmującymi szerszy wachlarz strumieni odpadów i produktów w sposób spójny i przekrojowy.

¹⁸ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0980feaf-2146-11ee-94cb-01aa75ed71a1/language-en>

- (19a) Propagowanie wykorzystywania tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu w pojazdach opiera się na założeniu, że zawartość materiału pochodzącego z recyklingu sama została wyprodukowana w sposób zrównoważony środowiskowo, tak aby ograniczyć ślad węglowy i wspierać gospodarkę o obiegu zamkniętym. W tym celu należy wprowadzić pewne środki bezpieczeństwa z myślą o zapewnieniu, aby sposób uzyskiwania zawartości materiału pochodzącego z recyklingu nie zniweczył korzyści dla środowiska wynikających ze stosowania takiej zawartości materiału pochodzącego z recyklingu w kolejnych pojazdach. W związku z tym konieczne jest zajęcie się powiązаныmi problemami środowiskowymi w sposób niedyskryminujący zarówno w odniesieniu do tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu produkowanych w Unii, jak i przywożonych. Aby zatem można je było zaliczyć na poczet celów dotyczących zawartości materiałów z recyklingu określonych w rozporządzeniu, tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu powinny podlegać równoważnym warunkom w odniesieniu do wymogów dotyczących ochrony zdrowia ludzkiego, klimatu i środowiska, w tym wymogów dotyczących emisji i gospodarowania odpadami, niezależnie od tego, czy proces recyklingu odbywa się w Unii Europejskiej, czy poza nią.
- (19b) Selektywna zbiórka odpadów z tworzyw sztucznych jest niezbędna, ponieważ ma bezpośredni, pozytywny wpływ na poziom zbierania, jakość zbieranego materiału oraz jakość recyklatów. Umożliwia ona recykling wysokiej jakości oraz zwiększa wykorzystanie wysokiej jakości surowców wtórnych. Dążenie do „społeczeństwa stosującego recykling” pomaga unikać wytwarzania odpadów oraz sprzyja wykorzystaniu odpadów jako zasobu, przy jednoczesnym zapobieganiu blokowaniu zasobów na niższych poziomach hierarchii postępowania z odpadami mającemu szkodliwy wpływ na środowisko i sprzecznemu z racjonalnym ekologicznie gospodarowaniem odpadami. Selektywna zbiórka zapobiega też mieszaniu odpadów niebezpiecznych i odpadów innych niż niebezpieczne, zapewniając bezpieczeństwo odpadów i ich przemieszczania, oraz zapobiega zanieczyszczeniu zgodnie z postanowieniami międzynarodowymi, takimi jak Konwencja bazylejska o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych¹⁹ z dnia 22 marca 1989 r., Konwencja Narodów Zjednoczonych z dnia 10 grudnia 1982 r. o prawie morza²⁰, Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji, sporządzona w Londynie w dniu 29 grudnia 1972 r., oraz protokół do niej z 1996 r. oraz załącznik V do Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z dnia 2 listopada 1973 r. (MARPOL), zmodyfikowanej przynależnym do niej protokołem z 1978 r.

¹⁹ Dz.U. L 39 z 16.2.1993, s. 3.

²⁰ Dz.U. L 179 z 23.6.1998, s. 3.

(19c) Konwencja w sprawie transgranicznego zanieczyszczenia powietrza na dalekie odległości²¹, sporządzona w Genewie w dniu 14 listopada 1979 r., wymaga od stron tej konwencji, aby chroniły środowisko przed zanieczyszczeniem powietrza oraz dążyły do ograniczenia oraz, w miarę możliwości, stopniowego zmniejszania zanieczyszczenia powietrza i zapobiegania temu zanieczyszczeniu, w tym transgranicznego zanieczyszczenia powietrza na dalekie odległości. Zgodnie z Konwencją o ochronie i użytkowaniu cieków transgranicznych i jezior międzynarodowych²², sporządzoną w Helsinkach w dniu 17 marca 1992 r., od stron wymaga się wprowadzenia środków w celu zapobiegania wszelkim transgranicznym skutkom zanieczyszczenia wody, ich kontrolowania i ograniczania. Zgodnie z deklaracją z Rio z 1992 r. przyjętą przez Konferencję Narodów Zjednoczonych „Środowisko i Rozwój”, zanieczyszczający powinien co do zasady ponosić koszty zanieczyszczenia. W związku z tym działalność przemysłowa, taka jak recykling tworzyw sztucznych, powinna iść w parze ze środkami zapobiegania zanieczyszczeniom i ich ograniczania.

(19ca) Warunki mające zastosowanie do materiałów poddanych recyklingowi w państwach trzecich, w tym wymogi dotyczące audytu, powinny mieć zastosowanie dopiero [48 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], a Komisja powinna bardziej całościowo ocenić oczekiwane skutki tych warunków w świetle rozwoju sytuacji na rynku i stosunków handlowych oraz powinna przedstawić swoją ocenę Radzie i Parlamentowi Europejskiemu [24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

(19[...].d) Aby osiągnąć cele w zakresie zawartości materiałów z recyklingu w opakowaniach przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, Komisja powinna opublikować, do 95 miesięcy po wejściu w życie rozporządzenia, przegląd stanu rozwoju technologicznego i efektywności środowiskowej biopochodnych tworzyw sztucznych w pojazdach oraz, w stosownych przypadkach, przedstawić wniosek ustawodawczy zawierający wymogi i cele w zakresie zrównoważoności.

²¹ Dz.U. L 171 z 27.6.1981, s. 13.

²² Dz.U. L 186 z 5.8.1995, s. 44.

- (20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich stali, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. Określenie przyszłego celu należy poprzedzić specjalnym badaniem przeprowadzanym przez Komisję, opracowanym w porozumieniu ze stosownymi zainteresowanymi stronami i obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej z odpadów pokonsumenckich stali, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.
- (21) Istnieje potencjał zwiększenia zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach, jeżeli chodzi o inne materiały powszechnie stosowane 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, a technologie sortowania i recyklingu stają się bardziej wydajne. W związku z tym Komisja powinna ocenić celowość, wykonalność i skutki określenia celów w zakresie zawartości pochodzących z recyklingu: neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru, niklu, kobaltu i boru stosowanych w magnesach trwałych, a także w zakresie aluminium i jego stopów lub magnezu i jego stopów. Jeżeli chodzi o wykonalność potencjalnego ustalenia celów dla określonych rodzajów stopów aluminium i magnezu, w badaniu powinno się uwzględnić ogólnie dopasowanie popytu do podaży wtórnej, a w szczególności zbadać zależność między maksymalizacją korzyści skali wynikającą z określenia minimalnej liczby rodzin stopów a maksymalizacją zachowania wartości wynikającą z podziału na szerszą gamę określonych rodzajów stopów.

- (22) W celu wzmocnienia słabo rozwiniętych rynków surowców wtórnych należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału [...] aluminium i jego stopów, magnezu i jego stopów, neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru, niklu, kobaltu lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziałów materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich obecnych w poszczególnych typach pojazdów. Metoda jest konieczna do tego, by doprecyzować definicję złomu pokonsumenckiego i przedkonsumenckiego. Jest to istotne, aby zachęcić do poprawy jakości i zachowania wartości, w szczególności w przypadku frakcji pokonsumenckich. Aby upowszechnić obniżanie emisyjności w drodze wykorzystania większej zawartości materiałów 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.
- (23) Zgodnie z wymogami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1252²³[...] oraz uwzględniając konieczność ustanowienia w niniejszym rozporządzeniu przepisów dotyczących zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach oraz surowców krytycznych stosowanych w częściach i komponentach pojazdów, przepisy te powinny obowiązywać jako sektorowe wdrożenie przepisów zawartych w rozporządzeniu (UE) 2024/1252[...]. Zapewni to usprawnienie wykonywania różnych obowiązków w zakresie informowania, etykietowania i usuwania – w ramach procedur określonych w niniejszym rozporządzeniu – oraz ich integrację z obowiązkami dotyczącymi innych części, komponentów i materiałów. Ponadto, aby zapewnić spójne stosowanie przepisów obu instrumentów, należy w niezbędnym zakresie zmienić rozporządzenie (UE) 2024/1252 za pomocą przepisu zmieniającego zawartego w niniejszym rozporządzeniu.

²³ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy na potrzeby zapewnienia bezpiecznych i zrównoważonych dostaw surowców krytycznych oraz zmieniającego rozporządzenia (UE) nr 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 i (UE) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

- (24) W celu zapewnienia recyklingu baterii zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2023/1542 [...] oraz możliwości wymiany i recyklingu silników elektrycznych (e-drive), które to silniki zawierają znaczne ilości metali ziem rzadkich, konieczne jest wprowadzenie wymogów dotyczących projektowania nowych typów pojazdów, zapewniających również możliwość łatwego usuwania baterii i silników elektrycznych (e-drive) na dowolnym etapie cyklu życia pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany niniejszego rozporządzenia w drodze dokonania przeglądu wykazu części i komponentów, które mają być zaprojektowane tak, by można je było usunąć z pojazdów i wymienić. W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania wspomnianego wymogu w zakresie projektowania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze.
- (25) System homologacji typu, określony w rozporządzeniu (UE) 2018/858 zobowiązuje producentów do wytwarzania przez nich pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z homologowanym typem pojazdu. W celu zapewnienia, aby producenci spełniali wymogi w zakresie obiegu zamkniętego, które obowiązują ich na etapie homologacji typu i są określone w niniejszym rozporządzeniu, oraz aby organy udzielające homologacji typu mogły zweryfikować zgodność, konieczne jest, aby producenci umieszczali w folderze informacyjnym informacje wymagane w procedurze homologacji typu. Aby zwiększyć przejrzystość i zapewnić przedstawianie wymaganych informacji dotyczących homologacji typu w sposób spójny z wymogami innych przepisów, w których reguluje się wymogi dotyczące homologacji typu pojazdów, Komisja powinna zmienić przepisy ustanowione w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/683²⁴, w którym normalizuje się dokumenty i informacje, które mają być zawarte w folderze informacyjnym, a tym samym określa wymogi administracyjne dotyczące homologacji typu.

²⁴ 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).

- (26) W celu zagwarantowania, że producenci samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych podejmą działania w celu zapewnienia spełnienia wymogów w zakresie obiegu zamkniętego określonych w niniejszym rozporządzeniu, oraz aby zachęcić ich do poprawy obiegu zamkniętego wprowadzanych do obrotu typów pojazdów, powinni oni opracować dla każdej kategorii pojazdu, w ramach której produkują nowy typ, kompleksową strategię dotyczącą obiegu zamkniętego i przedstawić ją organowi udzielającemu homologacji typu. Strategia ta powinna być oparta na sprawdzonych technologiach, dostępnych lub opracowywanych w momencie występowania o homologację typu pojazdu, i regularnie aktualizowana. Na podstawie przekazanych przez producentów strategii dotyczących obiegu zamkniętego Komisja powinna regularnie składać sprawozdania na temat obiegu zamkniętego w sektorze motoryzacyjnym. Aby uwzględnić postęp naukowo-techniczny w zakresie produkcji pojazdów i zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmiany na rynku w sektorze motoryzacyjnym i zmiany regulacyjne, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika zawierającego wymogi dotyczące zawartości strategii dotyczącej obiegu zamkniętego i jej aktualizacji.
- (27) W celu zwiększenia przejrzystości w zakresie wykorzystywania przez sektor motoryzacyjny materiałów pochodzących z recyklingu i zapewnienia zachęt do zwiększania poziomów zawartości materiałów z recyklingu należy zobowiązać producentów pojazdów do dostarczenia dokumentacji technicznej, w której wskazuje się 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 z recyklingu wiązałoby się ze szczególnie istotnymi korzyściami dla środowiska. Obowiązkowe oświadczenie powinno się przedkładać organowi udzielającemu homologacji typu, wraz z innymi dokumentami, jako część wniosku o homologację typu.

- (28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów a podmiotami gospodarującymi odpadami w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji umożliwiających bezpieczne usuwanie i wymianę określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii niezbędnych na potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych oraz silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, 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](#). Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali wymagane informacje. W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika V.
- (29) 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 zażądano od producentów pojazdów przekazywania informacji pozwalających profesjonalnym podmiotom gospodarującym odpadami pokonać problemy związane z kodowanymi cyfrowo częściami i komponentami w pojeździe, w przypadku gdy takie kodowanie uniemożliwia naprawę, konserwację lub wymianę części lub komponentów w innym pojeździe.

- (30) W celu etykietowania i identyfikacji wykonanych z tworzyw sztucznych i elastomerów części, komponentów i materiałów w pojazdach producenci i ich dostawcy powinni stosować normy kodowania komponentów i materiałów, pierwotnie ustanowione decyzją Komisji 2003/138/WE²⁵. Powinni zapewnić, aby wszystkie części i komponenty pojazdów były oznakowane zgodnie z innymi obowiązującymi przepisami Unii, w szczególności dotyczącymi etykietowania baterii i magnesów trwałych zawartych w pojazdach, które wprowadzają do obrotu. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika VI, w którym określa się sposób etykietowania części i komponentów pojazdów.

²⁵ 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. 58–59).

- (31) Aby ułatwić przetwarzanie pojazdów po wycofaniu z eksploatacji, producenci pojazdów powinni przekazywać, za pomocą narzędzi cyfrowych, dokładne, kompletne i aktualne informacje na temat bezpiecznego usuwania i wymiany części i komponentów pojazdów. Należy zatem opracować i udostępnić – w sposób spójny z innymi istniejącymi już w sektorze motoryzacyjnym lub będącymi w toku dalszego rozwoju cyfrowymi narzędziami informacyjnymi i platformami informacyjnymi związanymi z efektywnością środowiskową pojazdów i dostosowany do odpowiednich przepisów rozporządzenia (UE) 2023/1542 [...], rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2024/1781²⁶[...] oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [...]2024/1257²⁷ – cyfrowy paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, jako nośnik danych dla tych informacji. Aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze obejmujące ustalanie wymogów dotyczących projektu technicznego i działania paszportu oraz przepisów dotyczących lokalizacji nośnika danych lub innego identyfikatora umożliwiającego uzyskanie dostępu do paszportu w pojeździe.

²⁶ 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[...].

²⁷ 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 [...].

- (32) W celu zapewnienia, by we wszystkich państwach członkowskich producenci i inne podmioty gospodarcze byli objęci tymi samymi przepisami, niezbędne jest określenie zharmonizowanych przepisów dotyczących gospodarowania odpadami w odniesieniu do pojazdów wycofanych z eksploatacji. Powinno to doprowadzić do osiągnięcia wysokiego poziomu ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska w całej Unii. W efekcie nastąpiłaby również dalsza harmonizacja jakości usług gospodarowania odpadami świadczonych przez podmioty gospodarcze oraz ułatwienie funkcjonowania rynku surowców wtórnych.
- (33) Aby zagwarantować bezpieczne i racjonalne ekologicznie 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 przeprowadzenia operacji przetwarzania pojazdów po wycofaniu z eksploatacji w sposób zgodny z obowiązującym prawem unijnym i krajowym, w tym ze szczególnymi wymogami dotyczącymi przetwarzania ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu. Wyłącznie uprawnione zakłady przetwarzania powinny ponadto dysponować kompetencjami do wydawania świadectw złomowania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (33a) [...] W przypadku gdy producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta zawierają umowy z uprawnionymi zakładami przetwarzania w wyłącznym celu [...] spełnienia obowiązków w zakresie odpowiedzialności producenta, umowy te powinny być zgodne z przepisami prawa konkurencji i nie powinny zawierać klauzul zakazujących uprawnionym zakładom przetwarzania sprzedaży części i komponentów lub materiałów pochodzących z demontażu lub z operacji przetwarzania odpadów w odniesieniu do pojazdów wycofanych z eksploatacji podmiotom innym niż producent lub organizacja odpowiedzialności producenta. Umowy te mogłyby być wzorowane na modelu ustanowionym przez państwo członkowskie. [...]

- (34) W dyrektywie 2000/53/WE nakłada się na producentów pojazdów podstawowy obowiązek pokrycia części kosztów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji. 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/WE²⁸ – ustanowienie na poziomie Unii wymagań dotyczących zakresu odpowiedzialności producentów pojazdów związanej z zarządzaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Producentów powinna dotyczyć rozszerzona odpowiedzialność producenta w zakresie gospodarowania wprowadzonymi przez nich do obrotu pojazdami na etapie wycofywania ich z eksploatacji. Rozszerzona odpowiedzialność producenta powinna obejmować zobowiązania w celu zapewnienia, 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.
- (35) Aby ułatwić monitorowanie przestrzegania przez producentów obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, państwa członkowskie powinny ustanowić rejestr producentów. Wymogi dotyczące rejestracji 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 celów składania właściwym organom sprawozdań z wykonywania obowiązków z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Cechy tego rejestru oraz związane z nim aspekty proceduralne powinny być również spójne z rejestrem producentów ustanowionym rozporządzeniem (UE) 2023/1542[...], aby umożliwić producentom pojazdów i producentom baterii korzystanie z tego samego rejestru. Aby ułatwić rejestrację producentów we wszystkich państwach członkowskich, Komisja powinna utworzyć stronę internetową zawierającą linki do wszystkich rejestrów krajowych.
- (36) W przypadku udostępnienia po raz pierwszy przez producenta pojazdów na rynku na terytorium państwa członkowskiego, w którym producent nie ma siedziby, powinien on wskazać [...] upoważnionego przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Jeżeli więcej niż jeden producent jest reprezentowany w danym państwie członkowskim przez jednego upoważnionego przedstawiciela, przedstawiciel ten powinien podawać nazwę i dane kontaktowe każdego z reprezentowanych producentów oddzielnie.

²⁸ 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).

- (37) Producenci powinni mieć możliwość wyboru wykonywania obowiązków z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta indywidualnie lub wspólnie za pośrednictwem organizacji odpowiedzialności producenta przejmujących odpowiedzialność w ich imieniu, z wyjątkiem sytuacji, gdy państwo członkowskie wymaga, by producenta reprezentowała organizacja odpowiedzialności producenta. Organizacje odpowiedzialności producenta powinny zapewnić poufność danych przekazywanych im przez producentów. Aby zapewnić należyte uwzględnienie interesów wszystkich podmiotów gospodarczych i uniknąć sytuacji, w której podmioty gospodarujące odpadami byłyby stawiane w niekorzystnej sytuacji przy podejmowaniu decyzji w systemach rozszerzonej odpowiedzialności producenta, należy ustanowić regularny dialog pomiędzy odpowiednimi podmiotami zgodnie z art. 8a ust. 6 dyrektywy 2008/98/WE i przepisami prawa konkurencji. Należy zagwarantować ochronę tajemnicy przedsiębiorstwa i tajemnicy handlowej. [...].
- (38) Producenci powinni finansować tę część kosztów zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, która jest niezbędna do spełnienia wymogów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności obowiązków związanych z zapewnieniem wyższej jakości odzyskiwanych z pojazdów surowców wtórnych. Dokładny poziom kosztów takich operacji, jaki 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.

- (39) Wkłady finansowe producentów powinny również pokrywać koszty kampanii edukacyjnych mających na celu intensyfikację zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowienie systemu powiadamiania do wydawania i przekazywania świadectw złomowania oraz gromadzenia danych i zgłaszania ich do właściwych organów. Wszystkie te działania są niezbędne do zapewnienia właściwego zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w szczególności do śledzenia pojazdów, za które producenci są odpowiedzialni na podstawie niniejszego rozporządzenia. Ponadto, ze względu na to, że niniejsze rozporządzenie wprowadza zmiany dotyczące odpowiedzialności finansowej producentów za zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji objętych dyrektywą 2000/53/WE, należy wprowadzić odpowiednie przepisy uwzględniające przejście od dyrektywy 2000/53/WE do niniejszego rozporządzenia.
- (40) Producenci, którzy zdecydują się na indywidualne wypełnienie swoich obowiązków z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta, powinni również dostarczyć gwarancję do wykorzystania na potrzeby pokrycia kosztów zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Takie gwarancje mogą być wykorzystywane w szczególności w przypadkach, gdy zainteresowani producenci stają się niewypłacalni lub trwale zaprzestają działalności.
- (41) W przypadku gdy producent wykonuje obowiązki w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta zbiorowo, wspólnie z organizacją odpowiedzialności producenta, wkłady finansowe wnoszone przez producenta należy różnicować na podstawie zharmonizowanych kryteriów. Kryteria te powinny stwarzać zachęty gospodarcze dla producentów 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 zastosować przekazane [...] Komisji uprawnienia [...] wykonawcze w celu ustanowienia szczegółowych zasad dotyczących sposobu stosowania kryteriów modulacji wkładów finansowych wnoszonych na rzecz organizacji odpowiedzialności producenta.
- (41a) Jest możliwe, że niektóre państwa członkowskie ustanowiły już struktury rozszerzonej odpowiedzialności producenta i systemy gospodarowania odpadami, które stanowią podstawę odpowiednich krajowych zezwoleń i ustaleń umownych przy wdrażaniu dyrektywy 2000/53/WE. Te państwa członkowskie powinny mieć możliwość dalszego korzystania z tych systemów, pod warunkiem że są one zgodne z obowiązkami wynikającymi z niniejszego rozporządzenia.

W przypadku zarządzanych przez państwo organizacji odpowiedzialności producenta, które nie wymagają upoważnienia ze strony reprezentowanego producenta, określone w niniejszym rozporządzeniu wymogi dotyczące takiego upoważnienia nie powinny mieć zastosowania.

Jeżeli opłata z tytułu rozszerzonej odpowiedzialności producenta pobierana przez organizację ds. odpowiedzialności producenta jest klasyfikowana jako dochody publiczne, tak jak w przypadku zarządzanych przez państwo organizacji odpowiedzialności producenta, oraz w celu przestrzegania zasad budżetowych, które wymagają, aby dochody publiczne były oparte na dokładnych danych, państwo członkowskie powinno móc wymagać, by informacje określone w art. 49, które są istotne dla modulacji opłat, były częściej niż raz w roku przekazywane przez producenta właściwemu organowi odpowiedzialnemu za rejestr.

- (42) P[...]
[...] pojazdy często stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim niż to, w którym [...] zostały wprowadzone do obrotu. [...] O ile identyfikacja producenta w rozumieniu niniejszego rozporządzenia w państwie członkowskim, w którym pojazd staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji, jest możliwa, producent ten powinien pokryć koszty zbierania i przetwarzania pojazdu. Jednak ze względu na fakt, że identyfikacja producenta w państwie członkowskim, w którym pojazd staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji, nie zawsze jest możliwa, konieczne jest także wprowadzenie przepisów dotyczących transgranicznej rozszerzonej odpowiedzialności producenta, które powinny mieć zastosowanie wyłącznie w tej konkretnej sytuacji. Przepisy te powinny zapewniać, aby odpowiedzialność producenta należycie pokrywała ponoszone przez podmioty gospodarujące odpadami koszty zbierania i przetwarzania w państwie członkowskim, w którym pojazd staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji. W tym celu każdy producent wprowadzający pojazd na rynek unijny po raz pierwszy powinien wyznaczyć w każdym państwie członkowskim przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta i ustanowić mechanizmy współpracy transgranicznej z odpowiednimi podmiotami gospodarującymi odpadami. Producenci powinni również mieć możliwość upoważnienia organizacji odpowiedzialności producenta do działania w charakterze ich upoważnionego przedstawiciela. Wprowadzenie takiego mechanizmu przyczynia się do zapewnienia równych warunków działania dla uprawnionych zakładów przetwarzania w całej Unii i ułatwia opracowanie ogólnounijnego podejścia w przypadku indywidualnej odpowiedzialności producenta. Ponadto, aby pokryć koszty operacji gospodarowania odpadami, państwo członkowskie powinno mieć również możliwość żądania od właścicieli pojazdów uiszczenia opłaty administracyjnej za pojazdy używane lub pojazdy, w odniesieniu do których nie można zidentyfikować żadnego producenta, i które są rejestrowane w tym państwie członkowskim po raz pierwszy.

- (43) W celu zapewnienia przestrzegania tego obowiązku i uniknięcia zakłóceń na jednolitym rynku należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do ustanowienia dalszych szczegółowych przepisów dotyczących obowiązków producentów, państw członkowskich i podmiotów gospodarujących odpadami oraz określenia cech mechanizmów transgranicznych.
- (44) Kluczowym warunkiem wstępnym rzetelnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji jest zbieranie wszystkich takich pojazdów. Dlatego też w niniejszym rozporządzeniu powinno się nałożyć określone obowiązki związane ze zbieraniem przede wszystkim na producentów, a w drugiej kolejności na państwa członkowskie. Producenci powinni ustanowić systemy zbierania lub uczestniczyć w ich ustanowieniu, a państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne działania, aby zapewnić wprowadzenie tych systemów oraz aby umożliwiały one 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 poszczególnych państw członkowskich. Powinny one również umożliwiać zbieranie wszystkich marek pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także części będących odpadami pochodzących z naprawy pojazdów.
- (45) Pojazdy wycofane z eksploatacji powinny być przetwarzane wyłącznie w uprawnionych zakładach przetwarzania, zakłady te odgrywają zatem kluczową rolę w zbieraniu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Aby ułatwić zbieranie i zapewnić odpowiednią dostępność punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, w niniejszym rozporządzeniu przewiduje się możliwość ustanawiania punktów zbierania. Rola takich punktów ograniczałaby się do zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, przechowywania ich w odpowiednich warunkach i transportu do uprawnionego zakładu przetwarzania. Prowadzenie takiego punktu wymaga specjalnego zezwolenia. Powinno się zobowiązać punkty zbierania do tego, aby dostarczały do uprawnionych zakładów przetwarzania wszystkie zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji.

- (46) Aby skutecznie zbierać wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji, konieczne jest poinformowanie społeczeństwa o istnieniu systemów zbierania. Właściciele pojazdów powinni mieć świadomość, że co do zasady mogą bezpłatnie dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania pojazd wycofany z eksploatacji, wraz z baterią do pojazdów elektrycznych lub bez niej. W przypadku brakującej baterii do pojazdów elektrycznych właściciel pojazdu powinien udowodnić, że baterią zajmował się 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, środki dotyczące bezpłatnego dostarczania pojazdów wycofanych z eksploatacji mogłyby opierać się na zachętach finansowych. W kampanii edukacyjnej prowadzonej przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta powinno się również przedstawiać skutki dla środowiska i zdrowia ludzkiego wynikające z niewłaściwego zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- (47) 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 zarządzaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Minimalne wymogi, jakim powinno odpowiadać wspomniane świadectwo, określa obecnie decyzja Komisji 2002/151/WE²⁹ i treść tej decyzji należy włączyć do niniejszego rozporządzenia, z niezbędnymi dostosowaniami. Świadectwo powinno się wydawać w formie elektronicznej i przekazywać ostatniemu właścicielowi pojazdu wycofanego z eksploatacji, a następnie uprawniony zakład przetwarzania [...] powinien przekazać je odpowiednim organom państwa członkowskiego, ponieważ jego przedłożenie umożliwia anulowanie rejestracji pojazdu. Elektroniczny system powiadamiania powinien umożliwiać przekazywanie zarówno dokumentu potwierdzającego oddanie pojazdu wycofanego z eksploatacji do systemu zbierania, jak i świadectwa złomowania.

²⁹ 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. 94–95).

- (48) Pomimo określonego w dyrektywie 2000/53/WE obowiązku przekazywania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji uprawnionym zakładom przetwarzania, występuje bardzo duży odsetek pojazdów, których lokalizacja jest nieznana i które mogły 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 zacieśnić współpracę, aby zmniejszyć liczbę zaginionych pojazdów. Uznawanie świadectw złomowania wydanych w innym państwie członkowskim oraz obowiązek powiadamiania o wydaniu świadectwa złomowania organów państw członkowskich, w których pojazd zarejestrowano, powinny umożliwić sprawniejsze śledzenie lokalizacji pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- (49) Aby zapewnić skuteczne zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji, należy nałożyć konkretne obowiązki na właścicieli pojazdów. Gdy pojazd osiągnie etap wycofania z eksploatacji, właściciel powinien go dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania [...]. W przypadku gdy pojazdy są uszkodzone, a zakłady ubezpieczeń są zaangażowane w deklarowanie ich technicznej lub ekonomicznej szkody całkowitej, zastosowanie powinny mieć również przepisy szczegółowe. W przypadku pojazdów porzuconych organy powinny określić zasady zgłaszania pojazdu jako pojazdu wycofanego z eksploatacji i postępować zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia. Porzucone pojazdy obejmują przypadki, w których pozostawiono je bez nadzoru lub nielegalnie na własności publicznej, lub pojazdy, które zostały zaparkowane na nieruchomości prywatnej bez zgody właściciela nieruchomości, lub pojazdy, które nie zostały odzyskane po powiadomieniu właściciela pojazdu przez właściwe organy, lub pojazdy, które według właściwych organów stanowią zagrożenie dla innego ruchu drogowego.
- (50) Aby zapewnić jednolite i racjonalne ekologicznie przetwarzanie w Unii pojazdów wycofanych z eksploatacji, należy zapewnić, 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 odnośnych zezwoleniach, a także zgodnie z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, najlepszymi dostępnymi technikami oraz dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE³⁰.

³⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE z dnia 24 listopada 2010 r. w sprawie emisji przemysłowych (Dz.U. L 334 z 17.12.2010, s. 17).

- (51) 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 ludzkie 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 przechowywania pojazdu wycofanego z eksploatacji do jego ostatecznego przetworzenia.
- (52) Aby zapewnić identyfikowalność działań uprawnionych zakładów przetwarzania, powinny one dokumentować przeprowadzone operacje przetwarzania i przechowywać dokumentację w formie elektronicznej przez co najmniej trzy lata oraz być w stanie okazać ją, na żądanie, odpowiednim organom krajowym.
- (53) Oczyszczenie z substancji szkodliwych pojazdu wycofanego z eksploatacji jest pierwszym krokiem w kierunku zapobiegania szkodom dla środowiska, zdrowia ludzkiego oraz zagrożeniom dla bezpieczeństwa pracy. W związku z tym istotne 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 składować oddzielnie od pozostałych płynów i cieczy oraz poddawać dalszemu przetwarzaniu zgodnie z dyrektywą 2008/98/WE. Części, komponenty i materiały zawierające ołów, kadm, rtęć i sześciowartościowy chrom należy ponadto usunąć z pojazdu wycofanego z eksploatacji, aby uniknąć szkodliwych skutków dla ludzi lub środowiska.
- (54) W celu zapewnienia właściwego wdrażania rozporządzenia (UE) 2023/1542 [...] należy oddzielnie usunąć z pojazdów wycofanych z eksploatacji wszystkie baterie wmontowywane do pojazdów i składować je w wyznaczonym miejscu w celu dalszego przetwarzania.

- (55) 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 ręcznie lub demontować w ramach procesu półautomatycznego w sposób niepowodujący uszkodzeń. Jeżeli części i komponenty nie mogą spełnić żadnego z tych celów, w tym w przypadkach, gdy na rynku nie istnieje popyt na ponowne użycie, regenerację lub odnowienie, te części i komponenty można również usunąć, niszcząc je (w ramach procesu półautomatycznego). Aby wspierać postęp w zakresie technologii demontażu, sortowania, strzępienia i przetwarzania po strzępieniu, powinna istnieć możliwość odstępiania od wymogu obowiązkowego usuwania części i komponentów [...]. Należy wykazać, że z zastosowaniem tych technologii można usunąć dane części i komponenty równie skutecznie jak z zastosowaniem procesów ręcznych lub półautomatycznych i nie obniżając jakości uzyskanych frakcji przetwarzania. W tym celu w części G załącznika VII zawarto kryteria dotyczące strzępienia z innymi odpadami oraz wartości graniczne służące poprawie jakości frakcji wyjściowych. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika VII.
- (56) 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 bądź odnowienia.
- (57) W rozporządzeniu (UE) 2023/[...]1542 określa się przepisy dotyczące zrównoważonego charakteru, wydajności, bezpieczeństwa, zbierania baterii oraz poddawania ich recyklingowi i ich drugiego cyklu życia, jak również informacji 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 przekazanie do przetwarzania pojazdu bez baterii do pojazdów elektrycznych, jeżeli ostatni właściciel pojazdu przedstawi dokumentację potwierdzającą, że bateria była obsługiwana przez profesjonalny podmiot zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1542.

- (58) Uznając potencjał dotyczący w zakresie regeneracji i odnawiania w sektorze motoryzacyjnym oraz wkład tych działań w gospodarkę o obiegu zamkniętym, konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że nie należy uznawać za odpady usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponentów, które nadają się do natychmiastowego ponownego użycia lub dalszej regeneracji lub odnowienia przez profesjonalne podmioty. Części i komponenty usunięte z pojazdów wycofanych z eksploatacji i uznane przez uprawnione zakłady przetwarzania za nadające się do ponownego użycia są zwykle przeznaczone do wtórnego wykorzystania, a w przypadku odnowienia lub regeneracji wysyła się je do podmiotów profesjonalnych. Aby zachować hierarchię postępowania z odpadami i zwiększyć wykorzystanie części zamiennych w obiegu zamkniętym, nie należy ograniczać transferu tych części i komponentów między podmiotami gospodarczymi. Części i komponenty 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. Takich części i komponentów po ich transferze przez uprawniony zakład przetwarzania nie należy uznawać za odpady. Każdy transfer takich części lub komponentów powinien obejmować ocenę techniczną ich funkcjonowania, właściwe etykietowanie i odpowiednie opakowanie zapobiegające uszkodzeniu podczas transportu. Ponadto sprzedawca części powinien dostarczyć kopię faktury lub umowy związanej z transferem. [...] Z drugiej strony części i komponenty, które nie nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia, należy uznać za odpady, a ich wywóz powinno zatem regulować rozporządzenie (UE) 2024/1157 w sprawie przemieszczania odpadów³¹. Odpowiednie organy krajowe powinny mieć możliwość zażądania dokumentacji od uprawnionego zakładu przetwarzania, który usunął daną część lub komponent, potwierdzającej w drodze specjalnej oceny techniczną przydatność odpowiednich części i komponentów do regeneracji, odnowienia lub ponownego użycia.

³¹ 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 uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 (Dz.U. L, 2024/1157 z 30.4.2024).

- (59) 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 numer identyfikacyjny pojazdu, z którego usunięto dany komponent lub daną część, oraz dane podmiotu, który je usunął, być odpowiednio chronione przed uszkodzeniem podczas transportu, załadunku i rozładunku części i komponentów oraz powinna być do nich dołączona kopia faktury lub umowy dotyczącej transferu części lub komponentów do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia [...].
- (59a) W przypadku gdy użytkownik końcowy jest konsumentem, sprzedaż przez przedsiębiorstwa na rzecz konsumentów części i komponentów używanych, poddanych regeneracji lub odnowionych byłaby objęta dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/771³². 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 z umową, 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 ich klientom gwarancji handlowych dotyczących ponownie użytych, poddanych regeneracji i odnowionych części i komponentów w transakcjach między przedsiębiorstwami.

³² 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. 28–50).

- (60) 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 wytwarzania nowych pojazdów ani w pojazdach już wprowadzonych do obrotu. Konieczne jest jednak określenie warunków, na jakich ponowne użycie takich części i komponentów jest dopuszczalne.
- (61) Aby promować rozwój i prawidłowe funkcjonowanie w Unii rynku nadających się do ponownego użycia, odnowionych i regenerowanych części i komponentów, należy wspierać państwa członkowskie, aby przyjmowały na szczeblu krajowym niezbędne zachęty do upowszechniania 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. W celu monitorowania skuteczności zachęt stosowanych na szczeblu krajowym Komisja powinna ułatwiać wymianę informacji między państwami członkowskimi polegającą na dzieleniu się najlepszymi praktykami w zakresie tych zachęt.
- (62) 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, wyłączając wypełnianie wyrobisk z zakresu tej definicji.
- (63) Należy nieprzerwanie usprawniać proces recyklingu wszystkich tworzyw sztucznych z pojazdów wycofanych z eksploatacji i ważne jest, aby zapewnić wystarczającą podaż recyklatów, która będzie w stanie zaspokoić popyt na tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu w pojazdach. Konieczne jest zatem określenie konkretnego celu recyklingu na poziomie 30 % tworzyw sztucznych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Cel ten stanowiłby uzupełnienie celów dotyczących (85 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także ponownego użycia i odzysku (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 powinny nadal obowiązywać obecne cele ponownego użycia i recyklingu (85 %), a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowione dyrektywą 2000/53/WE i oparte na zawartej w tej dyrektywie definicji recyklingu. Jeżeli części lub komponenty zostaną pomyślnie zregenerowane lub odnowione, należy je zaliczyć na poczet osiągnięcia celów ponownego użycia przez uprawnione zakłady przetwarzania.

- (64) Ważne jest, aby zwiększyć odzysk wysokiej jakości surowców wtórnych dzięki usprawnieniu procesów strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym [...] nie należy w strzępiarce przetwarzać pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części, komponentów i materiałów w połączeniu z [...] innymi odpadami, o ile nie spełniono pewnych kryteriów i nie osiągnięto wartości granicznych.
- (65) Aby jeszcze bardziej podnieść jakość przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, [...] powinno być możliwe wyłącznie składowanie frakcji odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji poddanych strzępieniu, które zawierają odpady inne niż obojętne i [...] nie osiągają określonych wartości granicznych.
- (66) Pojazdy wycofane z eksploatacji klasyfikuje się jako odpady niebezpieczne i nie wolno ich wywozić do państw nienależących do OECD. Oczyszczone z substancji szkodliwych pojazdy wycofane z eksploatacji mogą nadal być przetwarzane poza Unią pod warunkiem ich przemieszczania zgodnie z rozporządzeniem (UE) [...] 2024/1157.
- (67) W przypadku przemieszczania z Unii do państwa trzeciego pojazdu wycofanego z eksploatacji eksporter powinien przedstawić 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 zdrowia ludzkiego i ochrony środowiska określonym w innych przepisach Unii.

- (68) Aby zagwarantować przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji w sposób przyjazny dla środowiska, ważne jest zapewnienie jasności co do statusu pojazdu przez cały okres jego użytkowania, szczególnie w sytuacjach, gdy istnieje potrzeba odróżnienia pojazdów używanych od pojazdów wycofanych z eksploatacji. Właściciele pojazdów, którzy zamierzają przenieść prawo własności pojazdu używanego na terytorium Unii lub do państwa trzeciego, powinni w szczególności [...] przedstawić dokumenty poświadczające, że pojazd ten nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Dokumentacja ta może być oceną zgodnie z załącznikiem I, który zawiera kryteria służące ustaleniu, czy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, lub ważnym świadectwem zdolności do ruchu drogowego. Ocenę zgodnie z załącznikiem I, zawierającym wiążące kryteria określone w części A i kryteria orientacyjne w części B, należy przeprowadzić w sposób kaskadowy. Gdy tylko spełnione zostanie jedno wiążące kryterium określone w części A, pojazd uznaje się za pojazd wycofany z eksploatacji. Jeżeli nie mają zastosowania kryteria z części A, należy sprawdzić kryteria orientacyjne w części B. Jeżeli zastosowanie ma jedno z tych orientacyjnych kryteriów, konieczna byłaby dalsza ocena techniczna w celu ustalenia, czy pojazd może zostać naprawiony w celu uzyskania świadectwa zdolności do ruchu drogowego. W przeciwnym razie dany pojazd należy uznać za pojazd wycofany z eksploatacji. W załączniku I część C należy jednak ustanowić kryteria umożliwiające wyłączenie pojazdów, które w przeciwnym razie zostałyby sklasyfikowane jako wycofane z eksploatacji zgodnie z częścią A lub częścią B, w przypadku gdy takie pojazdy mają szczególne znaczenie kulturowe. Ocenę określoną w załączniku I powinien przeprowadzić niezależny rzeczoznawca samochodowy, ale decyzja, w jaki sposób należy wyznaczyć takich niezależnych rzeczoznawców samochodowych, należy do państw członkowskich. Niezależni rzeczoznawcy samochodowi powinni być profesjonalistami mającymi specjalistyczną wiedzę w dziedzinie technologii motoryzacyjnej, 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 właścicieli pojazdów i skupić się przede wszystkim na sytuacji większości potencjalnych pojazdów wycofanych z eksploatacji, należy przewidzieć wyłączenie w odniesieniu do sprzedaży pojazdów zdolnych do ruchu drogowego przez osoby niebędące podmiotami gospodarczymi, w przypadku których faktyczna sprzedaż nie jest prowadzona na podstawie umów zawieranych na odległość lub za pośrednictwem platform internetowych. Jeżeli sprzedawca i kupujący spotykają się wyłącznie przez internet, ale faktyczna sprzedaż odbywa się osobiście, takiej sprzedaży nie należy uznawać za sprzedaż prowadzoną na podstawie umów zawieranych na odległość lub za pośrednictwem platform internetowych. Biorąc pod uwagę szczególną rolę zakładów ubezpieczeń w odniesieniu do pojazdów uszkodzonych, do tych zakładów ubezpieczeń

powinny mieć zastosowanie szczegółowe przepisy w celu zapewnienia, aby pojazdy wycofane z eksploatacji, które zostały zgłoszone jako techniczna lub ekonomiczna szkoda całkowita, trafiły do uprawnionych zakładów przetwarzania. [...] Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika I część A, część B i część C sekcja 1 pkt 1, w którym to załączniku ustala się kryteria określające, kiedy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.

- (69) W Planie działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby³³ podkreślono potrzebę zaproponowania przez Komisję nowych środków w celu rozwiązania problemu zewnętrznego śladu środowiskowego Unii związanego z wywozem pojazdów wycofanych z eksploatacji i pojazdów używanych. Biorąc pod uwagę fakt, że wywóz używanych pojazdów wiąże się z istotnymi wyzwaniami dotyczącymi środowiska i zdrowia publicznego, jak udokumentowano w Programie Narodów Zjednoczonych ds. Ochrony Środowiska³⁴, oraz to, że Unia jest największym na świecie eksporterem pojazdów używanych, konieczne jest określenie szczegółowych wymogów na poziomie Unii regulujących wywóz używanych pojazdów [z Unii]. Wymogi te powinny opierać się na obiektywnych kryteriach, zgodnie z którymi pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji i musi być zdatny do ruchu drogowego na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE³⁵. Powinno to zapewnić, aby do państw trzecich można było wywozić tylko pojazdy używane zdatne do ruchu drogowego na drogach Unii, zmniejszając tym samym ryzyko, że wywóz używanych pojazdów z Unii przyczyni się do zanieczyszczenia powietrza lub wypadków drogowych w państwach trzecich. W celu umożliwienia organom celnym sprawdzenia przy wywozie, czy wymogi te spełniono, należy zobowiązać każdą osobę wywożącą pojazd używany do dostarczenia tym organom numeru identyfikacyjnego pojazdu i oświadczenia, w którym potwierdza się, że pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji i jest uznany za zdatny do ruchu drogowego. Należy przewidzieć odpowiednie wyłączenie w odniesieniu do pojazdów o szczególnym znaczeniu kulturowym w sposób, który nie koliduje ze zautomatyzowanymi procedurami celnymi.

³³ COM(2021)400

³⁴ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

³⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51–128).

- (70) 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 w czasie rzeczywistym informacji na temat numerów identyfikacyjnych pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, i ich statusu w zakresie zdolności do ruchu drogowego. 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. Platforma ta obsługuje obecnie połączenie rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), rejestrów praw jazdy (RESPER), wzajemne połączenie rejestrów szkoleń zawodowych kierowców (ProDriveNet), zgłaszanie stwierdzonego podczas kontroli drogowej niezadowolającego stanu pojazdu (RSI) oraz połączenie rejestrów tachografów kart kierowcy (TACHOnet). W związku z tym należy jeszcze bardziej rozszerzyć funkcje MOVE-HUB, aby umożliwić wymianę informacji na temat numerów identyfikacyjnych pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, i ich statusu w zakresie zdolności do ruchu drogowego. 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 cel, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2399³⁶. W rozporządzeniu tym przewidziano kompleksowy system zautomatyzowanych kontroli, które mają zastosowanie do określonej unijnej formalności niedotyczącej cel. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy określić główne elementy podlegające kontroli, techniczne aspekty wykonywania tej kontroli byłyby zaś określone w rozporządzeniu (UE) 2022/2399. Do wymiany komunikatów między państwami członkowskimi będzie wykorzystywany MOVE-HUB. Państwa członkowskie mogą nadal korzystać z własnych aplikacji lub aplikacji stron trzecich, w tym z europejskiego systemu informacji o pojazdach i prawach jazdy (EUCARIS), aby podłączyć się do systemu elektronicznego MOVE-HUB.

³⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2399 z dnia 23 listopada 2022 r. ustanawiające unijne środowisko jednego okienka w dziedzinie cel oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 952/2013 (Dz.U. L 317 z 9.12.2022, s. 1).

- (71) 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.
- (72) Państwa członkowskie 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 obejmować między innymi zapewnienie dostępu do odpowiednich dokumentów i informacji, w tym wyników kontroli, przy jednoczesnym przestrzeganiu mających zastosowanie przepisów o ochronie danych odnoszących się do organu, do którego kierowany jest wniosek. W ramach dążenia do kompleksowej współpracy właściwe organy państw członkowskich powinny ponadto współpracować z organami państw trzecich.
- (73) 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 952/2013³⁷. Miejscem przeznaczenia znacznej części pojazdów używanych opuszczających Unię są kraje, w których ustanowiono wymogi dotyczące przywozu – takie jak wymogi dotyczące wieku pojazdu lub emisji zanieczyszczeń z pojazdu – lub mogą być ustanowione takie wymogi. Ważne jest, aby organy celne były w stanie za pośrednictwem unijnego środowiska jednego okienka w dziedzinie cel w sposób elektroniczny i zautomatyzowany zweryfikować – gdy zainteresowanie państwa trzecie oficjalnie przekażą Komisji informacje na temat wymogów – czy pojazd używany, który ma zostać wywieziony, spełnia wspomniane wymogi. W celu ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego w państwach trzecich należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określania tych wymogów.

³⁷ 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).

- (74) Aby zapobiec ryzyku wywozu pojazdów bez wymaganych dokumentów, w których wskazuje się numer identyfikacyjny pojazdu i jego zdolność do ruchu drogowego, oraz ryzyku wykrycia niezgodności z wymogami dotyczącymi wywozu dopiero wtedy, gdy pojazd opuścił już Unię, stosowanie [...] wpisu do rejestru zgłaszającego i samoobsługi celnej określonych w rozporządzeniu (UE) nr 952/2013 nie powinno być dozwolone. Stosowanie wspomnianych procedur uniemożliwiłoby organom celnym przeprowadzenie kontroli w czasie rzeczywistym za pośrednictwem unijnego środowiska jednego okienka w dziedzinie cel, co zwiększyłoby ryzyko naruszenia przepisów Unii dotyczących wywozu pojazdów używanych.
- (75) W ocenie dyrektywy 2000/53/WE Komisja uznała brak wymogów dotyczących obowiązkowych kontroli za niedociągnięcie dyrektywy. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy nałożyć na państwa członkowskie pewne obowiązki związane z wykrywaniem nielegalnych działań w zakresie zbierania, przetwarzania i wywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także określić minimalne wymagania dotyczące częstotliwości i zakresu kontroli uprawnionych zakładów przetwarzania i punktów zbierania [...] i charakterystyki zakładów podlegających takim kontrolom. W ten sposób zabezpieczono by konkurencyjność uprawnionych zakładów przetwarzania w stosunku do nielegalnych podmiotów oraz stałą zgodność z warunkami zezwoleń i wymogami dotyczącymi zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- (76) Zakresem kontroli należy objąć zgodność z przepisami dotyczącymi wywozu pojazdów używanych i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Każdego roku należy [...] obliczyć łączną liczbę podmiotów podlegających kontroli – w tym uprawnionych zakładów przetwarzania i punktów zbierania, a także podmiotów objętych kontrolą w ramach strategii mającej na celu wykrywanie nielegalnych działań – jako co najmniej 10 % uprawnionych zakładów przetwarzania i punktów zbierania w danym państwie członkowskim [...]. Należy również poddawać kontroli [...] inne zakłady oraz podmioty [...] gospodarcze, jeżeli mogą one przetwarzać pojazdy wycofane z eksploatacji lub sprzedawać używane części zamienne i komponenty. 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 [...].

- (77) Państwa członkowskie powinny ustanowić mechanizmy współpracy na szczeblu krajowym i międzynarodowym, tak aby kontrole mogły odbywać się w skuteczny sposób. Mechanizmy takie powinny umożliwiać wymianę danych rejestracyjnych pojazdów, które są niezbędne do celów śledzenia pojazdów i weryfikacji ich należytego przetworzenia po osiągnięciu etapu wycofania z eksploatacji.
- (78) 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 ludzkiego. Każdy zakład lub przedsiębiorstwo zajmujące się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji bez ważnego zezwolenia lub z naruszeniem warunków lub wymogów określonych w tym ostatnim 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.
- (79) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszenia niniejszego rozporządzenia i zapewnić wykonywanie tych przepisów. Kary należy ustanowić w szczególności 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.

- (80) Ustanowienie 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 rozporządzeniu funkcjonują prawidłowo, oraz do zaproponowania, w razie potrzeby, dalszych dostosowań mających na celu zapewnienie racjonalnego ekologicznie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji lub usprawnienie wykonywania 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 i 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/WE³⁸, należy również określić metodę obliczania i weryfikacji, czy osiągnięto cele w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku.
- (81) Właściwe organy państw członkowskich odgrywają ważną rolę w weryfikacji wypełniania ustanowionych na mocy niniejszego rozporządzenia obowiązków dotyczących zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i zarządzania nimi, w tym sprawniejszego śledzenia przez te organy lokalizacji pojazdów wycofanych z eksploatacji i zwalczania ich nielegalnego przetwarzania. Państwa członkowskie powinny zatem wymagać, aby podmioty gospodarujące odpadami i inne istotne podmioty gospodarcze przekazywały właściwym organom dane umożliwiające tym ostatnim sprawniejsze monitorowanie wdrażania przepisów dotyczących zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i zarządzania nimi.
- (82) Uprawnienia wykonawcze powierzane Komisji niniejszym rozporządzeniem powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011³⁹.

³⁸ 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. 30–33).

³⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez

- (83) Podczas przyjmowania aktów delegowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia szczególnie ważne jest, by podczas swoich prac przygotowawczych Komisja prowadziła odpowiednie konsultacje, w tym konsultacje na poziomie ekspertów, oraz by konsultacje te były prowadzone zgodnie z zasadami ustanowionymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁴⁰, zgodnie z którym należy w odpowiednim czasie konsultować się z ekspertami z państw członkowskich w sprawie każdego projektu aktu delegowanego przygotowywanego przez służby Komisji. Eksperci z państw członkowskich powinni otrzymywać projekty aktów delegowanych, projekty porządku obrad i wszelkie inne stosowne dokumenty z odpowiednim wyprzedzeniem umożliwiającym im przygotowanie się. 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 ekspertów Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (84) Należy zmienić załącznik II do rozporządzenia (UE) 2019/1020, który zawiera wykaz unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego bez przepisów dotyczących sankcji, aby usunąć z niego dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE, ponieważ konieczne jest, aby obecne rozporządzenie zawierało przepisy dotyczące kar.
- (85) Konieczne jest zapewnienie, by 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.

państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

⁴⁰ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (86) Zaginione pojazdy uznano za jedno z największych wyzwań związanych z wdrażaniem dyrektywy 2000/53/WE. Brak skutecznego systemu umożliwiającego wymianę informacji w czasie rzeczywistym między państwami członkowskimi na temat 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/WE⁴¹ w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów⁴²[...]. W wyniku wspomnianej rewizji państwa członkowskie powinny być zobowiązane – w przypadku pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium – do elektronicznej rejestracji danych umożliwiających właściwą dokumentację 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 na temat wszystkich pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium i opierają się na tych wymogach.

⁴¹ 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).

⁴² Wniosek dotyczący dyrektywy o dokumentach rejestracyjnych pojazdów i danych rejestracyjnych pojazdów zapisanych w krajowych rejestrach pojazdów oraz uchylającej dyrektywę Rady 1999/37/WE, COM/2025/179 final.

- (87) 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 ocenę przepisów dotyczących projektowania nowych pojazdów, w tym celów w zakresie zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku, zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w tym celów w zakresie recyklingu, oraz przepisów dotyczących kar, a także ocenę konieczności i wykonalności dalszego rozszerzania zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia na [...] pojazdy kategorii L, pojazdy ciężkie i ich przyczepy lub inne części pojazdu, które uzyskały homologację typu w ramach wielostopniowej homologacji typu. W ocenie tej należy skupić się nie tylko na aspektach dotyczących przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ale również na znaczeniu i wartości dodanej ustanowienia wymogów dotyczących projektowania. Komisja powinna również dokonać przeglądu stanu rozwoju technologicznego i efektywności środowiskowej zawartości biopochodnych tworzyw sztucznych w pojazdach oraz, w stosownych przypadkach, przedstawić wniosek ustawodawczy w celu określenia odpowiednich celów.
- (88) Sprawozdanie Komisji powinno również obejmować ocenę środków związanych z udzielaniem informacji na temat substancji potencjalnie niebezpiecznych obecnych w pojazdach oraz stwierdzenie, czy konieczna jest poprawa identyfikowalności takich substancji. Komisja powinna również ocenić, czy istnieje potrzeba wprowadzenia środków związanych z substancjami, które mogą wpływać na przetwarzanie pojazdów po osiągnięciu przez nie etapu zakończenia eksploatacji, aby dostosować je w większym stopniu do rozporządzenia (UE) 2024/1781[...].
- (89) Podmiotom gospodarczym należy zapewnić wystarczającą ilość czasu na wypełnienie obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia, a państwom członkowskim – na ustanowienie infrastruktury administracyjnej niezbędnej do jego stosowania. Rozpoczęcie stosowania niniejszego rozporządzenia należy zatem odroczyć.

- (90) Aby umożliwić państwom członkowskim zastosowanie niezbędnych środków administracyjnych dotyczących utworzenia systemów zbierania przy jednoczesnym zachowaniu ciągłości dla podmiotów gospodarczych i podmiotów gospodarujących odpadami, należy odroczyć uchylene dyrektywy 2000/53/WE.
- (91) 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, by producenci 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 tych przepisów, aby zapewnić ciągłość i zagwarantować, by pojazdy wprowadzane na rynek Unii nie zawierały takich substancji, w przypadkach innych niż przewidziane we wspomnianej dyrektywie.
- (92) W niniejszym rozporządzeniu przewidziano również bardziej przejrzyste przepisy dotyczące rozszerzonej odpowiedzialności producenta niż w dyrektywie 2000/53/WE. Biorąc pod uwagę, że utworzenie takich programów i 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 tych przepisów, aby zapewnić ciągłość w odniesieniu do finansowania przez producentów kosztów odbioru pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- (93) Podobnie niniejsze rozporządzenie zawiera nowe wymagania 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 tych wymogów, aby zapewnić ciągłość w odniesieniu do przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

- (94) Obowiązki wynikające z dyrektywy 2000/53/WE dotyczące składania sprawozdań i powiązane obowiązki w zakresie przekazywania danych Komisji powinny pozostać przez pewien okres w mocy, aby zapewnić ciągłość do czasu przyjęcia przez Komisję niniejszym rozporządzeniem nowych zasad obliczania i wzorów sprawozdawczych.
- (95) Stosowanie wszystkich przepisów dotyczących pojazdów kategorii [...]L_{1e}-L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ i O należy odroczyć, aby zapewnić podmiotom wystarczający czas na dostosowanie się do tych nowych wymogów. Jest to szczególnie ważne w przypadku pozwoleń dla uprawnionych zakładów przetwarzania, które mogą przeprowadzać oczyszczanie takich pojazdów z substancji szkodliwych i ich dalsze przetwarzanie.
- (96) Mając na uwadze przejrzystość, racjonalność i uproszczenie, jako że niniejsze rozporządzenie zawiera wszystkie przepisy dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ich zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku, należy odroczyć uchylene dyrektywy 2005/[...]64/WE. Okres ten daje producentom wystarczająco dużo czasu do zapewnienia, by typy pojazdów, jakie projektują i budują, były zgodne z wymogami w zakresie obiegu zamkniętego, a organom udzielającym homologacji – by wdrożyły nowe przepisy.
- (97) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przyczynienie się do funkcjonowania jednolitego rynku, zapobieganie niekorzystnemu wpływowi zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji i zmniejszenie go oraz zapewnienie wysokiego poziomu ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na potrzebę harmonizacji możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może 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.

(98) Dnia 1 lutego 2020 r. Zjednoczone Królestwo wystąpiło z Unii Europejskiej. Umowa o wystąpieniu⁴³ została zawarta między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem, z drugiej strony. Umowa została zatwierdzona decyzją Rady (UE) 2020/135⁴⁴ z dnia 30 stycznia 2020 r. i weszła w życie dnia 1 lutego 2020 r. Umowa o wystąpieniu określa okres przejściowy, który zakończył się dnia 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 obecnie ramami windsorskimi⁴⁵, który stanowi integralną część umowy o wystąpieniu. Zgodnie z art. 5 ust. 4 ram windsorskich i pkt 9 załącznika 2 do ram windsorskich dyrektywa 2005/64/WE, a także akty prawne Unii wdrażające, zmieniające lub zastępujące ten akt prawny, 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 miałyby zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej. Biorąc pod uwagę zakres 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:

⁴³ 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).

⁴⁴ 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).

⁴⁵ 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 pojazdu związane ze zdatnością do ponownego użycia, zdatnością do recyklingu i zdatnością do odzysku oraz do stosowania zawartości materiałów 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. Ustanawia się w nim również wymogi dotyczące rozszerzonej odpowiedzialności producenta, zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także dotyczące wywozu pojazdów używanych z Unii do państw trzecich.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się:

a) do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii M₁ i N₁ określonych w art. 4 ust. 1 lit. a) ppkt (i) oraz lit. b) ppkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858;

a1) od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]
– do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii M₁ i N₁ pojazdów specjalnego przeznaczenia określonych w art. 3 pkt 31 rozporządzenia (UE) 2018/858, z wyjątkiem art. 34 dotyczącego celów w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku;

- b) od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 60 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii M₂, M₃, N₂, N₃ oraz O określonych w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858;
- c) od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 60 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} i L_{7e} określonych w art. 4 ust. 2 lit. c)–g) rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
- d) od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 60 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] do pojazdów specjalnego przeznaczenia i pojazdów specjalnego przeznaczenia wycofanych z eksploatacji kategorii M₂, M₃, N₂, N₃ i O określonych w art. 3 pkt 31 rozporządzenia (UE) 2018/858, z wyjątkiem artykułów wymienionych w ust. 4 i art. 9.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:

[...]

[...]

- c) pojazdów produkowanych w małych seriach w rozumieniu art. 3 pkt 30 rozporządzenia 2018/858;
- d) pojazdów historycznych w rozumieniu art. 3 pkt 7 dyrektywy 2014/45/UE;
- e) pojazdów specjalnego przeznaczenia w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia (UE) 2018/858 wytwarzanych przez drobnego producenta; części pojazdów produkowanych przez drobnych producentów, które uzyskały homologację typu w ramach wielostopniowej homologacji typu, innych niż pojazd podstawowy, oraz przyczep kempingowych, o których mowa w pkt 5.6 załącznika I do tego rozporządzenia.

3. Niezależnie od ust. 1 lit. b) do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii M₂, M₃, N₂, N₃ i O zastosowania nie mają następujące przepisy:

- 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 z recyklingu w pojazdach;

[...][...][...]

- g) art. 10 regulujący kwestię oświadczenia dotyczącego zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach;
- h) art. 12 ust. 1 dotyczący etykietowania części, komponentów i materiałów obecnych w pojazdach;
- i) art. 13 regulujący kwestię cyfrowego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego;
- j) art. 21 dotyczący modulacji opłat;
- k) art. 22 dotyczący mechanizmu alokacji kosztów w odniesieniu do pojazdów, które zostają pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim;

[...] [...] [...] [...] [...]

- q) art. 34 dotyczący celów w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku;

[...]

- s) art. 36 ust. 2 dotyczący przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

4. Niezależnie od ust. 1 lit. c) do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} i L_{7e} zastosowania nie mają następujące przepisy:

a) artykuły wymienione w ust. 3;

a1) art. 37a dotyczący właściwego organu;

b) art. 38 dotyczący kontroli i wymogów związanych z wywozem pojazdów używanych;

c) art. 39 dotyczący zautomatyzowanej weryfikacji numeru identyfikacyjnego pojazdu oraz informacji dotyczących statusu pojazdu;

d) art. 40 dotyczący zarządzania ryzykiem i kontroli celnych;

e) art. 41 dotyczący zatrzymania;

f) art. 42 dotyczący zwolnienia do wywozu;

g) art. 43 dotyczący odmowy zwolnienia do wywozu;

h) art. 44 dotyczący współpracy między organami i wymiany informacji;

i) art. 45 dotyczący systemów elektronicznych;

j) państwa członkowskie mogą zwolnić kategorie L_{1e}, L_{2e} i L_{6e} z obowiązków wynikających z art. 23 ust. 5, art. 25 i art. 37.

5. [...]

6. Niezależnie od ust. 1 lit. [...] c) [...] d) i e) artykuły 7, 8, 9, 16, [...], [...], 27, 30 i 46–49 mają zastosowanie do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii L_{1e}, L_{2e}, L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃ oraz [...] kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ pojazdów specjalnego przeznaczenia z następującymi modyfikacjami:

[...][...][...][...][...][...][...]

a) art. 7 ma zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do załącznika VII część C pozycje 1a, 2, 3, 5, 8 i 9;

- b) art. 8 ma zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do obowiązków mających zastosowanie do takich kategorii pojazdów;
- c) art. 9, jeżeli ma zastosowanie do takich kategorii pojazdów, stosuje się wyłącznie w odniesieniu do załącznika IV część A pkt 5–7;
- d) art. 16 lit. b) nie ma zastosowania;
- e) art. 27 ma zastosowanie z wyjątkiem ust. 2 lit. e);
- f) art. 30 ma zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do załącznika VII część C pozycje 1a, 1b, 2, 3, 5, 8 i 9;
- g) art. 46–49 mają zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do składania sprawozdań na temat obowiązków mających zastosowanie do takich kategorii pojazdów oraz w odniesieniu do egzekwowania tych obowiązków.

Artykuł 3

Definicje

1. 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 lit. c)–g) 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 pojazd, [...] który stanowi odpad zgodnie z [...] załącznikiem I;
 - 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) „zdadność do ponownego użycia” oznacza możliwość ponownego użycia części lub komponentów wymontowanych z pojazdu wycofanego z eksploatacji;
 - 5) „ponowne użycie” oznacza każde działanie, poprzez które części lub komponenty pojazdów wycofanych z eksploatacji są użyte ponownie w tym samym celu, do jakiego były pierwotnie przeznaczone;

- 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 producentowi, który używa ich do produkcji 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 pokonsumenckie” oznaczają odpady [...], które powstały z produktów [...] wprowadzonych do obrotu lub dostarczonych w celu dystrybucji, użycia lub wykorzystania w państwie trzecim w ramach działalności handlowej, za opłatą lub nieodpłatnie;
- 12) „usuwanie” oznacza obróbkę ręczną, mechaniczną, chemiczną, cieplną lub metalurgiczną skutkującą tym, że poddawane jej części, komponenty lub materiały pochodzące z pojazdów wycofanych z eksploatacji da się indywidualnie zidentyfikować jako odrębny strumień wyjściowy lub część strumienia wyjściowego;
- 13) „silnik elektryczny (e-drive)” oznacza silnik elektryczny przekształcający wejściową moc elektryczną na wyjściową moc mechaniczną, aby zapewnić trakcję do pojazdów;
- 14) „bateria do pojazdów elektrycznych” oznacza baterię do pojazdów elektrycznych w rozumieniu art. 3 pkt 14 rozporządzenia (UE) 2023/1542 [...];
- 15) „uprawniony zakład przetwarzania” oznacza każdy zakład lub przedsiębiorstwo, które są dopuszczone zgodnie z dyrektywą 2008/98/WE i niniejszym rozporządzeniem do prowadzenia zbierania, przechowywania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji;

- 16) „przetwarzanie” oznacza każdą czynność przeprowadzoną po przekazaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji do zakładu w celu jego oczyszczenia z substancji szkodliwych, demontażu, prasowania, pocięcia, strzępienia lub w celu przygotowania odpadów przed unieszkodliwieniem po strzępieniu [...], a także wszelkie inne działania prowadzące do odzysku lub unieszkodliwienia pojazdu wycofanego z eksploatacji oraz jego części, komponentów i materiałów;
- 17) „strzępienie” oznacza każde działanie przeprowadzone w celu rozdrabniania lub rozcinania pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- 18) „podmiot zajmujący się naprawą i konserwacją” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która w związku ze swoją działalnością handlową, gospodarczą, rzemieślniczą lub zawodową świadczy usługi naprawy lub konserwacji, zarówno niezależnie od producentów, jak i za ich pozwoleniem;
- 19) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie pojazdu po raz pierwszy w Unii;
- 20) „udostępnienie na rynku” oznacza każde dostarczenie pojazdu w celu jego dystrybucji lub użytkowania na rynku w ramach działalności handlowej, odpłatnie lub nieodpłatnie;
- 21) „podmiot gospodarujący odpadami” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną zajmującą się zawodowo zbieraniem lub przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- 22) „producent” oznacza każdego producenta, importera lub dystrybutora, który – niezależnie od zastosowanej techniki sprzedaży, w tym za pośrednictwem umów zawieranych na odległość w rozumieniu art. 2 pkt 7 dyrektywy 2011/83/UE – dostarcza po raz pierwszy pojazd na terytorium państwa członkowskiego w celu jego dystrybucji lub użytkowania w ramach prowadzonej działalności zawodowej;
- 23) „organizacja odpowiedzialności producenta” oznacza podmiot prawny, który organizuje pod względem finansowym lub finansowym i operacyjnym wypełnianie obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta w imieniu kilku producentów;

- 24) „[...] upoważniony przedstawiciel do celów rozszerzonej odpowiedzialności producenta” oznacza osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w państwie członkowskim, [...], innym niż państwo członkowskie, w którym producent ma siedzibę; osobę tę wyznacza producent zgodnie z art. 8a ust. 5 akapit trzeci dyrektywy 2008/98/WE do celów wypełniania obowiązków danego producenta na podstawie rozdziału IV niniejszego rozporządzenia;
- 25) „surowce wtórne” oznaczają materiały, które zostały uzyskane w procesie recyklingu i mogą zastąpić surowce pierwotne;
- 26) „właściciel pojazdu” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną posiadającą prawo własności pojazdu lub [...] posiadacza [...] pojazdu, jeżeli właściciela nie można zidentyfikować;
- 27) „technologia przetwarzania po strzępieniu” oznacza techniki i technologie zastosowane w celu przetworzenia materiałów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji po ich strzępieniu, w celu dalszego odzysku zgodnie z załącznikiem VII część G pkt 2;
- 28) „regeneracja” oznacza [...] działalność profesjonalną, dzięki której nowa część lub nowy komponent wytwarzane są z części i komponentów usuniętych z pojazdów [...] i [...] dzięki której w części lub komponencie dokonuje się co najmniej jednej zmiany mającej znaczący wpływ na ich bezpieczeństwo, efektywność, przeznaczenie lub rodzaj części lub komponentu;
- 29) „odnowienie” oznacza czynności przeprowadzane w celu przygotowania, czyszczenia, testowania, serwisowania i – w stosownych przypadkach – naprawy części lub komponentu usuniętych z pojazdów [...] w celu przywrócenia efektywności lub funkcjonalności [...] w ramach zamierzonego zastosowania i zakresu efektywności pierwotnie przewidzianego na etapie projektowania [...] w momencie wprowadzenia części lub komponentu do obrotu;
- 30) [...] ⁴⁶ [...]
- (31) [...] ⁴⁷ [...]
- (32) „odpady inne niż obojętne” oznaczają odpady, które nie spełniają warunków definicji „odpadów obojętnych” określonej w art. 2 lit. e) dyrektywy Rady 1999/31/WE⁴⁸;

⁴⁶ [...]

⁴⁷ [...]

⁴⁸ Dyrektywa Rady 1999/31/WE z dnia 26 kwietnia 1999 r. w sprawie składowania odpadów (Dz.U. L 182 z 16.7.1999, s. 1–19).

- 33) „pojazd używany” oznacza pojazd, który został zarejestrowany w państwie członkowskim lub każdym innym państwie oraz nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji;
- 34) „pojazd używany, który ma zostać wywieziony”, oznacza pojazd używany, który ma zostać objęty procedurą celną określoną w art. 269 rozporządzenia (UE) nr 952/2013;
- 35) „podmioty gospodarcze” oznaczają producentów, [...] zakłady ubezpieczeń zajmujące się ubezpieczeniem pojazdów, dostawców, podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją, podmioty gospodarujące odpadami i każdy inny podmiot biorący udział w projektowaniu pojazdów, handlu pojazdami używanymi, ponownym użyciu, regeneracji i odnawianiu części i komponentów pojazdów;
- 36) „pojazd zdolny do ruchu drogowego” oznacza pojazd zdolny do ruchu drogowego zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. a) i b), art. 5 ust. 4 oraz art. 8 dyrektywy 2014/45/UE;
- 37) „ekonomiczna szkoda całkowita” oznacza stratę lub uszkodzenie pojazdu w zakresie takim, że koszt naprawy przekracza jego wartość rynkową lub wartość, na którą pojazd był ubezpieczony;
- 38) „techniczna szkoda całkowita” oznacza poważne uszkodzenie lub całkowite zniszczenie pojazdu w zakresie takim, że pojazd nie może zostać naprawiony;
- 39) „punkt zbierania” oznacza podmiot gospodarczy inny niż uprawniony zakład przetwarzania, który tymczasowo przechowuje pojazdy wycofane z eksploatacji i przygotowuje się do przekazania zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania w celu ich przetworzenia;
- 40) „biopochodne tworzywa sztuczne” oznaczają tworzywa sztuczne wytworzone z zasobów biologicznych, takich jak surowce z biomasy, odpady organiczne lub produkty uboczne. Mogą to być zarówno tworzywa sztuczne biodegradowalne, jak i niebiodegradowalne.

2. Oprócz definicji, o których mowa w ust. 1, zastosowanie mają również następujące definicje:

- a) „odpady”, „oleje odpadowe”, „posiadacz odpadów”, „gospodarowanie odpadami”, „zbieranie”, „zapobieganie”, „recykling”, „odzysk”, „wypełnianie wyrobisk”, „unieszkodliwianie” i „system rozszerzonej odpowiedzialności producenta” określone w art. 3 pkt 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17a, 19 i 21 dyrektywy 2008/98/WE;

- b) „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”, „producent”, „importer” i „dystrybutor” określone w art. 3 pkt 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 i 43 rozporządzenia (UE) 2018/858;
- c) „rejestracja”, „świadcstwo rejestracji”, „zatrzymanie”, „posiadacz świadectwa rejestracji” i „wyrejestrowanie” określone w art. 2 lit. b), c), d), e) i f) dyrektywy 1999/37/WE;
- d) „pojazd historyczny”, „badanie zgodności do ruchu drogowego” i „świadectwo zgodności do ruchu drogowego” określone w art. 3 pkt 7, 9 i 12 dyrektywy 2014/45/UE;
- e) „substancja potencjalnie niebezpieczna” i „nośnik danych” określone w art. 2 pkt 28 i 30 rozporządzenia [w sprawie ekoprojektu dla zrównoważonych produktów];
- f) „organy celne” określone w art. 5 pkt 1 rozporządzenia (UE) 952/2013;
- g) „umowa zawierana na odległość” określona w art. 2 pkt 7 dyrektywy 2011/83/UE;
- h) „platforma internetowa” określona w art. 3 lit. i) rozporządzenia (UE) 2022/2065;
- i) „konsument” określony w art. 2 pkt 2 dyrektywy (UE) 2019/771;
- j) „drobny producent” określony w art. 3 pkt 48 rozporządzenia (UE) 2024/1257.

ROZDZIAŁ II

WYMOGI W ZAKRESIE OBIEGU ZAMKNIĘTEGO

Artykuł 4

Zdatność pojazdów do ponownego użycia, recyklingu i odzysku

1. Każdy pojazd należący do typu pojazdu, który uzyskał homologację typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, wytwarza się w taki sposób, aby:
 - a) nadawał się do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % w przeliczeniu na masę pojazdu;
 - b) nadawał się do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 % w przeliczeniu na masę pojazdu.
2. W odniesieniu do każdego typu pojazdu, o którym mowa w ust. 1, producenci wprowadzają następujące środki:
 - a) gromadzenie niezbędnych danych za pośrednictwem całego łańcucha dostaw, w szczególności dotyczących rodzaju i masy wszystkich materiałów użytych w produkcji pojazdów, aby zapewnić stałą zgodność z wymogami;
 - b) przechowywanie wszystkich pozostałych odpowiednich danych dotyczących pojazdu niezbędnych do przeprowadzenia procesu obliczeń, o którym mowa w lit. e);
 - c) weryfikacja poprawności i kompletności informacji otrzymanych od dostawców;
 - d) zarządzanie specyfikacją materiałów i jej dokumentowanie;
 - e) obliczanie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku do celów ust. 1 zgodnie z metodą określoną przez Komisję w ust. 3 lub – przed przyjęciem takiej metody i jej wejściem w życie, zgodnie z normą ISO 22628:2002 w połączeniu z elementami określonymi w załączniku II część A;

- f) znakowanie części i komponentów pojazdów wykonanych z polimerów i elastomerów zgodnie z art. 12 ust. 1;
- g) zapewnienie, by części i komponenty wymienione w załączniku VII część E nie były ponownie używane do produkcji nowych pojazdów.

3. Komisja do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po [...] 24 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] przyjmie akt wykonawczy ustanawiający nową metodę obliczania i weryfikacji zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku pojazdu, uwzględniając elementy określone w załączniku II.

Wspomniany akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 2.

Artykuł 5

Wymogi dotyczące substancji w pojazdach

1. Należy zminimalizować w największym możliwym stopniu obecność substancji potencjalnie niebezpiecznych w pojazdach oraz ich częściach i komponentach.
2. Poza ograniczeniami określonymi w załączniku XVII do rozporządzenia (WE) nr 1907/2006 oraz [...] ograniczeniami określonymi w załącznikach I i II do rozporządzenia (UE) 2019/1021 oraz w rozporządzeniu (UE) 2023/1542, niniejsze rozporządzenie określa system dotyczący substancji w pojazdach.[...]/[...] Żaden typ pojazdu, który uzyskał homologację typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, ani żadne nowe części lub komponenty wprowadzane do obrotu dla takich pojazdów, nie mogą zawierać ołowiu, rtęci, kadmu ani sześciowartościowego chromu.
- 2a. Do dnia [proszę wstawić datę przypadającą nie później niż 24 miesiące po przyjęciu niniejszego rozporządzenia] Komisja przygotowuje sprawozdanie na temat obecności substancji potencjalnie niebezpiecznych w pojazdach w celu określenia zakresu, w jakim mają one negatywny wpływ na ponowne użycie i recykling materiałów lub na bezpieczeństwo chemiczne. W zakresie aspektów bezpieczeństwa chemicznego Komisję

wspiera Europejska Agencja Chemikaliów. Sprawozdanie nie obejmuje substancji potencjalnie niebezpiecznych w częściach i komponentach pojazdu, w przypadku których identyfikacja lub ocena są już wymagane na mocy innych przepisów Unii.

Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie to sprawozdanie, w którym szczegółowo przedstawia swoje ustalenia, oraz rozważa odpowiednie środki następce, w tym:

- i) ustanowienie ograniczeń dotyczących substancji potencjalnie niebezpiecznych, które mają negatywny wpływ na ponowne użycie i recykling materiałów w pojazdach, w których są one obecne, w ramach aktów delegowanych ustanowionych zgodnie z art. 5 ust. 2b;
- ii) wprowadzenie wymogów informacyjnych jako części cyfrowego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego zgodnie z art. 13;
- iii) stosowanie procedur, o których mowa w art. 68 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 1907/2006, w celu przyjęcia nowych ograniczeń.

Jeżeli państwo członkowskie uzna, że substancja ma negatywny wpływ na ponowne użycie i recykling materiałów w pojeździe, w którym się znajduje, do [wstawić datę] przekazuje takie informacje Komisji i – w zakresie aspektów bezpieczeństwa chemicznego – Europejskiej Agencji Chemikaliów oraz odsyła do odpowiednich ocen ryzyka lub innych istotnych danych, jeżeli takie są dostępne.

- 2b. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie ograniczeń dotyczących obecności substancji potencjalnie niebezpiecznych, 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.
3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 2 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 III.

Ust. 2 i 3 nie mają zastosowania do baterii wbudowanych w pojazdy, do których zastosowanie ma rozporządzenie (UE) 2023/1542.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 w celu zmiany załącznika III, aby dostosować go do postępu naukowo-technicznego przez:
- a) ustanowienie maksymalnych wartości stężenia ołowiu, rtęci, kadmu lub sześciowartościowego chromu, do jakich występowanie tych substancji w określonych częściach, komponentach i jednorodnych materiałach pojazdów będzie tolerowane;
 - b) wyłączenie pewnych części, komponentów i jednorodnych materiałów pojazdów z zakazu dotyczącego obecności ołowiu, rtęci, kadmu lub sześciowartościowego chromu określonego w ust. 2, w przypadku gdy spełnione są następujące warunki:
 - (i) nie można uniknąć zastosowania tych substancji;
 - (ii) wykazano, że korzyści społeczno-gospodarcze przewyższają ryzyko dla zdrowia ludzi lub dla środowiska wynikające z zastosowania tych substancji;
 - (iii) nie istnieją odpowiednie alternatywne substancje lub technologie;
 - c) usunięcie części, komponentów i jednorodnych materiałów pojazdów z załącznika III, jeżeli można uniknąć stosowania ołowiu, rtęci, kadmu lub sześciowartościowego chromu;
 - d) wyznaczenie tych części, komponentów i jednorodnych materiałów pojazdów, które należy usunąć przed dalszym przetwarzaniem, oraz wprowadzenie wymogu opatrzenia tych materiałów i części etykietą lub umożliwienia ich identyfikacji w inny właściwy sposób.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 w celu zmiany załącznika III, w szczególności przez usunięcie pewnych wyłączeń dotyczących jednorodnych materiałów i komponentów z wykazu, jeżeli konkretne wyłączenie zostało uregulowane przez inne przepisy 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 zdrowie ludzi i na środowisko w całym cyklu życia pojazdów.

5. Na wniosek Komisji i w ciągu 12 miesięcy od otrzymania wniosku Europejska Agencja Chemikaliów („Agencja”) sporządza sprawozdanie dotyczące technicznej i ekonomicznej wykonalności rozwiązań alternatywnych dotyczących istniejących wyłączeń wymienionych w załączniku III oraz, na podstawie takiej oceny, uzasadniony wniosek dotyczący konkretnej zmiany danego wyłączenia.
6. Niezwłocznie po otrzymaniu wniosku Komisji Agencja publikuje na swojej stronie internetowej komunikat, że przygotowane zostanie sprawozdanie dotyczące możliwej zmiany wyłączenia określonego w załączniku III, oraz wzywa państwa członkowskie i wszystkie zainteresowane strony do przedkładania uwag w ciągu ośmiu tygodni od daty publikacji wspomnianego komunikatu. Agencja publikuje na swojej stronie internetowej wszystkie uwagi otrzymane od państw członkowskich i zainteresowanych stron.
7. Najpóźniej dziewięć miesięcy po przedstawieniu Komisji sprawozdania, o którym mowa w ust. [...] 5, Komitet ds. Analiz Społeczno-Ekonomicznych funkcjonujący przy 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.
8. [...]

Artykuł 6

Minimalna zawartość materiałów z recyklingu w pojazdach

1. Tworzywo sztuczne zawarte w każdym typie pojazdu, który uzyskał homologację typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty 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.

Co najmniej 25 % celu określonego w akapicie pierwszym należy osiągnąć, stosując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji [...] lub z odpadów, o których mowa w art. 23 ust. 2 lit. c) niniejszego rozporządzenia.

Masa tworzyw sztucznych zawartych w każdym pojeździe oraz masa tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu, o których mowa w akapicie pierwszym, nie obejmują elastomerów, żywic termoutwardzalnych innych niż pianki poliuretanowe stosowane do wyściełania oraz tworzyw sztucznych, które zawierają jakąkolwiek substancję regulowaną w art. 7 rozporządzenia (UE) 2019/1021 lub są nią zanieczyszczone, jeżeli przekroczono progi określone w załączniku IV do tego rozporządzenia.

1a. Tworzywo sztuczne zawarte w każdym typie pojazdu, który uzyskał homologację typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 96 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, musi zawierać co najmniej 20 % tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych w przeliczeniu na masę.

Co najmniej 25 % celu określonego w akapicie pierwszym należy osiągnąć, stosując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji lub z odpadów, o których mowa w art. 23 ust. 2 lit. c) niniejszego rozporządzenia.

1b. Tworzywo sztuczne zawarte w każdym typie pojazdu, który uzyskał homologację typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 120 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego 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.

Co najmniej 25 % celu określonego w akapicie pierwszym należy osiągnąć, stosując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji lub z odpadów, o których mowa w art. 23 ust. 2 lit. c) niniejszego rozporządzenia.

1c. Do celu niniejszego artykułu materiał pochodzący z recyklingu odzyskuje się z odpadów pokonsumenckich, które zostały poddane recyklingowi w:

a) zakładzie znajdującym się w Unii, który spełnia wymogi dotyczące ochrony zdrowia ludzkiego, klimatu i środowiska określone w prawie Unii; lub

b) zakładzie znajdującym się w państwie trzecim, który [...] **od dnia [48 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] musi spełniać** wymogi ochrony zdrowia ludzkiego, klimatu i środowiska równoważne wymogom określonym w prawie Unii[...]; **do dnia [24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]** Komisja bardziej całościowo ocenia spodziewane skutki dla handlu światowego, a także dla przemysłu recyklingu i przemysłu motoryzacyjnego UE, oraz przedkłada Radzie i Parlamentowi Europejskiemu sprawozdanie ze swojej oceny.

2. Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 23 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akt wykonawczy zgodnie z art. 51 ust. 2 w celu [...] określenia metody obliczania i weryfikacji, do celów ust. 1, 1a, 1b i 1c niniejszego artykułu, udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych [...] z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego. Metodyka weryfikacji obejmuje zobowiązanie producentów do zapewnienia, aby każdy zakład wytwarzający materiał zawierający materiały z recyklingu, z którego to zakładu korzystają, był poddawany audytowi przez niezależny podmiot zewnętrzny co najmniej raz na 5 lat. Audyty te sprawdzają, czy spełnione są warunki określone w ust. 1, 1a, 1b i 1c i, w tym celu, spełniają wymogi i kryteria określone w załączniku XIII. W przypadku materiałów poddanych recyklingowi w państwach trzecich niniejszy wymóg audytu oraz wymogi i kryteria określone w załączniku XIII stosuje się od dnia [48 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. W ramach swoich ogólnych obowiązków wynikających z art. 8 ust. 2 producenci muszą posiadać, przechowywać i przekazywać właściwym organom udzielającym homologacji typu dokumentację, w tym sprawozdania z audytu, poświadczającą zgodność zakładu z tymi warunkami, wymogami i kryteriami.
- 2a. W przypadku gdy brak dostępności lub nadmierne ceny określonych tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu nadmiernie utrudniają przestrzeganie wymogów dotyczących minimalnych zawartości procentowych materiału pochodzącego z recyklingu określonych w ust. 1, 1a, 1b i 1c niniejszego artykułu, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego zgodnie z art. 50 w celu uzupełnienia [...] tych ustępów w drodze ustanowienia tymczasowych odstępstw od celów w zakresie zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu.
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50, aby uzupełnić niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich stali obecnego i włączonego do typów pojazdów, które mają uzyskać homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i rozporządzeniem (UE) 2018/858.

Minimalny udział stali pochodzącej z recyklingu, o którym mowa w akapicie pierwszym, ustala się na podstawie studium wykonalności przeprowadzanego przez Komisję. Studium należy zakończyć do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 23 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], skupiając się w szczególności na następujących aspektach:

- a) obecna i przewidywana dostępność stali pochodzącej z recyklingu pokonsumenckich źródeł odpadów stali;
- b) obecny udział odpadów pokonsumenckich w różnorodnych półproduktach i produktach pośrednich ze stali stosowanych w pojazdach;
- c) potencjalne rozpowszechnienie stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich wśród producentów w pojazdach, które mają uzyskać homologację typu w przyszłości;
- d) względny popyt sektora motoryzacyjnego w porównaniu z popytem na odpady pokonsumenckie stali innych sektorów;
- e) efektywność ekonomiczna, postępy techniczne i naukowe, w tym zmiany w dostępności technologii recyklingu związanych ze współczynnikami recyklingu stali;
- f) wkład minimalnego udziału zawartości materiałów z recyklingu stali w pojazdach w osiągnięciu otwartej strategicznej autonomii oraz celów klimatycznych i środowiskowych Unii;
- g) konieczność zapobiegania nieproporcjonalnemu negatywnemu wpływowi na przystępność cenową pojazdów; oraz
- h) oddziaływanie na ogólne koszty i konkurencyjność sektora motoryzacyjnego.

[...]

[...]

4. Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja ocenia wykonalność wprowadzenia wymogu dotyczącego minimalnego udziału:

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

Po zakończeniu oceny, o której mowa w akapicie pierwszym, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50, aby uzupełnić niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie minimalnego udziału aluminium i jego stopów, magnezu i jego stopów, neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru, niklu, kobaltu lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich, który ma być obecny i włączony do typów pojazdów mających uzyskać homologację typu na podstawie niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) 2018/858.

Minimalny udział zawartości materiałów z recyklingu w odniesieniu do materiałów, o których mowa w akapicie drugim, ustala się na podstawie studium wykonalności, o którym mowa w akapicie pierwszym, biorąc pod uwagę wszystkie następujące aspekty:

- a) obecna i przewidywana dostępność materiałów wymienionych w akapicie drugim pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich;
- b) obecny udział zawartości materiałów z recyklingu pochodzących z odpadów pokonsumenckich w materiałach wymienionych w akapicie drugim będących częścią pojazdów wprowadzanych do obrotu;
- c) efektywność ekonomiczna, postępy techniczne i naukowe, w tym zmiany w dostępności technologii recyklingu związanych z rodzajem materiałów pochodzących z recyklingu oraz współczynnikami recyklingu tych materiałów;
- d) wkład minimalnego udziału w pojazdach zawartości materiałów z recyklingu w odniesieniu do materiałów wymienionych w akapicie drugim w osiągnięciu autonomii strategicznej Unii oraz jej celów klimatycznych i środowiskowych;
- e) możliwy wpływ włączenia zawartości materiałów z recyklingu w odniesieniu do materiałów wymienionych w akapicie drugim do części i komponentów pojazdu na funkcjonowanie pojazdów;
- f) konieczność zapobiegania nieproporcjonalnemu negatywnemu wpływowi na przystępność cenową pojazdów zawierających materiały wymienione w akapicie drugim;
- g) oddziaływanie na ogólne koszty i konkurencyjność sektora motoryzacyjnego.

5. Do [...] 30 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Komisja [...] przyjmuje akt wykonawczy ustanawiający metodę obliczania i weryfikacji udziału materiałów, o których mowa w ust. 3 i 4, pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich w typach pojazdów.

Wspomniany akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 2.

Artykuł 7

Projektowanie umożliwiające usuwanie i wymianę pewnych części i komponentów pojazdów

1. Każdy pojazd należący do typu pojazdu, który uzyskał homologację typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] projektuje się w sposób, który nie utrudnia usuwania części i komponentów wymienionych w załączniku VII część C z danego pojazdu na etapie odpadu tego pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania.
2. Każdy pojazd należący do typu pojazdu, który uzyskał homologację typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, projektuje się tak, w odniesieniu do elementów łączących, mocujących i uszczelniających, aby umożliwić usuwanie baterii do pojazdów elektrycznych i silników elektrycznych (e-drive) z pojazdu oraz ich wymianę przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją na etapie użytkowania i odpadu tego pojazdu w łatwy i nieniszczący sposób.
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 w celu zmiany ust. 2 przez dokonanie przeglądu wykazu części i komponentów, które mają być zaprojektowane w sposób umożliwiający ich usunięcie z pojazdów i wymianę, aby uwzględnić we wspomnianym ustępie dodatkowe części i komponenty wymienione w załączniku VII część C, biorąc pod uwagę postęp techniczny i naukowy.
4. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające warunki dotyczące projektowania usuwania i wymiany części i komponentów, o których mowa w ust. 2, w przypadku gdy jest to konieczne do zapewnienia zharmonizowanego wdrożenia obowiązku określonego w ust. 2.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 2.

ROZDZIAŁ III

OBOWIĄZKI PRODUCENTÓW

Artykuł 8

Obowiązki ogólne

1. Producenci wykazują, że nowe pojazdy, które wyprodukowali i które są wprowadzane do obrotu, uzyskały homologację typu zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/858, rozporządzeniu (UE) 168/2013 i w niniejszym rozporządzeniu.
2. Do celów homologacji typu typów pojazdów, do których mają zastosowanie art. 4, 5, 6 lub 7, producent 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) 168/2013, w stosownych przypadkach; oraz
 - b) przedkłada ją organowi udzielającemu homologacji typu zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) 2018/858 lub z art. 26 rozporządzenia (UE) 168/2013, w stosownych przypadkach.
3. Do celów homologacji typu pojazdów, do których ma zastosowanie wymóg określony w art. 9, producent przedstawia organowi udzielającemu homologacji typu strategię dotyczącą obiegu zamkniętego wraz z wnioskiem o homologację typu, o którym mowa w art. 23 rozporządzenia (UE) 2018/858 lub w art. 26 rozporządzenia (UE) 168/2013, w stosownych przypadkach.
4. Do celów homologacji typu pojazdów, do których mają zastosowanie wymogi określone w art. 10, producent sporządza informacje, o których mowa w art. 10 ust. 1, i przedstawia 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 wspomnianego rozporządzenia.

5. Do celów homologacji typu pojazdów, do których mają zastosowanie wymogi określone w art. 11, producent przedkłada organowi udzielającemu homologacji typu oświadczenie potwierdzające zgodność z wymogiem określonym w art. 11 ust. 1, zgodnie z art. 24 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/858 lub z art. 27 ust. 1 rozporządzenia (UE) 168/2013, w stosownych przypadkach, wraz z wnioskiem o homologację typu [...].

Artykuł 9

Strategia dotycząca obiegu zamkniętego

1. W odniesieniu do każdej kategorii pojazdu, w ramach której producent wyprodukował pojazdy, które uzyskały homologację typu zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858 od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], producent opracowuje i wprowadza strategię dotyczącą obiegu zamkniętego, aby udostępnić swój kompleksowy plan dotyczący obiegu zamkniętego na kolejne pięć lat. W odniesieniu do załącznika IV część A pkt 3 i 4 strategia zawiera informacje specyficzne dla danego typu pojazdu.
2. W ramach strategii dotyczącej obiegu zamkniętego określa się działania, które producenci podejmą w ramach działań następczych w związku z ich obowiązkami, aby zapewnić spełnienie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego określonych w rozdziale II, które podlegają weryfikacji w ramach procedur homologacji typu i które mają zastosowanie do danej kategorii pojazdu.
3. Strategia dotycząca obiegu zamkniętego zawiera elementy określone w załączniku IV część A.
4. Producent przekazuje Komisji kopię strategii dotyczącej obiegu zamkniętego w ciągu 30 dni od udzielenia pierwszej homologacji typu w odniesieniu do [...] danej kategorii pojazdu.
5. Producent monitoruje działania ujęte w strategii dotyczącej obiegu zamkniętego i podejmuje działania następcze oraz aktualizuje strategię co pięć lat zgodnie z załącznikiem IV część B. Zaktualizowaną strategię dotyczącą obiegu zamkniętego przedstawia się organowi udzielającemu homologacji typu, który wydał homologację typu w odniesieniu do pojazdu danej kategorii, oraz Komisji.

6. Komisja udostępnia publicznie strategię dotyczące obiegu zamkniętego i wszelkie aktualizacje tych strategii, z wyjątkiem informacji poufnych.
7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 w celu zmiany załącznika IV część B przez dostosowanie wymogów związanych z treścią strategii dotyczącej obiegu zamkniętego i z aktualizacjami tej strategii do postępu naukowo-technicznego w zakresie produkcji pojazdów i zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, do sytuacji na rynku w sektorze motoryzacyjnym oraz do zmian w przepisach.
8. Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 83 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], a następnie co sześć lat Komisja sporządza i publikuje sprawozdanie na temat obiegu zamkniętego w sektorze motoryzacyjnym. Sprawozdanie to opiera się w szczególności na strategiach dotyczących obiegu zamkniętego i aktualizacjach takich strategii.

Artykuł 10

Oświadczenie dotyczące zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach

1. Producenci zgłaszają w odniesieniu do każdego typu pojazdu, który uzyskał homologację typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po [...] 12 miesiącach od daty [...] przyjęcia aktu wykonawczego ustanawiającego metodę obliczania i weryfikacji udziału materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich w typach pojazdów, o którym mowa w art. 6 [...] /ust. 5] zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858, odpowiedni udział zawartości materiałów z recyklingu:
 - a) neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru, niklu, kobaltu, boru w magnesach trwałych w silnikach elektrycznych (e-drive);
 - b) aluminium i jego stopów;
 - c) magnezu i jego stopów;
 - d) stali.

Oświadczenie to dotyczy zawartości materiałów z recyklingu w danym typie pojazdu i wskazuje się w nim – w podziale na udział materiału – czy dany materiał pochodzi z recyklingu odpadów przedkonsumenckich, czy pokonsumenckich.

2. Organy udzielające homologacji typu sprawdzają, czy producenci 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 z recyklingu w określonym materiale nie ma zastosowania, jeżeli w odniesieniu do takiego materiału przyjęto cel na mocy art. 6 ust. 3 lub 4.

Artykuł 11

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

1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] producenci zapewniają podmiotom gospodarującym odpadami i podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminujący dostęp do informacji wymienionych w załączniku V, umożliwiając dostęp do następujących elementów oraz ich bezpieczne usunięcie i zastąpienie:
 - [...]/[...]c) części, komponentów i materiałów zawierających płyny i ciecze wymienione w załączniku VII część B i znajdujących się w pojazdach;
 - d) części i komponentów wymienionych w załączniku VII część C, znajdujących się w pojazdach;
 - e) części i komponentów zawierających surowce krytyczne, o których mowa w [...] art. 28 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) 2024/1252, w czasie homologacji typu pojazdu;
 - f) kodowanych cyfrowo komponentów i części w pojeździe, jeżeli takie kodowanie uniemożliwia ich naprawę, konserwację lub wymianę w innym pojeździe.
2. Producenci zapewniają współpracę z upoważnionymi podmiotami zajmującymi się przetwarzaniem i podmiotami zajmującymi się naprawą i konserwacją przez ustanowienie niezbędnych platform komunikacyjnych w celu dostarczania i aktualizowania informacji, o których mowa w ust. 1, oraz informacji określonych w załączniku V.

Producenci przekazują informacje, o których mowa w akapicie pierwszym, nieodpłatnie. Producenci mogą pobierać opłaty od podmiotów gospodarujących odpadami oraz podmiotów zajmujących się naprawą i konserwacją w wysokości niezbędnej do pokrycia kosztów administracyjnych związanych z udostępnianiem wymaganych informacji za pośrednictwem platform komunikacyjnych.

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 w celu zmiany załącznika V przez dokonanie przeglądu wykazu części, komponentów i materiałów pojazdów oraz zakresu informacji, które producenci mają dostarczać.

Artykuł 12

Etykietowanie części, komponentów i materiałów obecnych w pojazdach

1. Producenci i ich dostawcy stosują nomenklaturę norm kodowania komponentów i materiałów wymienionych w załączniku VI pkt 1–3 do celów etykietowania i identyfikacji części, komponentów i materiałów pojazdów.
2. Do dnia 24 maja 2029 r. [...] producenci zapewnią, aby [...] części i komponenty pojazdu zawierające magnesy trwale były opatrzone widoczną, wyraźnie czytelną i nieusuwalną etykietą zawierającą informacje [...] zgodnie z art. 28 rozporządzenia (UE) 2024/1252. [...]
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 w celu zmiany załącznika VI, aby dostosować go do postępu naukowo-technicznego.

Artykuł 13

Cyfrowy paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego

1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po [...] 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] każdy pojazd wprowadzony do obrotu musi posiadać cyfrowy paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, który będzie dostosowany do innych środowiskowych paszportów związanych z pojazdami ustanowionych na mocy prawa Unii, w szczególności paszportów, o których mowa w art. 77 rozporządzenia (UE) 2023/1542 oraz w art. 3 pkt 68 rozporządzenia (UE) 2024/1257, i – w miarę możliwości – zintegrowany z nimi.

Cyfrowy paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego dostosowuje się odpowiednio do wymogów określonych w rozporządzeniu 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, w szczególności w jego art. 11–13.

2. Cyfrowy paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego dla pojazdu, który jest wprowadzany do obrotu, **jest dostępny bezpłatnie i** zawiera:

a) informacje, o których mowa w art. 11 niniejszego rozporządzenia, w formacie cyfrowym [...][...];

b) informacje na temat części zawierających ołów, rtęć, kadm lub sześciowartościowy chrom w pojeździe zgodnie z odstępstwem określonym w art. 5 ust. 3; [...]

b1) deklarację dotyczącą udziału materiałów z recyklingu w tworzywach sztucznych i materiałach wymienionych w art. 10 ust. 1 lit. a)–d);

b2) strategię dotyczącą obiegu zamkniętego dla danego typu pojazdu; [...]

b3) odniesienie do katalogu części zamiennych dla danego typu pojazdu, w tym umiejscowienie poszczególnych części w pojeździe.

3. Producent wprowadzający pojazd do obrotu zapewnia, aby informacje w cyfrowym paszporcie pojazdu dotyczącym obiegu zamkniętego były dokładne, kompletne i aktualne.

3a. [...]

4. Wszystkie informacje zawarte w cyfrowym paszporcie pojazdu dotyczącym obiegu zamkniętego muszą być zgodne z przepisami ustanowionymi przez Komisję na mocy ust. 6 i 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.

5. Cyfrowy paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego wydany w odniesieniu do pojazdu, który stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, przestaje istnieć najwcześniej [...] 12 miesięcy po wydaniu świadectwa złomowania w odniesieniu do tego pojazdu wycofanego z eksploatacji.
6. Do dnia [48 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające przepisy dotyczące następujących kwestii:
- a) sposobu i specyfikacji technicznej rozwiązania, które należy zastosować w celu uzyskania dostępu do cyfrowego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego;
 - b) wymogów dotyczących projektu technicznego i funkcjonowania cyfrowego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego; w tym przepisów dotyczących:
 - (i) dostosowania cyfrowego [...] paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego [...] do innych paszportów i świadectw wymaganych na mocy przepisów Unii, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, i interoperacyjności z nimi;
 - (ii) przechowywania i przetwarzania informacji zawartych w cyfrowym paszporcie pojazdu dotyczącym obiegu zamkniętego;
 - (iii) dostępności cyfrowego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego po tym, jak producent odpowiedzialny za wypełnienie obowiązków określonych w ust. 3 przestanie istnieć lub przestanie wykonywać swoją działalność w Unii;
 - c) wprowadzania, zmiany i aktualizowania informacji zawartych w cyfrowym paszporcie pojazdu dotyczącym obiegu zamkniętego przez osoby trzecie niebędące producentem;
 - d) lokalizacji nośnika danych lub innego identyfikatora umożliwiającego dostęp do cyfrowego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego.

Ustanawiając przepisy, o których mowa w akapicie pierwszym, Komisja uwzględnia 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. 51 ust. 2.

ROZDZIAŁ IV

ZARZĄDZANIE WYCOFYWANIEM POJAZDÓW Z EKSPLOATACJI

SEKCJA 1

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 14

Właściwy organ

1. Państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jeden właściwy organ odpowiedzialny za wypełnianie obowiązków wynikających z niniejszego rozdziału, w szczególności monitorowanie i weryfikację przestrzegania przez podmioty gospodarcze, producentów i organizacje odpowiedzialności producenta ich obowiązków określonych w art. 15–[...]37 i 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 szczegóły organizacji i działania właściwych organów, w tym przepisy administracyjne i proceduralne, aby zapewnić:
 - a) rejestrację producentów zgodnie z art. [...] 19;
 - b) wydawanie zezwoleń dla producentów i organizacji odpowiedzialności producentów zgodnie z art. [...] 18;
 - c) nadzór nad wdrażaniem obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta zgodnie z art. 16 i 20;
 - d) zbieranie danych na temat pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji zgodnie z art. [...] 19 ust. 12 i art. 49 ust. 6;
 - e) udostępnianie informacji zgodnie z art. 49.

4. Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po [...] 12 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie zgłaszają Komisji nazwy i adresy właściwych organów wyznaczonych na podstawie ust. 1. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o wszelkich zmianach nazw i adresów tych właściwych organów.

Artykuł 15

Uprawnione zakłady przetwarzania

1. Bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 2010/75/UE każdy zakład lub przedsiębiorstwo, które zamierza przeprowadzać operacje przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, otrzymuje zezwolenie od właściwego organu zgodnie z art. 23 dyrektywy 2008/98/WE i spełnia warunki określone w tym zezwoleniu.
2. W celu wydania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, właściwy organ sprawdza, czy zakład lub przedsiębiorstwo posiada możliwości [...] niezbędne do wypełnienia obowiązków określonych w art. 27.
3. W zezwoleniach, o których mowa w ust. 1, wskazuje się, że zakłady przetwarzania są uprawnione do wydawania świadectw złomowania, o których mowa w art. 25. Państwa członkowskie mogą ogólnie postanowić, że zakłady przetwarzania są właściwe do wydawania świadectw złomowania, o których mowa w art. 25.
- 3a. Producenci lub, w przypadku wyznaczenia zgodnie z art. 17 ust. 1, organizacje odpowiedzialności producenta mogą zawierać umowy z uprawnionymi zakładami przetwarzania w celu realizacji swoich obowiązków w zakresie odpowiedzialności producenta. Takie umowy muszą być uczciwe, przejrzyste i niedyskryminacyjne oraz mogą być oparte na modelu ustanowionym przez państwo członkowskie.

4. [...] Państwa członkowskie – aby zagwarantować skuteczne zintegrowane podejście wszystkich właściwych organów do tej procedury – zapewniają pełną koordynację warunków i procedur udzielania zezwolenia w przypadku, gdy w procedurach wydawania zezwolenia uczestniczy więcej niż jeden właściwy organ lub więcej niż jeden zakład lub przedsiębiorstwo zamierzające przeprowadzić operacje przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.
5. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu wykonawczego ustanawiającego szczegółowe wymogi mające zastosowanie do umów, o których mowa w ust. 3a, w celu zapewnienia uczciwych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunków. Wspomniany akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 2.

SEKCJA 2

ROZSZERZONA ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRODUCENTA

Artykuł 16

Rozszerzona odpowiedzialność producenta

Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] producenci ponoszą rozszerzoną odpowiedzialność producenta za pojazdy, które po raz pierwszy udostępniają na rynku na terytorium państwa członkowskiego. System rozszerzonej odpowiedzialności producenta [...] [...] musi być spójny z art. 8 i 8a dyrektywy 2008/98/WE i zgodny z wymogami określonymi w niniejszym rozdziale.

Zakres rozszerzonej odpowiedzialności producenta obejmuje obowiązek zapewnienia przez producenta, aby:

- a) pojazdy, które po raz pierwszy udostępnili 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. 27;
- b) podmioty gospodarujące odpadami przetwarzające pojazdy wycofane z eksploatacji, o których mowa w lit. a), spełniały cele określone w art. 34.

W regionach najbardziej oddalonych państwa członkowskie mogą dostosować obowiązki producentów w celu zagwarantowania usługi i pokrycia kosztów zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji w odniesieniu do charakterystyki tych regionów.

Oprócz informacji, o których mowa w art. 8a ust. 3 lit. e) dyrektywy 2008/98/WE, producenci publikują na swoich stronach internetowych raz w roku, z zastrzeżeniem zachowania tajemnicy handlowej i przemysłowej, informacje dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz osiągania celów w zakresie ponownego użycia i recyklingu, ponownego użycia i odzysku oraz recyklingu tworzyw sztucznych.

Artykuł [...] 17

Organizacja odpowiedzialności producenta

1. Producenci mogą podjąć decyzję o wypełnieniu swoich obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta indywidualnie albo mogą powierzyć organizacji odpowiedzialności producenta, upoważnionej zgodnie z art. [...] 18, wypełnienie w ich imieniu obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

Państwa członkowskie mogą przyjąć środki, aby zobowiązać producentów do powierzenia organizacji odpowiedzialności producentów wypełniania ich obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności określonych w art. 16.

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. 8a ust. 3 lit. e) dyrektywy 2008/98/WE, organizacje odpowiedzialności producenta publikują na swoich stronach internetowych [...] raz w roku, z zastrzeżeniem zachowania tajemnicy handlowej i przemysłowej, informacje dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz osiągnięcia celów w zakresie ponownego użycia i recyklingu, ponownego użycia i odzysku oraz recyklingu tworzyw sztucznych przez producentów, którzy powierzyli to organizacji odpowiedzialności producenta.
4. Organizacje odpowiedzialności producenta zapewniają [...] regularny dialog pomiędzy odpowiednimi podmiotami zgodnie z art. 8a ust. 6 dyrektywy 2008/98/WE.

Artykuł [...] 18

Zezwolenie na wypełnianie obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta

1. Producent, w przypadku indywidualnego wywiązania się z obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, oraz wyznaczone organizacje odpowiedzialności producenta, w przypadku zbiorowego wywiązania się z tych obowiązków, występują do właściwego organu z wnioskiem o udzielenie zezwolenia.
2. Zezwolenia udziela się wyłącznie w przypadku wykazania, że spełniono 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 udostępnionych po raz pierwszy na rynku na terytorium państwa członkowskiego przez producenta lub producentów, w imieniu których działa organizacja odpowiedzialności producenta.

Producent, w przypadku indywidualnego wywiązania się z obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, oraz wyznaczone organizacje odpowiedzialności producenta, w przypadku zbiorowego wywiązania się z tych obowiązków, 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 ustanawiających 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 wywiązywanie się z obowiązków rozszerzonej odpowiedzialności producenta ma charakter indywidualny, czy zbiorowy, oraz metody weryfikacji zgodności producentów lub organizacji odpowiedzialności producenta, w tym informacje, które producenci lub organizacje odpowiedzialności producentów mają przekazywać w tym celu.
4. Producent lub organizacje 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 i 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. Na żądanie właściwego organu producent lub organizacje odpowiedzialności producenta przedstawiają sprawozdanie z samokontroli oraz, w razie konieczności, projekt planu działań naprawczych. Bez uszczerbku dla kompetencji wynikających z ust. 6 właściwy organ może zgłaszać uwagi do sprawozdania z samokontroli i projektu planu działań naprawczych oraz przekazuje wszelkie 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 wywiązują się z obowiązku sprawozdawczości wobec właściwego organu, z obowiązku w zakresie informowania właściwego organu o wszelkich zmianach dotyczących warunków zezwolenia, lub zaprzestali działalności.

Rejestracja [...]

1. Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie tworzą rejestr producentów służący monitorowaniu przestrzegania przez producentów wymogów określonych w niniejszym rozdziale.

W celu ułatwienia we wszystkich państwach członkowskich rejestracji producentów lub [...] upoważnionych przedstawicieli ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta rejestr musi zawierać linki do innych krajowych rejestrów stron internetowych producentów oraz, o ile są dostępne, do krajowych stron internetowych zawierających informacje na temat procedury rejestracji.

Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą trzydzieści miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia [...]] Komisja utworzy stronę internetową zawierającą linki do wszystkich rejestrów krajowych w celu ułatwienia rejestracji producentów we wszystkich państwach członkowskich oraz, o ile są dostępne, do krajowych stron internetowych zawierających informacje na temat procedury rejestracji.

2. Producenci rejestrują się w rejestrze, o którym mowa w ust. 1. W tym celu producenci składają wniosek o rejestrację w każdym państwie członkowskim, w którym udostępniają po raz pierwszy pojazd na rynku.

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

Producenci udostępniają pojazdy na rynku państwa członkowskiego tylko wtedy, gdy oni sami lub, w przypadku wydania zezwolenia, ich [...] upoważnieni przedstawiciele ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta są zarejestrowani w tym państwie członkowskim.

3. Wniosek o rejestrację obejmuje informacje wymienione w załączniku VIII. Państwa członkowskie mogą w razie potrzeby zażądać dodatkowych informacji lub dokumentów w celu skutecznego wykorzystywania rejestru producentów.
4. Na zasadzie odstępstwa od ust. 3 informacje, o których mowa w załączniku VIII pkt 1 lit. d), podaje się albo we wniosku o rejestrację zgodnie z ust. 3, albo we wniosku o udzielenie zezwolenia zgodnie z art. [...] 18.

5. W przypadku gdy producent wyznaczył organizację odpowiedzialności producenta zgodnie z art. [...] 17, obowiązki wynikające z tego 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, przedstawiciel ten podaje nazwę i dane kontaktowe każdego z reprezentowanych producentów oddzielnie.
7. Państwa członkowskie mogą uznać, że procedura rejestracji na podstawie niniejszego artykułu i procedura udzielania zezwoleń na podstawie art. [...] 18 stanowią jednolitą 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 na temat 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 mocy ust. 2 i 3.
9. Właściwy organ może:
- a) ustalać zasady dotyczące wymogów i procesu rejestracji bez dodawania istotnych wymogów do tych ustanowionych w ust. 2 i 3;
 - b) nakładać na producentów oparte na kosztach i proporcjonalne opłaty za rozpatrywanie wniosków, o których mowa w ust. 2 oraz w art. 18 ust. 1.
10. Właściwy organ może odmówić rejestracji producenta lub wycofać ją, jeżeli informacje, o których mowa w ust. 3, i powiązane dowody w postaci dokumentów nie zostały dostarczone lub są niewystarczające lub jeżeli producent nie spełnia już wymogów określonych w załączniku VIII pkt 1 lit. d).

Właściwy organ wycofuje rejestrację producenta, jeżeli producent przestał istnieć.

11. Producent lub, w stosownych przypadkach, [...] upoważniony przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta lub organizacja odpowiedzialności producenta wyznaczona do działania w imieniu producentów, których reprezentuje, zawiadamia bez zbędnej zwłoki właściwy organ o wszelkich zmianach w zakresie informacji zawartych w rejestracji oraz o trwałym zaprzestaniu udostępniania na rynku na terytorium państwa członkowskiego pojazdów, o których mowa w rejestracji.
12. Producent lub, w stosownych przypadkach, [...] upoważniony przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta lub organizacja odpowiedzialności producenta przedstawia właściwemu organowi odpowiedzialnemu za rejestrację sprawozdanie z wykonywania obowiązków z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

Artykuł 20

Odpowiedzialność finansowa producentów

1. Wkłady finansowe wnoszone przez producentów pokrywają następujące koszty związane z pojazdami udostępnionymi przez producenta na rynku:
 - a) koszty zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, które należy ponieść w celu spełnienia wymogów określonych w art. 23–26, a następnie koszty ich transportu z punktu zbierania do uprawnionego zakładu przetwarzania, który wydał świadectwo złomowania, oraz koszty przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, które należy ponieść w celu spełnienia wymogów określonych w art. 27–[...] 31, 34 i [...]36, pod warunkiem że [...] – zgodnie z art. 8a ust. 4 lit. a)–c) dyrektywy 2008/98/WE – uwzględniają przychody podmiotów gospodarujących odpadami związanych ze sprzedażą używanych części zamiennych i używanych komponentów zamiennych, pojazdów wycofanych z eksploatacji oczyszczonych z substancji szkodliwych lub surowców wtórnych pochodzących z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;
 - b) koszty prowadzenia kampanii zwiększających poziom świadomości ukierunkowanych na usprawnienie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji;
 - c) koszty utworzenia systemu powiadamiania, o którym mowa w art. 25;

- d) koszty gromadzenia danych i sprawozdawczości na rzecz właściwych organów.

W przypadku pojazdów objętych zakresem dyrektywy 2000/53/WE udostępnionych na rynku przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia oraz w drodze odstępstwa od akapitu pierwszego lit. a) i ust. 1a 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 znaczną część, wkład finansowy, jaki musi wnieść producent tych pojazdów, odpowiada poziomowi stanowiącemu znaczną część kosztów, o których mowa w tej dyrektywie.

- 1a. Wkłady finansowe wnoszone przez producentów wprowadzających pojazd do obrotu 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.
2. Właściwy organ, działając w ścisłej współpracy z producentami, organizacjami odpowiedzialności producenta i podmiotami gospodarującymi odpadami, monitoruje:
- a) średnie koszty operacji 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 wywiązania się z obowiązków rozszerzonej odpowiedzialności producenta, aby koszty sprawiedliwie rozdzielono między wszystkie zainteresowane podmioty.
3. Wkłady finansowe wnoszone przez producentów udostępniających na rynku pojazdy specjalnego przeznaczenia pokrywają jedynie te koszty, o których mowa w ust. 1 lit. a), dotyczące zbierania takich pojazdów i oczyszczania ich z substancji szkodliwych.
4. W przypadku indywidualnego wywiązania się z 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 czynności określonych w ust. 1, odnoszących się do tego pojazdu.

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 we właściwych programach finansowania zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, [...] gwarancji finansowej lub równoważnego ubezpieczenia.

5. Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 TFUE w przypadku organizacji odpowiedzialności producenta zarządzanej przez państwo gwarancja taka może mieć formę funduszu publicznego, który jest finansowany z opłat producentów i za który państwo członkowskie prowadzące daną organizację jest solidarnie odpowiedzialne.
6. Producent pojazdu podstawowego jest uznawany za producenta i może pobierać proporcjonalne składki od producentów późniejszych etapów homologacji typu.

Artykuł 21

Modulacja opłat

1. W przypadku zbiorowego wywiązania się z 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 następujących elementów:
 - a) masy pojazdu;
 - b) rodzaju układu napędowego;
 - c) 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;

- d) czasu potrzebnego na demontaż pojazdu w uprawnionym zakładzie przetwarzania, w szczególności w przypadku części i komponentów, które należy usunąć przed strzępieniem, zgodnie z art. 30;
 - e) udziału materiałów i substancji uniemożliwiających realizację wysokiej jakości procesu recyklingu, takich jak spoiwa, kompozytowe tworzywo sztuczne lub materiały wzmacniane włóknem węglowym;
 - f) procentowej zawartości materiałów z recyklingu wymienionych w art. 6 i 10 zastosowanych w pojeździe;
 - g) obecności i ilości substancji, o których mowa w art. 5 ust. 2.
2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu [...] wykonawczego zgodnie z art. [...] 51 ust. 2, aby [...] ustanowić przepisy szczegółowe dotyczące sposobu stosowania kryteriów przewidzianych w ust. 1. Wspomniany akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 2.

Artykuł 22

Mechanizm alokacji kosztów w odniesieniu do pojazdów, które stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim

1. W przypadku gdy pojazd staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji w innym państwie członkowskim niż państwo członkowskie, na którego terytorium pojazd po raz pierwszy udostępniono na rynku, a producent nie może zostać zidentyfikowany na terytorium państwa członkowskiego, w którym pojazd stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, producent [...], który wprowadził ten pojazd do obrotu, lub organizacja odpowiedzialności producenta, o której mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, o ile wyznaczono ją zgodnie art. [...] 17, zapewnia pokrycie kosztów [...] działań związanych z gospodarowaniem odpadami, o których mowa w art. 20, poniesionych przez podmioty gospodarujące odpadami w innych państwach członkowskich.
2. Producent wprowadzający pojazd do obrotu lub organizacja odpowiedzialności producenta z państwa członkowskiego, w którym producent wprowadził pojazd do obrotu, o ile wyznaczono ją zgodnie art. [...] 17:

- a) wyznacza, na podstawie pisemnego upoważnienia, [...] upoważnionego przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta w każdym państwie członkowskim;
- b) ustanawia mechanizmy współpracy transgranicznej z podmiotami gospodarującymi odpadami prowadzącymi operacje gospodarowania odpadami, o których mowa w art. 20.

2a. Państwa członkowskie mogą wymagać od właścicieli pojazdów uiszczenia opłaty administracyjnej za używane pojazdy lub pojazdy, w odniesieniu do których nie można zidentyfikować żadnego producenta i które są zarejestrowane w tym państwie członkowskim po raz pierwszy, w celu pokrycia kosztów operacji gospodarowania odpadami, o których mowa w art. 20 ust. 1. Opłata administracyjna nie przekracza wkładu finansowego na podstawie art. 20 ust. 1.

- 3. Państwo członkowskie, w którym pojazd stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, monitoruje przestrzeganie przepisów ust. 1 i 2 przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono je zgodnie z art. [...] 17. Monitorowanie opiera się na informacjach zweryfikowanych przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono je zgodnie z art. [...] 17, i zgłoszonych przez nich właściwym organom, dotyczących wykonania ust. 1 i 2, w szczególności obliczania i alokacji kosztów zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, o których mowa w ust. 1, z należyтым uwzględnieniem tajemnicy przedsiębiorstwa i innych kwestii związanych z konkurencyjnością.
- 4. W razie potrzeby w celu zapewnienia przestrzegania przepisów niniejszego artykułu i uniknięcia zakłóceń na jednolitym rynku, a także uwzględniając informacje przekazane przez państwa członkowskie w ramach działań w zakresie współpracy i monitorowania, o których mowa w ust. 2 i 3, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 niniejszego rozporządzenia przez ustanowienie szczegółowych przepisów dotyczących obowiązków producentów, państw członkowskich i podmiotów gospodarujących odpadami oraz cech mechanizmów, o których mowa w ust. 1.

SEKCJA 3

ZBIERANIE POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

Artykuł 23

Zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji

1. Producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono je zgodnie z art. [...] 17, ustanawiają systemy zbierania [...] lub uczestniczą w ich ustanawianiu w odniesieniu do wszystkich pojazdów [...], które po raz pierwszy udostępniły na rynku na terytorium danego państwa członkowskiego i które stały się pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

Państwa członkowskie przyjmują środki niezbędne do zapewnienia, aby producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono je zgodnie z art. [...] 17, ustanowili systemy zbierania w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji.

2. Producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono je zgodnie z art. [...] 17, zapewniają, aby systemy zbierania, o których mowa w ust. 1:
 - a) obejmowały swoim zakresem całe terytorium danego państwa członkowskiego;
 - b) [...] oferowały odpowiednią dostępność 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 zarządzanie tymi pojazdami, jest najbardziej opłacalne;
 - c) zapewniały zbieranie części będących odpadami pochodzącymi z naprawy pojazdów;
 - d) umożliwiały zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji każdej marki, niezależnie od ich pochodzenia;
 - e) umożliwiały [...] przyjmowanie wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji do punktów zbierania lub uprawnionych zakładów przetwarzania zgodnie z art. 24 ust. 2.

3. Producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono je zgodnie z art. [...] 17, publikują i regularnie aktualizują wykaz punktów zbierania i uprawnionych zakładów przetwarzania na swoich stronach internetowych oraz 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 obrębie państwa członkowskiego, we współpracy zarówno z producentami lub organizacjami odpowiedzialności producenta i właściwymi organami, o ile wyznaczono je zgodnie z art. 17.

4. Państwa członkowskie mogą zezwolić [...] punktom zbierania niebędącym uprawnionymi zakładami 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 zakład lub przedsiębiorstwo posiada możliwości niezbędne do wypełnienia następujących obowiązków:

- a) [...] zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i tyczasowego ich przechowywania zgodnie z [...] załącznikiem VII część A;
- b) [...] przygotowania przekazania zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania poprzez zapobieganie przypadkowym wyciekom płynów i nieupoważnionemu dostępowi do punktu zbierania;
- ba) organizacji transportu do uprawnionego zakładu przetwarzania, jeżeli jednocześnie w punkcie zbierania przechowuje się osiem lub więcej pojazdów wycofanych z eksploatacji; oraz
- c) [...] zagwarantowania, że wszystkie zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji [...] zostaną przekazane do uprawnionego zakładu przetwarzania w ciągu jednego [...] miesiąca od otrzymania pojazdu wycofanego z eksploatacji. [...]

[...] [...]

5. Punkty zbierania [...] wydają właścicielowi pojazdu, w formie elektronicznej, dokument potwierdzający odbiór pojazdu wycofanego z eksploatacji i 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 i 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. [...]
2. Dostarczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji, w tym części zamiennych lub zastępczych po naprawie i konserwacji pojazdu, [...] dla ostatniego właściciela pojazdu jest bezpłatne, 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.

Do celów niniejszego artykułu istotne są następujące części:

- a) silniki elektryczne (e-drive), w tym ich osłony i wszelkie powiązane jednostki sterujące, okablowanie oraz inne części, komponenty i materiały;
- b) baterie do pojazdów elektrycznych w rozumieniu art. 3 pkt 14 rozporządzenia (UE) 2023/1542;
- c) silniki;
- d) katalizatory;
- e) przekładnie;
- f) nadwozie.

W przypadku brakującej baterii do pojazdów elektrycznych przekazanie pojazdu wycofanego z eksploatacji pozostaje bezpłatne, jeżeli ostatni właściciel pojazdu dostarczy dokumentację na potwierdzenie, że baterią zajmował się profesjonalny podmiot zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1542.

3. Wymogi określone w ust. 2 nie mają zastosowania do pojazdów, które zostały zgłoszone przez zakłady ubezpieczeń jako techniczna szkoda całkowita.

Artykuł 25

Świadectwo złomowania

1. Uprawnione zakłady przetwarzania w chwili dostarczenia im pojazdu wycofanego z eksploatacji wydają świadectwo złomowania ostatniemu właścicielowi pojazdu [...]. Świadectwo złomowania [...] wydaje się zgodnie z wzorem zamieszczonym w załączniku IX. Obowiązek ten nie ma zastosowania do pojazdów kategorii L, które nie podlegają rejestracji w danym państwie członkowskim.
2. Świadectwo złomowania wydaje się w formie elektronicznej i przekazuje za pośrednictwem elektronicznej procedury powiadamiania odpowiednim organom państwa członkowskiego, w tym właściwym organom wyznaczonym na podstawie art. 14. Uprawniony zakład przetwarzania dostarcza kopię elektronicznego powiadomienia ostatniemu właścicielowi pojazdu i 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 w odniesieniu do przedmiotowego pojazdu.
4. Odpowiednie organy rejestrujące [...] anulują rejestrację pojazdu wycofanego z eksploatacji dopiero po otrzymaniu świadectwa złomowania dotyczącego tego pojazdu.
5. Świadectwa złomowania wydane w jednym państwie członkowskim są uznawane we wszystkich pozostałych państwach członkowskich.

Artykuł 26

[.../ [...] [...] [...]

SEKCJA 4

PRZETWARZANIE POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

Artykuł 27

Obowiązki uprawnionych zakładów przetwarzania

1. Uprawnione zakłady przetwarzania zapewniają, aby wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji i 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.
2. [...]
3. Uprawnione zakłady przetwarzania:
 - a) składują, nawet tymczasowo, wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji oraz ich części, komponenty i materiały zgodnie z minimalnymi wymogami określonymi w załączniku VII część A;
 - b) oczyszczają z substancji szkodliwych wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji zgodnie z art. 29 i minimalnymi wymogami określonymi w załączniku VII część B;
 - c) usuwają z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponenty wymienione w załączniku VII część C [...] zgodnie z art. 30 i 31;

- d) przetwarzają wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji oraz ich części, komponenty i materiały zgodnie z art. 28, 29, 30, 31, 32, 35 i 36 oraz załącznikiem VII do niniejszego rozporządzenia, hierarchią postępowania z odpadami i ogólnymi wymogami określonymi w art. 4 dyrektywy 2008/98/WE [...];
- e) zapewniają, aby wszelkie działania polegające na przetwarzaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji, o których mowa w ust. 2, skutkowały osiągnięciem celów określonych w art. 34, oraz w stosownych przypadkach stosują najlepsze dostępne techniki zdefiniowane w art. 3 pkt 10 dyrektywy 2010/75/UE.

Oprócz wymogów określonych w art. 35 dyrektywy 2008/98/WE, uprawnione zakłady przetwarzania przechowują przez 3 lata dokumentację w formie elektronicznej dotyczącą wszystkich przeprowadzonych operacji przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, o których mowa w lit. a)–e), i są w stanie przedstawić te informacje na wniosek odpowiednich organów krajowych.

4.[...] [...] Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 w celu zmiany załącznika VII przez 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 załączniku VII część C;
- b) zmianę wartości docelowych dla frakcji wyjściowych wymienionych w załączniku VII część G pkt 2;
- c) rozszerzenie wykazu typów stopów aluminium wymienionych w załączniku VII część G pkt 2b;
- d) dodanie wymogów jakościowych poprawiających oddzielanie tworzyw sztucznych nadających się do recyklingu oraz wartości docelowych dla kolejnych technologii recyklingu mających zastosowanie do załącznika VII część G pkt 2.[...]

5. Państwa członkowskie zachęcają uprawnione zakłady przetwarzania do wprowadzenia certyfikowanych systemów zarządzania środowiskowego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1221/2009.

Wymogi ogólne w zakresie strzępienia

1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po [...]36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] uprawnione zakłady przetwarzania i inne podmioty gospodarujące odpadami prowadzące operacje strzępienia zwracają się o to, aby [...] pojazdy wycofane z eksploatacji [...] dostarczane do nich do strzępienia lub duże części i komponenty konstrukcyjne z podwozia lub nadwozia wycofanych z eksploatacji pojazdów kategorii N₂, N₃, M₂, M₃ i O dostarczane do nich do strzępienia lub cięcia były [...]:
 - a) [...] oczyszczone z substancji szkodliwych zgodnie z art. 29 i pozbawione części i komponentów zgodnie z art. 30; oraz
 - b) opatrzone kopią świadectwa złomowania wydaną w odniesieniu do danego pojazdu wycofanego z eksploatacji.
2. Uprawnione zakłady przetwarzania i podmioty gospodarujące odpadami przeprowadzające operacje strzępienia i odbierające pojazdy wycofane z eksploatacji, które nie spełniają wymogów określonych w ust. 1:
 - a) zgłaszają właściwemu organowi niezgodność, w tym imię i nazwisko 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. 29 i 30 oraz wydania świadectwa złomowania zgodnie z art. 25.
3. Uprawnione zakłady przetwarzania i podmioty gospodarujące odpadami przeprowadzające strzępienie pojazdów wycofanych z eksploatacji poddają [...] strzępieniu jedynie pojazdy wycofane z eksploatacji, ich części, komponenty i materiały łącznie z [...] innymi odpadami, jeżeli spełnione są kryteria i wartości graniczne określone w załączniku VII część G pkt 1 i 2.

Oczyszczanie z substancji szkodliwych pojazdów wycofanych z eksploatacji

1. [...] W terminie 30 dni po dostarczeniu pojazdu wycofanego z eksploatacji do uprawnionego zakładu przetwarzania zakład oczyszcza te pojazdy z substancji szkodliwych przed poddaniem ich dalszemu przetwarzaniu, zgodnie z minimalnymi wymogami określonymi w załączniku VII część B.
2. Płyny i ciecze wymienione w załączniku VII część B zbiera się i składowe oddzielnie zgodnie z wymogami określonymi w załączniku VII część A. Oleje odpadowe zbiera się i składowe 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. 2, usuwa się z pojazdów wycofanych z eksploatacji i postępuje się z nimi zgodnie z art. 17 dyrektywy 2008/98/WE.
4. Baterie usuwa się oddzielnie z pojazdów wycofanych z eksploatacji i składowe 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 załączniku VII część B pkt 3 i przekazuje te informacje za każdy rok kalendarzowy właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym zebrano pojazdy wycofane z eksploatacji, w terminie sześciu miesięcy od końca roku kalendarzowego i w formacie wyznaczonym przez właściwy organ państwa członkowskiego.

Obowiązkowe usuwanie części i komponentów w celu ponownego użycia i recyklingu przed strzępieniem

1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] uprawnione zakłady przetwarzania zapewniają, aby części i komponenty wymienione w załączniku VII część C zostały usunięte z pojazdu wycofanego z eksploatacji przed strzępieniem lub zagęszczaniem, po zakończeniu operacji oczyszczania z substancji szkodliwych, o których mowa w art. 29, w sposób niepowodujący uszkodzeń w przypadku części i komponentów z możliwością ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia zgodnie z art. 31.

Uprawnione zakłady przetwarzania zapewniają, aby usunięte części i komponenty, o których mowa w akapicie pierwszym, bez możliwości ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia, były przekazywane do recyklingu zgodnie z wymogami dotyczącymi przetwarzania określonymi w załączniku VII część F.

2. [...] Nie jest obowiązkowe usuwanie przed strzępieniem części lub komponentów, które nie mają potencjału ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia, jeżeli uprawniony zakład przetwarzania wykaże, że technologie przetwarzania po strzępieniu umożliwiają [...] oddzielenie materiałów od części i komponentów [...] wskazanych w załączniku VII część C [...] kolumna druga równie skutecznie jak ręczne procesy rozmontowywania lub półautomatyczne procesy demontażu oraz że spełnione są kryteria i wartości graniczne określone w załączniku VII część G pkt 1 i 2.

Do celów akapitu pierwszego uprawniony zakład przetwarzania dostarcza informacje wymienione w załączniku VII część G pkt 3.

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, która obejmuje nazwę i adres zakładu przetwarzania oraz numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) danych pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Uprawnione zakłady przetwarzania przekazują informacje zawarte w ewidencji, o których mowa w akapicie pierwszym, właściwemu organowi zgodnie z art. 49 ust. 6.

Artykuł 31

Wymogi dotyczące usuniętych części i komponentów

1. Uprawnione zakłady przetwarzania oceniają [...] wszystkie części i komponenty usunięte z pojazdu wycofanego z eksploatacji na podstawie art. 30 ust. 1 [...] w celu ustalenia, czy nadają się do:
 - a) ponownego użycia, zgodnie z załącznikiem VII część D pkt 1 lit. a);
 - b) regeneracji lub odnowienia, zgodnie z załącznikiem VII część D pkt 1 lit. b) ;
 - c) recyklingu; lub
 - d) innych procesów przetwarzania, z uwzględnieniem szczególnych wymogów dotyczących przetwarzania określonych w załączniku VII część F.

[...]

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

[...]

2. [...] Uprawnione zakłady przetwarzania:
 - [...] a) etykietują [...] usunięte części i komponenty nadające się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia zgodnie z załącznikiem VII część D pkt 2;

[...] [...]

b) zapewniają odpowiednią ochronę przed uszkodzeniem podczas transportu, załadunku i rozładunku części i komponentów;

c) dostarczają kopię faktury lub umowy dotyczącej przekazania części lub komponentów w celu ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia.

3. Części i komponenty wymienione w załączniku VII część E nie mogą być ponownie użyte, chyba że przeprowadzona ocena techniczna potwierdzi, że wykorzystanie tych części i komponentów jest zgodne z mającymi zastosowanie wymogami dotyczącymi pojazdów określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/858. Te części zastępcze mogą zostać przekazane innemu podmiotowi gospodarczemu w celu ponownego użycia tylko wtedy, gdy mają być zainstalowane przez wykwalifikowany podmiot zajmujący się naprawą i konserwacją.

4. Części i komponentów, które uznaje się za nadające się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia, nie uznaje się za odpady. Uprawnione zakłady przetwarzania udostępniają odpowiednim organom krajowym, na żądanie, dokumentację potwierdzającą przeprowadzoną ocenę, w tym w przypadku gdy części i komponenty są transportowane w celu ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia.

5. Przepisy określone w ust. 4 nie mają zastosowania do baterii usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji, do których zastosowanie ma rozporządzenie 2023/1542.

Artykuł 32

Handel używanymi, poddanymi regeneracji lub odnowionymi częściami i komponentami

1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] [...] każdy podmiot gospodarczy sprzedający używane, poddane regeneracji lub odnowione części zamienne i komponenty [...]

[...] zapewnia, aby części i komponenty [...] były opatrzone etykietą zgodnie z art. 31 ust. 2 pkt a).

[...].

2. W przypadku sprzedaży konsumentom używanych, regenerowanych lub odnowionych części i komponentów podmioty gospodarcze zapewniają, aby te części i komponenty zachowały swoje wymagane funkcje i działanie podczas normalnego użytkowania oraz spełniały inne wymogi mające zastosowanie do sprzedawanych towarów zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/771.
3. Wymogi te mają zastosowanie niezależnie od stosowanej techniki obrotu, w tym za pośrednictwem platform internetowych zdefiniowanych w art. 3 lit. i) rozporządzenia (UE) 2022/2065.

Artykuł 33

Ponowne użycie, regeneracja i odnowienie części i komponentów

1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie stosują niezbędne zachęty do promowania ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów, niezależnie od tego, czy zostały one usunięte 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 przy użyciu używanych, poddanych regeneracji lub odnowionych części zamiennych i komponentów obok oferty naprawy pojazdu przy użyciu nowych części i komponentów, pod warunkiem że tego rodzaju wymóg jest sformułowany w taki sposób, aby nie powodował nadmiernych kosztów lub obciążeń administracyjnych po stronie mikroprzedsiębiorstw i małych przedsiębiorstw;
- b) stosowanie zachęt gospodarczych [...].

Komisja ułatwia wymianę informacji i dzielenie się najlepszymi praktykami między państwami członkowskimi w zakresie takich zachęt.

2. Komisja monitoruje skuteczność zachęt stosowanych przez państwa członkowskie.

Artykuł 34

Cele w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku

1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień roku kalendarzowego następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie przyjmują środki niezbędne do osiągnięcia przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono je zgodnie z art. [...] 17, [...] następujących celów, które mają być osiągnięte przez podmioty gospodarujące odpadami:
 - 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 [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień roku kalendarzowego następującego po 60 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie przyjmują środki niezbędne do zapewnienia przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono je zgodnie z art. [...] 17, osiągnięcia przez podmioty gospodarujące odpadami rocznego celu 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 i całkowita masa tworzyw sztucznych, o których mowa w akapicie pierwszym, nie obejmują elastomerów, żywic 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, jeżeli przekroczono progi określone w załączniku IV do tego rozporządzenia.[...]

Artykuł 35

Zakaz składowania odpadów innych niż obojętne

Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] ciężkich i lekkich frakcji pozostałych po strzepleniu pojazdów wycofanych z eksploatacji [...], zawierających odpady inne niż obojętne, [...] nie przyjmuje się na składowisko odpadów, jeżeli przekroczone są w nich wartości graniczne określone w załączniku VII część G pkt 2 lit. c) i d).

Artykuł 36

Przemieszczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji

1. Przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji może odbywać się poza danym państwem członkowskim lub poza terytorium Unii, pod warunkiem że przemieszczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji lub odpadów wytworzonych podczas jego przetwarzania jest zgodne z rozporządzeniem [...] (UE) 2024/1157.
 - 1a. W celu 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, pod kątem zgodności z wymogami określonymi w art. 37 i załączniku I, i odpowiednio monitorować takie przemieszczanie.

W przypadku gdy właściwe organy państwa członkowskiego ustalą, że planowane przemieszczenie pojazdu używanego obejmuje jeden lub więcej pojazdów wycofanych z eksploatacji, kosztami odpowiednich analiz, kontroli i przechowywania pojazdów, co do których istnieje podejrzenie, że są pojazdami wycofanymi z eksploatacji, mogą zostać obciążone osoby organizujące przemieszczanie.
2. Przemieszczenia pojazdów wycofanych z eksploatacji z Unii do państwa trzeciego zgodnie z ust. 1 zalicza się na poczet wypełnienia zobowiązań i celów określonych w art. 34 tylko wtedy, gdy eksporter pojazdów wycofanych z eksploatacji przedstawi dowód w postaci dokumentu zatwierdzony przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, wykazujący, że przetwarzanie odbyło się w warunkach zasadniczo równoważnych z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz z wymogami w zakresie zdrowia ludzkiego i ochrony środowiska określonymi w innych przepisach Unii.

ROZDZIAŁ V

ROZRÓŻNIENIE MIĘDZY POJAZDAMI UŻYWANYMI A POJAZDAMI WYCOFANYMI Z EKSPLOATACJI [...]

SEKCJA 1[...]

[...] *Artykuł 37*

Rozróżnienie między pojazdami używanymi a pojazdami wycofanymi z eksploatacji

1. Do celów przeniesienia własności pojazdu używanego właściciel pojazdu [...] przedstawia każdej osobie fizycznej lub prawnej zainteresowanej nabyciem własności danego pojazdu [...] dokumentację potwierdzającą, że pojazd nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. [...] Dokumentacja ta obejmuje ocenę zgodnie z załącznikiem I lub ważne świadectwo zdatności do ruchu drogowego.

Akapit pierwszy nie ma zastosowania w przypadku przeniesienia prawa własności pojazdów zdatnych do ruchu drogowego przez osoby fizyczne, które nie są podmiotami gospodarczymi, w ramach sprzedaży innej niż za pośrednictwem umów zawieranych na odległość lub platform internetowych.

W przypadku przeniesienia własności pojazdu na podmiot gospodarczy, podmiot ten przechowuje dokumentację, o której mowa w akapicie pierwszym, przez co najmniej dwa lata od daty przeniesienia własności.

2. Do celów przeniesienia własności pojazdu, który został zgłoszony jako ekonomiczna szkoda całkowita, oprócz wymogów określonych w ust. 1 właściciel pojazdu przedstawia następującą dokumentację:
- a) kopię historii szkód na podstawie oceny dokonanej przez zakład ubezpieczeń;
 - b) szacunkowe koszty napraw niezbędnych, by doprowadzić pojazd do stanu technicznego wystarczającego do osiągnięcia pozytywnego wyniku badania zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE.
3. Bez uszczerbku dla ust. 1 akapit drugi wymogi określone w ust. 1 i 2 mają zastosowanie niezależnie od stosowanej techniki obrotu, w tym za pośrednictwem specjalnych aukcji dla podmiotów gospodarczych, umów zawieranych na odległość lub platform internetowych.
4. Oceniając szkody poniesione w wyniku wypadku pojazdu, zakład ubezpieczeń lub inny rzeczoznawca samochodowy dokonujący oceny w jego imieniu ocenia również, czy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji zgodnie z załącznikiem I.
- Zakłady ubezpieczeń [...] zapewniają, aby właściwe organy otrzymywały co najmniej raz w roku wykaz:
- a) numerów identyfikacyjnych wszystkich pojazdów zgłoszonych jako ekonomiczna szkoda całkowita, w tym specyfikację pojazdów, które uznano za pojazdy wycofane z eksploatacji zgodnie z załącznikiem I;
 - b) numerów identyfikacyjnych wszystkich pojazdów zgłoszonych jako techniczna szkoda całkowita.
5. W przypadku wątpliwości, czy pojazd używany może być 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 nowe ważne świadectwo zdatności do ruchu drogowego.
- 5a. Przyjmując środki określające wymogi administracyjne i proceduralne dotyczące oceny zgodnie z załącznikiem I, państwa członkowskie mogą również doprecyzować kryteria oceny kosztów napraw.

6. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 niniejszego rozporządzenia w celu zmiany kryteriów wymienionych w załączniku I część A część B i część C sekcja 1 pkt 1 w celu ustalenia, czy pojazd używany jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, z uwzględnieniem faktu, że postęp technologiczny w dziedzinie identyfikowalności, możliwości naprawy i bezpieczeństwa uzasadnia ograniczenie przypadków, w których pojazd uznaje się za pojazd wycofany z eksploatacji.

SEKCJA 2

[...]

[...]ROZDZIAŁ VA

WYWÓZ UŻYWANYCH POJAZDÓW DO PAŃSTW TRZECICH

Artykuł 37a

Właściwy organ

1. Państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jeden właściwy organ odpowiedzialny za wypełnianie obowiązków wynikających z niniejszego rozdziału.
2. Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 12 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie zgłaszają Komisji nazwy i adresy właściwych organów wyznaczonych na podstawie ust. 1. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o wszelkich zmianach nazw i adresów tych właściwych organów.

Artykuł 38

Kontrole i wymogi związane z wywozem pojazdów używanych

1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] pojazdy używane, które mają zostać wywiezione, podlegają kontrolom i wymogom określonym w [...] niniejszym rozdziale.

2. Niniejszy rozdział [...] nie narusza żadnych innych przepisów niniejszego rozporządzenia ani przepisów 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 wtedy, gdy:
 - 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 częścią C załącznika I do niniejszego rozporządzenia [...] [...].
4. W odniesieniu do każdego pojazdu używanego, który ma zostać wywieziony, organom celnym dostarcza się lub udostępnia następujące informacje:
 - a) numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) używanego oraz identyfikator państwa członkowskiego ostatniej rejestracji pojazdu;
 - b) oświadczenie potwierdzające, że dany pojazd używany spełnia wymogi określone w ust. 3, lub przedstawiono świadectwo, o którym mowa w załączniku I część C pkt 1 akapit ostatni.

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. 45 ust. 4, organy celne [...] mogą wymieniać informacje i współpracować z właściwymi organami zgodnie z art. 44 oraz, w razie potrzeby, uwzględniają taką wymianę informacji i współpracę w celu umożliwienia zwolnienia pojazdu używanego do wywozu;
 - b) po uruchomieniu wzajemnego połączenia, o którym mowa w art. 45 ust. 4, zastosowanie mają art. 39, art. 40 ust. 2 i 3 oraz art. 42 ust. 3, a powiadomienia i inne wymiany na mocy art. 41–43 odbywają się za pośrednictwem tych systemów elektronicznych.
6. Pojazd używany, który ma zostać wywieziony, nie może:
- [...] [...]
- b) zostać wpisany do rejestru zgłaszającego na podstawie art. 182 rozporządzenia (UE) nr 952/2013;
 - c) być objęty samoobsługą celną na podstawie art. 185 rozporządzenia (UE) nr 952/2013.
7. [...]

Artykuł 39

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. 45 ust. 4, czy na podstawie numeru identyfikacyjnego pojazdu i informacji o państwie członkowskim ostatniej rejestracji pojazd jest [...] zdalny do ruchu drogowego [...]. **Obowiązek ten nie ma zastosowania do pojazdów, które zostały uznane za pojazdy o szczególnym znaczeniu kulturowym zgodnie z częścią C załącznika I do niniejszego rozporządzenia.**

2. W przypadku gdy informacje przekazane lub udostępnione organom celnym nie odpowiadają informacjom zawartym w krajowych rejestrach pojazdów i krajowych systemach elektronicznych dotyczących zdolności do ruchu drogowego na podstawie ust. 1, organy celne nie zwalniają danego pojazdu do wywozu i informują o tym zainteresowaną osobę fizyczną lub prawną [...] za pośrednictwem [...] swoich systemów.

Artykuł 40

Zarządzanie ryzykiem i kontrole celne

1. W celu egzekwowania przepisów określonych w art. 38 organy celne przeprowadzają kontrole pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, zgodnie z [...] przepisami dotyczącymi zarządzania ryzykiem i kontroli celnych określonymi na mocy rozporządzenia (UE) nr 952/2013. Bez uszczerbku dla art. 39 takie kontrole opierają się przede wszystkim na analizie ryzyka, jak określono w [...] rozporządzeniu (UE) nr 952/2013.
2. Oprócz zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 1, po uruchomieniu wzajemnego połączenia, o którym mowa w art. 45, [...] systemy elektroniczne, o których mowa w art. 45 ust. 1, zawierają informacje, a organy celne przeprowadzają automatyczną weryfikację drogą elektroniczną przez wzajemne połączenie, o którym mowa w art. 45 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. 50 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie warunków zgodności, o których mowa w ust. 2, w tym warunków szczególnych mających zastosowanie do przywozu pojazdów używanych przez państwo trzecie przywozu związanych z ochroną środowiska i bezpieczeństwem ruchu drogowego, jeżeli to państwo trzecie zgłosiło takie warunki Komisji. Warunki te można zweryfikować na podstawie informacji dostępnych w systemach elektronicznych, o których mowa w art. 45 ust. 1.

Artykuł 41

Zatrzymanie

1. Jeżeli istnieją uzasadnione powody, aby sądzić, że pojazd używany, który ma zostać wywieziony, może nie spełniać wymogów [...] niniejszego rozdziału, organy celne zatrzymują zwolnienie do wywozu tego pojazdu używanego, [...] niezwłocznie powiadamiają również właściwe organy wyznaczone na mocy art. 37a o zatrzymaniu i przekazują wszelkie istotne 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 zatrzymaniu, o którym mowa w ust. 1, spełnia wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu, właściwe organy mogą zażądać 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 42

Zwolnienie do wywozu

1. W przypadku gdy zwolnienie pojazdu używanego do wywozu zostało zatrzymane zgodnie z art. 41, ten pojazd używany zostaje zwolniony do wywozu, jeżeli spełnione są wszystkie pozostałe wymogi i formalności związane z takim zwolnieniem oraz jeżeli spełniony jest którykolwiek z poniższych warunków:
 - a) w ciągu czterech dni roboczych od rozpoczęcia zatrzymania właściwe organy wyznaczone na mocy art. 37a nie zwróciły się do organów celnych o podtrzymanie zatrzymania, lub
 - b) właściwe organy wyznaczone na mocy art. 37a poinformowały organy celne o zgodzie na zwolnienie do wywozu zgodnie z niniejszym [...], rozdziałem.
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 za pośrednictwem wzajemnego połączenia, o którym mowa w art. 45 ust. 4, o wyprowadzeniu pojazdu z Unii [...] organ rejestracji pojazdów w państwie członkowskim ostatniej rejestracji [...]. Organ rejestracji pojazdów odnotowuje w swoim krajowym rejestrze pojazdów, że pojazd został wywieziony do państwa trzeciego.

Artykuł 43

Odmowa zwolnienia do wywozu

1. W przypadku gdy właściwy organ stwierdzi, że pojazd używany, w odniesieniu do którego powiadomiono o zatrzymaniu zgodnie z art. 41, nie spełnia wymogów [...] niniejszego rozdziału, organ ten niezwłocznie zobowiązuje organy celne, aby nie zwalniały tego pojazdu do wywozu, i powiadamia je o tym fakcie.
2. Po otrzymaniu powiadomienia od właściwego organu na podstawie ust. 1 organy celne nie zwalniają do wywozu przedmiotowego pojazdu używanego.
3. W przypadku gdy właściwy organ stwierdzi, że zawieszony pojazd używany jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, zastosowanie ma rozporządzenie (UE) 2024/1157.

Artykuł 44

Współpraca między organami i wymiana informacji

1. [...] Właściwe organy państw członkowskich wzajemnie pomagają sobie we wdrażaniu [...] niniejszego rozdziału poprzez wymianę informacji na poziomie dwustronnym, w szczególności w celu weryfikacji statusu pojazdu, w tym weryfikacji 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, przeprowadzanie wspólnych kontroli i inne formy wzajemnej pomocy, które zostaną uznane za niezbędne do zapewnienia zgodności z obowiązującymi 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 i prowadzą wymianę informacji niezbędnych 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 podmiot handlowy, informacje poufne uzyskane przez organy celne podczas wykonywania przez nie swoich obowiązków lub dostarczone na zasadzie poufności organom celnym.
4. W przypadku gdy właściwe organy otrzymały informacje zgodnie z ust. 1–3 niniejszego artykułu, mogą one przekazać te informacje właściwym organom z innych państw członkowskich.
5. Informacjami na temat ryzyka wymienia się w następujący sposób:
 - 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 45

Systemy elektroniczne

1. System elektroniczny MOVE-HUB opracowany przez Komisję wykorzystuje się do wymiany numerów identyfikacyjnych pojazdów oraz informacji na temat 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 cel, w stosownych przypadkach 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, krajowymi systemami elektronicznymi dotyczącymi zdolności do ruchu drogowego państw członkowskich, które są z nim połączone;
 - b) umożliwia automatyczną elektroniczną kontrolę 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 na temat 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. 38, art. 39 ust. 1 i art. 40;
 - c) zapewnia 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. 39 ust. 1 i art. 40 ust. 2, a także wsparcia powiadomień, o których mowa w art. 41–43;
 - d) do celów współpracy z państwami trzecimi na mocy art. 44 ust. 2 zezwala na elektroniczną wymianę informacji z właściwymi organami państw trzecich, które powiadomiły Komisję na podstawie art. 40 ust. 2 o stosowanych przez nie szczególnych warunkach przywozu pojazdów używanych.
3. Państwa członkowskie dokonują wzajemnego połączenia swoich krajowych rejestrów pojazdów i krajowych elektronicznych systemów dotyczących zdolności do ruchu drogowego z systemem elektronicznym MOVE-HUB, o którym mowa w ust. 1. To wzajemne połączenie jest uruchamiane w ciągu dwóch lat od przyjęcia aktu wykonawczego, o którym mowa w ust. 5.
4. Komisja dokonuje wzajemnego połączenia systemu MOVE-HUB, o którym mowa w ust. 1, z unijnym systemem jednego okienka w dziedzinie cel służącego do wymiany świadectw ustanowionym w art. 4 rozporządzenia (UE) 2022/2399, aby umożliwić przeprowadzanie zautomatyzowanych kontroli, o których mowa w art. 39 i art. 40 ust. 2, oraz wysyłanie powiadomień, o których mowa w art. 41, 42 i 43. To wzajemne połączenie jest uruchamiane w ciągu czterech lat od przyjęcia aktu wykonawczego, o którym mowa w ust. 5.

5. Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 24 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające rozwiązania niezbędne do wdrożenia funkcji MOVE-HUB, o których mowa w ust. 2, w tym aspekty techniczne niezbędne do wzajemnego połączenia krajowych systemów elektronicznych z MOVE-HUB, warunki połączenia z MOVE-HUB, dane, które mają być przesyłane przez systemy krajowe, oraz format przysyłania tych danych przez połączone systemy krajowe.

Ten akt[...] wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 2.

ROZDZIAŁ VI

EGZEKOWANIE I PRZESTRZEGANIE PRZEPISÓW

Artykuł 45a

Obowiązki niektórych platform internetowych

13. Do celów zgodności z art. 30 ust. 1 lit. d) i e) rozporządzenia (UE) 2022/2065 dostawcy platform internetowych objętych zakresem stosowania rozdziału III sekcja 4 rozporządzenia (UE) 2022/2065, umożliwiającym konsumentom zawieranie z producentami umów na odległość, przed umożliwieniem korzystania ze swoich usług producentom oferującym pojazdy konsumentom znajdującym się w Unii, uzyskują od nich następujące informacje:
- (a) informacje na temat zgodnej z art. 19 rejestracji producentów w państwie członkowskim, w którym znajduje się konsument, oraz numer (lub numery) rejestracji producentów w tym rejestrze;
 - (b) samocertyfikację przez producenta zobowiązującą do oferowania wyłącznie produktów lub usług zgodnych z mającymi zastosowanie przepisami prawa Unii, w tym samocertyfikację przez producenta potwierdzającą, że oferuje on wyłącznie pojazdy, w odniesieniu do których w państwie członkowskim, w którym znajduje się konsument, spełnione są wymogi w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, o których mowa w art. 16 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 46

Kontrole

0. W celu egzekwowania przepisów 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 działania, o których mowa w ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu.
1. W celu egzekwowania przepisów 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.
2. [...] Całkowitą liczbę podejrzewanych nielegalnych działań i legalnie działających podmiotów, które w każdym roku kalendarzowym podlegają kontroli, oblicza się jako co najmniej 10 % podmiotów wymienionych w ust. 1 lit. a) i [...]b)[...].
3. Państwa członkowskie przeprowadzają również kontrole dotyczące wywozu pojazdów używanych w celu sprawdzenia zgodności z art. 36 i 38.

Artykuł 47

Współpraca w zakresie egzekwowania przepisów na szczeblu krajowym i 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 szczeblu krajowym w zakresie opracowywania i wdrażania polityki i działań dotyczących egzekwowania przepisów związanych z monitorowaniem rejestracji pojazdów, wyrejestrowywaniem, zatrzymaniem i unieważnianiem rejestracji, a także zapobieganiem nielegalnemu przetwarzaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

2. Państwa członkowskie współpracują, dwustronnie i wielostronnie, z innymi państwami członkowskimi w celu ułatwienia zapobiegania nielegalnemu przetwarzaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji i jego wykrywania. Za pośrednictwem elektronicznego systemu wymiany, o którym mowa w art. 45, wymieniają się one stosownymi informacjami dotyczącymi rejestracji pojazdów, ich wyrejestrowania oraz zatrzymania i anulowania rejestracji. Państwa członkowskie wymieniają się również stosownymi informacjami na temat 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 będą dzielić się doświadczeniem i wiedzą na temat środków egzekwowania prawa w ramach ustanowionych struktur.

Wymiana danych rejestracyjnych pojazdów obejmuje dostęp do danych dotyczących osiągow, charakteru i wyników przeprowadzonych kontroli oraz dzielenie się nimi z właściwymi organami innych państw członkowskich w celu ułatwienia egzekwowania niniejszego rozporządzenia.

3. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tym, które osoby spośród ich pracowników etatowych są odpowiedzialne za współpracę, o której mowa w ust. 2 niniejszego artykułu i w art. 44.

Artykuł 48

Sankcje

Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie ustanawiają 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. [...]27–32 oraz art. 34, 35, 37 i 38 niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają niezwłocznie Komisję o tych przepisach i środkach, a także powiadamiają ją niezwłocznie o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.

Artykuł 49

Zgłaszanie danych Komisji

1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie podają do wiadomości publicznej w formie zagregowanej dla każdego roku kalendarzowego i w formacie ustanowionym przez Komisję na podstawie ust. 5 następujące dane, które opierają się na informacjach i danych otrzymanych od producentów, organizacji odpowiedzialności producenta i podmiotów gospodarujących odpadami:
 - a) liczba pojazdów zarejestrowanych w państwie członkowskim;
 - b) liczba pojazdów udostępnionych na rynku po raz pierwszy na terytorium państwa członkowskiego;
 - c) liczba i masa pojazdów wycofanych z eksploatacji zebranych i oczyszczonych z zanieczyszczeń 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 do innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego lub przekazanych tym państwom do dalszego przetwarzania;
 - f) liczba wydanych świadectw złomowania;
 - g) całkowita [...] masa i, 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;

- h) ilość i masa pojazdów wycofanych z eksploatacji przetwarzanych w sposób inny niż wskazany w lit. d);
- i) ilość i masa pojazdów wycofanych z eksploatacji użytych do wypełniania wyrobisk;
- j) wskaźniki celów określonych w art. 34 osiągnięte przez wszystkie podmioty gospodarujące odpadami działające w danym państwie członkowskim;
- k) korzystanie z wyłączenia przewidzianego w art. 30 ust. 2 oraz sposób jego monitorowania przez państwo członkowskie przedstawiające sprawozdanie;
- l) dane na temat organizacji odpowiedzialności producenta, w tym nazwy osób prawnych, które reprezentują;
- m) dane na temat wykonania art. 21.

Państwa członkowskie udostępniają publicznie dane, o których mowa w ust. 1, w terminie 18 miesięcy od zakończenia okresu sprawozdawczego, za który dane te są gromadzone. Dane nadają się do odczytu maszynowego, sortowania i przeszukiwania oraz są zgodne z otwartymi standardami 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 5 lat państwa członkowskie sporządzają sprawozdanie podsumowujące:
 - n) zachęty wprowadzone w celu propagowania ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów zgodnie z art. 33;
 - a) stosowanie kar i innych sankcji przewidzianych w ich prawie krajowym za naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia przyjętych zgodnie z art. 48, w tym wykaz rodzajów zgłoszonych naruszeń i rodzajów zastosowanych środków;
 - b) wyniki kontroli przeprowadzonych zgodnie z art. 46;

- c) sposób stosowania definicji „pojazdu wycofanego z eksploatacji” i „pojazdu używanego”, w tym praktyczne trudności napotkane w tym kontekście.

Państwa członkowskie przedkładają sprawozdanie Komisji w terminie 6 miesięcy od zakończenia okresu pięciu lat, którego ono dotyczy. Pierwsze sprawozdanie przedstawia się Komisji do [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 6 latach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Komisja przeprowadza przegląd sprawozdań przedłożonych przez państwa członkowskie oraz, w stosownych przypadkach, sporządza sprawozdania dotyczące otrzymanych informacji w celu ułatwienia wymiany informacji na temat najlepszych praktyk stosowanych w państwach członkowskich.

4. Do celów monitorowania wykonania niniejszego rozporządzenia Komisja gromadzi informacje udostępnione zgodnie z niniejszym artykułem i dokonuje ich przeglądu.
5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające:
- a) metodę i zasady obliczania, weryfikacji i zgłaszania danych zgodnie z ust. 1, w tym:
- (i) metodę określania ilości i masy części, komponentów i materiałów usuniętych do celów, o których mowa w ust. 1 lit. g), h) oraz i);
 - (ii) metodę określania masy odpadów poddanych recyklingowi, w tym określania punktów obliczeniowych i punktów pomiarowych oraz, w stosownych przypadkach, możliwości stosowania średnich wskaźników strat;
 - (iii) metodę obliczania i weryfikacji osiągnięcia celów w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku, o których mowa w art. 34, w tym w przypadku połączonego strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji z innymi odpadami, o których mowa w art. 28 i załączniku VII część G pkt 1;
- b) format sprawozdawczości wobec Komisji, o której mowa w ust. 1, a także format sprawozdania z kontroli jakości.

Te akty wykonawcze przyjmuje się do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 30 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 2.

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

ROZDZIAŁ VII

PRZEKAZANE UPRAWNIENIA I PROCEDURA KOMITETOWA

Artykuł 50

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 2b i 4, art. 6 ust. 2b, 3 i 4, art. 7 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 3, [...], art. 22 ust. 4, art. 27 ust. 4[...], [art. 37 ust. 6][...], [...] art. 40 ust. 3 i art. 55 ust. 2a powierza się Komisji na okres 5 lat od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = 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. 2b i 4, art. 6 ust. 2b, 3 i 4, art. 7 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 3, [...], art. 22 ust. 4, art. 27 ust. 4/.../, [art. 37 ust. 6/.../], [...] art. 40 ust. 3 i art. 55 ust. 2a, 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 od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 2b i 4, art. 6 ust. 2b, 3 i 4, art. 7 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 3, [...], art. 22 ust. 4, art. 27 ust. 4/.../, [art. 37 ust. 6/.../], [...] art. 40 ust. 3 i art. 55 ust. 2a 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 51

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomagają:
 - a) _____ komitet ustanowiony na mocy art. 39 dyrektywy 2008/98/WE[...];
 - b) Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych, jeżeli akt wykonawczy dotyczy producenta;

- c) Komitet ds. Przydatności do Ruchu Drogowego, jeżeli akt wykonawczy dotyczy połączenia krajowych rejestrów pojazdów i krajowych rejestrów zdatności do ruchu drogowego.

[...] Komitety te są komitetami w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

ROZDZIAŁ VIII

ZMIANY

Artykuł 52

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2023/1542

W załączniku I do rozporządzenia (UE) 2023/1542 wprowadza się zmiany określone w załączniku XII do niniejszego rozporządzenia. Pkt 5a, pkt 5b ppkt (i) i (ii) oraz pkt 16 załącznika II do dyrektywy 2000/53/WE nie mają zastosowania.

Artykuł 53

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2019/1020 i rozporządzeniu (UE) 2024/1252

1. W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2019/1020 uchyla się pkt 10 i 11.
2. W rozporządzeniu (UE) 2024/1252 wprowadza się następujące zmiany:

- (1) uchyla się art. 2 pkt 43;
(2) art. 2 pkt 44 otrzymuje brzmienie:

„»lekki środek transportu« oznacza jakikolwiek lekki pojazd kołowy, który może być napędzany samym silnikiem elektrycznym lub poprzez połączenie silnika i siły człowieka, obejmujący hulajnogi elektryczne, rowery elektryczne i pojazdy posiadające homologację typu należące do kategorii L_{1e} i L_{2e}, z wyjątkiem pojazdów posiadających homologację typu należących do kategorii L_{3e}–L_{7e}, określone w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013”

- (3) art. 28 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Po upływie dwóch lat od dnia wejścia w życie aktu wykonawczego, o którym mowa w ust. 2, każda osoba fizyczna lub prawna wprowadzająca do obrotu urządzenia do obrazowania metodą rezonansu magnetycznego, wiatrowe prądnice mocy, roboty przemysłowe, [...] lekkie środki transportu, agregaty chłodnicze, pompy ciepła, silniki elektryczne, w tym również silniki elektryczne zintegrowane z innymi produktami, pralki automatyczne, suszarki bębnowe, kuchenki mikrofalowe, odkurzacze lub zmywarki do naczyń, zapewnia umieszczenie na tych produktach widocznej, wyraźnie czytelnej i nieusuwalnej etykiety wskazującej:”

- (4) art. 28 ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Od dnia 24 maja 2029 r. niniejszy artykuł stosuje się do urządzeń do obrazowania metodą rezonansu magnetycznego [...] i lekkich środków transportu, w tym mających homologację typu pojazdów kategorii L_{1e} i L_{2e} określonych w rozporządzeniu 168/2013.”

- (5) art. 28 ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do kategorii pojazdów określonych w [Urząd Publikacji: wstawić rozporządzenie w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji]:

[...][...][...]”

- (6) art. 29 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„W przypadku urządzeń do obrazowania metodą rezonansu magnetycznego [...] i lekkich środków transportu, w tym mających homologację typu pojazdów kategorii L_{1e} i L_{2e} określonych w rozporządzeniu 168/2013, wymogi określone w ust. 1 i 5 stosuje się po upływie pięciu lat od dnia wejścia w życie aktu delegowanego, o którym mowa w ust. 2.”

- (7) art. 29 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do kategorii pojazdów określonych w [Urząd Publikacji: wstawić rozporządzenie w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji]:

[...][...][...]”

- (8) uchyla się art. 40–41 i art. 49 ust. 2.

Artykuł 54

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/858 i rozporządzeniu (UE) 168/2013

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

ROZDZIAŁ IX

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 55

Przegląd

1. Do dnia 31 grudnia 203* r. [*Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień roku następującego po 95 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*] Komisja dokonuje przeglądu i sporządza sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia i jego wpływu na środowisko, zdrowie ludzi i funkcjonowanie jednolitego rynku oraz przedkłada je Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
2. Biorąc pod uwagę postęp techniczny i praktyczne doświadczenia zdobyte w państwach członkowskich, a także każdą zmianę rozporządzenia (WE) nr 1907/2006, Komisja uwzględnia w swoim sprawozdaniu ocenę następujących aspektów niniejszego rozporządzenia:
 - a) konieczności rozszerzenia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, w szczególności przepisów rozdziałów II i III, [...] na pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂, N₃ i O określonych w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858, L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} i L_{7e} określonych w art. 4 ust. 2 lit. c)–g) rozporządzenia (UE) nr 168/2013 oraz pojazdów specjalnego przeznaczenia kategorii M₂, M₃, N₂, i N₃ [...] określonych w art. [...] 3 pkt 31 rozporządzenia (UE) 2018/858;

- a1) konieczności rozszerzenia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, w szczególności przepisów rozdziału Va na pojazdy kategorii L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} i L_{7e}, określonych w art. 4 ust. 2 lit. c)–g) rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
- b) środków dotyczących dostarczania informacji o substancjach potencjalnie niebezpiecznych obecnych w pojazdach oraz konieczności wprowadzenia dalszych przepisów w zakresie substancji potencjalnie niebezpiecznych, które mogą mieć wpływ na wysokiej jakości recykling pojazdów po ich wycofaniu z eksploatacji;
- c) środków odnoszących się do zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, o którym mowa w rozdziale IV, w tym poziomów celów ustanowionych w art. 34 oraz konieczności ich zmiany;
- c1) konieczności rozszerzenia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do docelowych poziomów w zakresie recyklingu określonych w art. 34, na kategorie pojazdów, do których art. 34 nie ma zastosowania na mocy niniejszego rozporządzenia;
- d) naruszeń oraz skuteczności, proporcjonalności i odstraszającego skutku kar przewidzianych w art. 48;
- e) konieczności zmiany art. 5 niniejszego rozporządzenia;
- f) zakresu, w jakim rozwiązano problem zaginionych pojazdów, oraz konieczności uwzględnienia dalszych środków odnoszących się do kwestii identyfikowalności pojazdów;
- g) wymogów dotyczących zawartości tworzyw sztucznych z recyklingu, w tym celów i obowiązków dotyczących zakładów recyklingu w Unii i poza nią, określonych w art. 6 ust. 1c i 2, [...] oraz potrzeby [...] przeglądu na tej podstawie. W ocenie tej uwzględnia się również zmiany dotyczące stali i aluminium określone w art. 6 ust. 3 i w innych odpowiednich przepisach UE, takich jak rozporządzenie (UE) 2025/40 lub rozporządzenie (UE) 2024/1781, w celu zapewnienia spójności i dostosowania;
- h) środka dotyczącego mechanizmu alokacji kosztów pojazdów, które stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim, określonego w art. 22, oraz konieczności ich zmiany.

- 2a. Do dnia 31 grudnia 203* r. [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień roku następującego po 95 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja dokona przeglądu stanu rozwoju technologicznego i efektywności środowiskowej zawartości biopochodnych tworzyw sztucznych w pojazdach, biorąc pod uwagę kryteria zrównoważonego rozwoju ustanowione w art. 29 dyrektywy (UE) 2018/2001.
- 2b. W stosownych przypadkach i na podstawie tego sprawozdania Komisja przedstawia wniosek ustawodawczy w celu:
- (i) ustanowienia wymogów zrównoważonego rozwoju dotyczących surowców biopochodnych w tworzywach sztucznych stosowanych w pojazdach;
 - (ii) ustanowienia celów dotyczących zwiększenia wykorzystania surowców biopochodnych w tworzywach sztucznych stosowanych w pojazdach;
 - (iii) ocenienia, w jakim stopniu można to połączyć z celami określonymi w art. 6 ust. 1 lub dodać to do nich;
 - (iv) w stosownym przypadku, zmiany definicji biopochodnych tworzyw sztucznych określonej w art. 3 ust. 1 pkt 43.
- Powyższe pozostaje bez uszczerbku dla art. 7a rozporządzenia (UE) 2019/631.

Artykuł 56

Uchylenie i przepisy przejściowe

1. Dyrektywa 2000/53/WE traci moc ze skutkiem od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po [...] 24 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].
- Nadal jednak stosuje się następujące przepisy dyrektywy 2000/53/WE:
- a) niezależnie od art. 52 niniejszego rozporządzenia, art. 4 ust. 2 do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 71 miesiącach od daty 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 [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia];
- b1) art. 6 ust. 3 akapit pierwszy i załącznik I do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po [...] 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia];
- c) art. 7 ust. 2 lit. b) do dnia 31 grudnia 20** r. [Urząd Publikacji: Proszę wstawić rok = ostatni dzień roku następującego po 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia];
- d) art. 9 ust. 1a akapity pierwszy i trzeci oraz ust. 1b i 1d do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = *ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*];
- e) art. 9 ust. 1a akapit drugi do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 59 miesiącach od daty wejścia w życie rozporządzenia].

2. Dyrektywa 2005/64/WE traci moc ze skutkiem od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 71 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Jej art. 6 ust. 3 traci jednak moc ze skutkiem od dnia [Urząd Publikacji: *proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*].

3. Odesłania do uchylonych dyrektyw odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji w załączniku XI.
4. W drodze odstępstwa od art. 8 ust. 2 do dnia [72 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia], w przypadku gdy przepis ten odsyła do art. 4, odesłanie takie należy rozumieć jako odesłanie do art. 5 dyrektywy 2005/64.

W drodze odstępstwa od art. 8 ust. 2 do dnia [72 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia], w przypadku gdy przepis ten odsyła do art. 5, odesłanie takie należy rozumieć jako odesłanie do art. 6 ust. 2 dyrektywy 2005/64.

Artykuł 56a

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

1. Art. 15–30 i 33–35 oraz art. 36 ust. 2 nie mają zastosowania do Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do Irlandii Północnej.
2. Art. 14 stosuje się wyłącznie w odniesieniu do art. 31–32 i art. 36 ust. 1 do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej.
3. Art. 46 ust. 1 lit. a) i ust. 2 nie mają zastosowania do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej.
4. Art. 47 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. 47 ust. 2 nie ma zastosowania – w odniesieniu do wymiany istotnych informacji na temat uprawnionych zakładów przetwarzania – do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej.
6. Art. 48 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. 26–30, art. 34 i 35.
7. Art. 49 ust. 1 lit. c), d) i f), lit. g) ppkt (iii), (iv) i (v), lit. h), i), j), k), l) i m) oraz art. 49 ust. 3 lit. n) nie mają zastosowania do Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do Irlandii Północnej.

Artykuł 57

Wejście w życie i stosowanie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Stosuje się je od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po [...]24 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Art. 54 stosuje się jednak od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po [...]36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

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

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący/Przewodnicząca

W imieniu Rady

Przewodniczący/Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIKI

do wniosku

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

ZAŁĄCZNIK I

KRYTERIA SŁUŻĄCE DO OKREŚLENIA, CZY POJAZD [...] JEST POJAZDEM
WYCOFANYM Z EKSPLOATACJI

Niniejszy załącznik ustanawia kryteria określające, czy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, i stosuje się go w następujący sposób:

1. 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.

W celu ustalenia, czy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, niezależny rzeczoznawca samochodowy ocenia, czy pojazd spełnia kryteria określone w załączniku I część A. Państwa członkowskie mogą sporządzić wyczerpujący wykaz niezależnych rzeczoznawców samochodowych w celu przeprowadzenia tych ocen.

2. Jeżeli żadne z kryteriów określonych w części A nie ma zastosowania, pojazd ocenia się również pod kątem kryteriów określonych w części B. Jeżeli zastosowanie ma co najmniej jedno z kryteriów określonych w części B, konieczna jest dalsza analiza w celu ustalenia, czy pojazd może zostać w wystarczającym stopniu naprawiony, w ciągu dwóch lat od przeprowadzenia oceny, w celu uzyskania świadectwa zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE w państwie członkowskim, w którym został zarejestrowany przed naprawą.

Jeżeli ocena wykaze, że pojazd nie może zostać naprawiony w tym okresie, uznaje się go za pojazd wycofany z eksploatacji. Jeżeli ocena wykaze, że pojazd może zostać naprawiony w tym okresie, nie uznaje się go za pojazd wycofany z eksploatacji. Jeżeli w ciągu dwóch lat od tej oceny technicznej właściciel pojazdu nie przedstawi właściwemu organowi świadectwa zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE, pojazd uznaje się za pojazd wycofany z eksploatacji.

W celu ustalenia, czy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, niezależny rzeczoznawca samochodowy ocenia pojazd zgodnie z ust. 2 akapit pierwszy. Państwa członkowskie mogą sporządzić wykaz niezależnych rzeczoznawców samochodowych w celu przeprowadzenia tych ocen.

3. Pojazd spełniający kryteria określone w części A lub B nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, o ile spełnia kryteria określone w części C.

CZĘŚĆ A

KRYTERIA OCENY [...] POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

1. [...] Pojazd [...] jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, gdy spełnia [...] co najmniej jeden z następujących kryteriów:
- (a) został pocięty na kawałki [...];
 - b) co najmniej jeden otwór [...] został zaspawany lub zamknięty z wykorzystaniem pianki izolacyjnej;
 - c) został [...] spalony do tego stopnia, że komora silnika lub przedział pasażerski zostały całkowicie zniszczone;
 - d) został zanurzony w wodzie do poziomu powyżej tablicy rozdzielczej;
 - e) z technicznego punktu widzenia nie można naprawić ani wymienić jednego lub kilku z poniższych 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 pojazdu;

f) komponenty konstrukcyjne i zabezpieczające mają wady techniczne, które są nieodwracalne i sprawiają, że nie można ich wymienić, takie jak starzenie się metalu, liczne pęknięcia podkładów lub nadmierna korozja perforacyjna;

g) naprawa wymaga wymiany [...] karoserii lub zespołu podwozia, skutkującej utratą pierwotnej identyfikacji pojazdu;

h) został przekazany w celu przetworzenia do uprawnionego punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania lub wystawiono dla niego świadectwo złomowania;

i) został zgłoszony przez zakład ubezpieczeń jako techniczna szkoda całkowita na podstawie oceny technicznej przeprowadzonej przez rzeczoznawcę samochodowego;

j) brak możliwości jego identyfikacji, w szczególności brak numeru identyfikacyjnego pojazdu.

2. [...]

3. [...]

CZĘŚĆ B

[...] WYKAZ ORIENTACYJNYCH KRYTERIÓW DOTYCZĄCYCH POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

Należy uwzględnić następujące kryteria [...]:

- (b) [...] właściciel pojazdu nie jest znany lub pojazd został porzucony;
- (c) pojazd nie był poddawany wymaganemu krajowemu technicznemu badaniu zdolności do ruchu drogowego przez okres dłuższy niż dwa lata od daty, kiedy było ono wymagane po raz ostatni, lub nie został ubezpieczony przez co najmniej dwa lata;
- (d) nie jest odpowiednio zabezpieczony przed uszkodzeniem podczas przechowywania, transportu, załadunku i rozładunku; [...]

- (e) [...] został zgłoszony przez zakład ubezpieczeń jako ekonomiczna szkoda całkowita;
- (f) koszty naprawy konieczne do doprowadzenia tego pojazdu do stanu technicznego, który byłby wystarczający do uzyskania świadectwa zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE, i jego obecna wartość przekraczają jego szacunkową wartość rynkową po naprawie;
- (g) został zanurzony w wodzie do poziomu poniżej tablicy rozdzielczej i uszkodzeniu uległ silnik lub układ elektryczny;
- (h) co najmniej jedne drzwi nie są zamocowane;
- (i) paliwo lub pary paliwa wyciekły, stwarzając ryzyko pożaru i wybuchu;
- (j) gaz wyciekł z układu gazu płynnego, stwarzając ryzyko pożaru i wybuchu;
- (k) płyny eksploatacyjne (paliwo, płyn hamulcowy, płyn zapobiegający zamarzaniu, kwasowy roztwór elektrolitu do baterii, ciecz chłodząca) wyciekły, stwarzając ryzyko zanieczyszczenia wody;
- (l) hamulce i komponenty układu kierowniczego są nadmiernie zużyte; [...]
- (m) naprawa wymaga wymiany silnika lub skrzyni biegów; lub
- (n) został on rozmontowany.

CZEŚĆ C

KRYTERIA WYŁĄCZENIA POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

SEKCJA 1

POJAZDY O SZCZEGÓLNYM ZNACZENIU KULTUROWYM

1. Właściwe organy w państwie członkowskim rejestracji pojazdu lub jeden z jego wyznaczonych organów dopuszczających mogą uznać dany pojazd za pojazd o szczególnym znaczeniu kulturowym, jeżeli spełnia on wszystkie poniższe kryteria:

- (a) jego wyjątkowa wartość historyczna lub kulturowa lub 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 zmodyfikowany lub zbudowany na zamówienie pojazd, który uzyskał indywidualną homologację 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 dostarczonego przez producenta lub przypisanego przez właściwy organ;
- (d) pojazd można zidentyfikować za pomocą numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN), numeru seryjnego lub innego identyfikatora dostarczonego przez producenta lub przypisanego przez właściwy organ.

Na wniosek właściciela pojazdu, do celów wywozu i przed wywozem właściwe organy w państwie członkowskim rejestracji wydają świadectwo uznające pojazd za mający szczególne znaczenie kulturowe, jeżeli spełnione są wyżej wymienione kryteria.

2. Właściciel pojazdu zapewnia:

- (a) odpowiednie zabezpieczenie pojazdu przed uszkodzeniem podczas przechowywania, transportu, załadunku i rozładunku;
- (b) przechowywanie i obsługę pojazdu w sposób przyjazny dla środowiska zgodnie z prawem unijnym lub krajowym;
- (c) świadectwo, o którym mowa w ust. 1, dostarcza się lub udostępnia organom celnym na ich wniosek.

3. Zgodność pojazdu z kryteriami określonymi w pkt 1 i 2 weryfikuje się co najmniej co pięć lat lub w przypadku zmiany właściciela.

SEKCJA 2
INNE WYŁĄCZENIA

1. Właściwe organy w państwie członkowskim rejestracji pojazdu lub jeden z jego wyznaczonych organów dopuszczających mogą wyłączyć z klasyfikacji dany pojazd uznawany za pojazd wycofany z eksploatacji zgodnie z częścią A lub B, jeżeli pojazd zostaje poddany renowacji na wniosek właściciela pojazdu.

Właściciel pojazdu przedkłada właściwym organom plan renowacji, w tym specyfikację zdolności technicznych i finansowych niezbędnych do doprowadzenia pojazdu do stanu technicznego wystarczającego do uzyskania świadectwa zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE. Plan renowacji jest zatwierdzany przez niezależnego rzeczoznawcę samochodowego.

Właściwe organy mogą przyznać wyłączenie, jeżeli pojazd może zostać przywrócony w ciągu pięciu lat do stanu technicznego wystarczającego do pozytywnego wyniku badania zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE. Jeżeli właściwe organy uznają, że plan renowacji nie zawiera wystarczających informacji wykazujących, że pojazd można przywrócić do wymaganego stanu, właściwe organy mogą zwrócić się do właściciela pojazdu o zmianę planu renowacji.

2. Właściciel pojazdu zapewnia:
- (a) odpowiednie zabezpieczenie pojazdu przed uszkodzeniem podczas przechowywania, transportu, załadunku i rozładunku;
 - (b) przechowywanie i obsługę pojazdu w sposób przyjazny dla środowiska zgodnie z prawem unijnym lub krajowym.
3. Jeżeli w ciągu pięciu lat od złożenia planu renowacji właściciel pojazdu nie przedstawi właściwemu organowi świadectwa zdatności do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE, właściwy organ uznaje pojazd za pojazd wycofany z eksploatacji i zwraca się do właściciela pojazdu o dostarczenie go bez zbędnej zwłoki do uprawnionego zakładu przetwarzania lub punktu zbierania. Właściwe organy mogą przedłużyć okres renowacji o kolejne pięcioletnie okresy. Każde przedłużenie opiera się na zaktualizowanym planie renowacji, który jest zatwierdzany przez niezależnego rzeczoznawcę samochodowego.
4. Koszty związane z renowacją i ocenami przeprowadzanymi przez niezależnych rzeczoznawców samochodowych ponosi właściciel pojazdu.

ZAŁĄCZNIK II

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, w porozumieniu z producentem oraz zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku II część A, za najbardziej problematyczną pod względem zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku.

CZĘŚĆ A

1. Wskazuje się materiały znajdujące się w pojeździe oraz ich odpowiednie udziały procentowe i lokalizacje, a także podaje wszelkie istotne 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 wyraża 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 producenta.

4. Jeżeli organ udzielający homologacji typu i producent nie określą zgodnie wersji w ramach typu pojazdu najbardziej problematycznej pod względem zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku, wybiera się po jednym pojeździe reprezentatywnym w ramach:
 - (a) każdego „typu nadwozia” zgodnie z definicją zawartą w części C pkt 2 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858 w przypadku pojazdów należących do kategorii M₁;
 - (b) każdego „typu nadwozia”, tj. samochodu dostawczego, podwozia z kabiną, pick-up itp., w przypadku pojazdów należących do kategorii N₁.
5. Do celów kontroli materiałów i mas części producent udostępnia pojazdy i części uznane za niezbędne według oceny organu udzielającego homologacji typu.

CZĘŚĆ B

1. Aby można było uznać, że komponenty lub części nadają się do ponownego użycia, muszą one być możliwe do zdemontowania 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 i komponenty wymienione w załączniku VII część B pkt 1 i 2 uznaje się za nadające się w 0 % do ponownego użycia i nadające się w 100 % do recyklingu i odzysku. Części i komponenty wymienione w załączniku VII część E uznaje się za nadające się w 0 % do ponownego użycia i nadające się w 100 % do recyklingu i odzysku. Metoda ta zapewnia, aby w przypadku zmiany załącznika VII 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 zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku musi być spójne ze strategią dotyczącą obiegu zamkniętego i odzwierciedlać postęp technologiczny w zakresie technologii przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji.

ZAŁĄCZNIK III

WARUNKI OBECNOŚCI OŁOWIU, RTECI, KADMU I SZEŚCIOWARTOŚCIOWEGO CHROMU W MATERIAŁACH, CZĘŚCIACH I KOMPONENTACH ORAZ MAKSYMALNE WARTOŚCI ICH STEŻENIA

Dopuszczalna jest maksymalna 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 zwolnione z przepisów art. 5 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 4 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 cynkowana metodą ciągłą zawierająca w masie do 0,35 % ołowiu	Pojazdy, które uzyskały homologację typu 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. 4 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, które uzyskały homologację typu 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 (2)	<u>Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2027 r. oraz części zamienne do tych pojazdów</u> [...]	

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 4 lit. d)
<u>2c(iii). Ołów w stopach odlewniczych aluminium zawierających w masie do 0,3 % ołowiu, pod warunkiem że pochodzi on z recyklingu złomu aluminiowego zawierającego ołów</u>	<u>Pojazdy, które uzyskały homologację typu po dniu 31 grudnia 2026 r. oraz części zamienne do tych pojazdów</u>	
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.	
<i>Ołów i związki ołowiu w komponentach</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 4 lit. d)
6. Amortyzatory	Pojazdy, które uzyskały homologację typu 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.	
<u>Ołów w stopach lutowniczych lub powłokach do zastosowań elektrycznych i elektronicznych wyszczególnionych w poniższych podpunktach</u>		

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 4 lit. d)
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, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X(/.../ 3)
8b. Ołów w stopach lutowniczych w zastosowaniach elektrycznych innych niż lutowanie na obwodach elektronicznych lub na szkle	Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2011 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X(/.../ 3)
8c. Ołów w pokryciach styków aluminiowych kondensatorów elektrolitycznych	Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2013 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X(/.../ 3)
8d. Ołów wykorzystywany do lutowania na szkle w czujnikach masowego przepływu powietrza	Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2015 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X(/.../ 3)
8e. Ołów w stopach lutowniczych o wysokiej temperaturze topnienia (tj. stopach na bazie ołowiu zawierających w masie nie mniej niż 85 % ołowiu)	(1)	X(/.../ 3)

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 4 lit. d)
8f(i). Ołów stosowany w złączach stykowych	Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2017 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X(/.../ 3)
8f(ii). Ołów stosowany w złączach stykowych innych niż powierzchnia styku złączy wiązki przewodów pojazdu	Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2024 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X(/.../ 3)
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, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 października 2022 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X(/.../ 3)

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 4 lit. d)
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 jedną z poniższych cech: (1) technologią wytwarzania półprzewodników o wymiarze 90 nm lub większym; (2) pojedynczą strukturą półprzewodnikową o wielkości 300 mm² lub większą wykonaną w dowolnym procesie technologicznym; (3) zespołami spiętrzonych struktur półprzewodnikowych ze strukturami półprzewodnikowymi o wielkości 300 mm² lub większej bądź z przekładkami krzemowymi o wielkości 300 mm² lub większej.	[...]/Pojazdy, które uzyskały homologację typu [...]/<u>przed dniem 1 [...]/stycznia 2030 r.</u>, oraz części zamienne do tych pojazdów	X([...]/ 3)
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 cm² i pracujących przy gęstości prądu co najmniej 1 A/mm² układu scalonego	Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X([...]/ 3)

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 4 lit. d)
8i. Ołów w stopach lutowniczych w zastosowaniach elektrycznych na szkło z wyjątkiem lutowania w szkło wielowarstwowym	Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X(/.../ 3)
8j. Ołów w stopach lutowniczych służących do lutowania szkła wielowarstwowego	Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2020 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X(/.../ 3)
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. Wyłączenie to nie obejmuje lutowania do styków osadzonych w pośredniej warstwie polimeru.	Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2024 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X(/.../ 3)
9. Gniazda zaworów	Jako części zamienne do silników skonstruowanych przed dniem 1 lipca 2003 r.	

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 4 lit. d)
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 uwzględnia wykorzystania ołowiu w: (i) surowcach szklanych do produkcji żarówek i materiałów ceramicznych korpusów świec zapłonowych, (ii) dielektrycznych materiałach ceramicznych komponentów wymienionych w pkt 10b, 10c i 10d.		X(/.../ 4) (w przypadku komponentów innych niż piezoelektryczne w silnikach)
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, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
10d. Ołów wchodzący w skład materiałów ceramicznych stanowiących izolację kondensatorów kompensacyjnych wahań temperatury w zbliżeniowych czujnikach ultradźwiękowych	Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2017 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. 4 lit. d)
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 ₂ za pomocą odzysku ciepła odpadowego	Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2019 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X
<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.	

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia wyłączenia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 4 lit. d)
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: (a) przeznaczony do działania wyłącznie lub częściowo z grzałką elektryczną, o średniej wykorzystanej mocy wejściowej <75 W w stałych warunkach pracy; (b) przeznaczony do działania wyłącznie lub częściowo z grzałką elektryczną, o średniej wykorzystanej mocy wejściowej ≥ 75 W w stałych warunkach pracy; (c) przeznaczony do działania wyłącznie z grzałką elektryczną.	W odniesieniu do lit. a): Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2020 r. oraz części zamienne do tych pojazdów W odniesieniu do lit. b): Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2026 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X
<i>Rtęć</i>		
15a. Lampy wyładowcze do reflektorów	Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 lipca 2012 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. 4 lit. d)
15b. Lampy fluorescencyjne wskaźników deski rozdzielczej	Pojazdy, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 lipca 2012 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X
[...]		
[...]	[...]	

Uwagi do tabeli:

1. Wyłączenie to zostanie poddane przeglądowi w 2030 r. zgodnie z art. 54 ust. 2.
2. Stosuje się do stopów aluminium, w których ołów nie został wprowadzony rozmyślnie, ale jest obecny ze względu na stosowanie aluminium z recyklingu.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. Demontaż, jeśli 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 producenta 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 producenta na linii produkcyjnej.

ZAŁĄCZNIK IV

STRATEGIA DOTYCZĄCA OBIEGU ZAMKNIĘTEGO

CZĘŚĆ A

ELEMENTY STRATEGII DOTYCZĄCEJ OBIEGU ZAMKNIĘTEGO

1. Nietechniczny opis działań planowanych w celu zapewnienia, aby pojazdy należące do danej kategorii pojazdu nadal spełniały wymogi prawne, o których mowa w art. 4–7, przez cały okres ich produkcji.
2. Nietechniczny opis procedur wdrożonych przez producenta w celu:
 - a. gromadzenia odpowiednich danych na całej długości łańcucha dostaw;
 - b. sprawdzania informacji otrzymanych od dostawców;
 - c. prawidłowego reagowania w przypadkach, gdy dane otrzymane od dostawców wskazują na ryzyko niezgodności z wymogami art. 4, 5 lub 6.
3. Informacje na temat założeń dotyczących stosowanych technologii przetwarzania pojazdu po wycofaniu z eksploatacji, demontażu i ponownego użycia części i komponentów, odpowiedniego postępu technologicznego w zakresie technologii przetwarzania pojazdu po wycofaniu z eksploatacji oraz inwestycji w zdolności w zakresie takich technologii w momencie składania wniosku o udzielenie homologacji typu, które producent wykorzystał do obliczenia poziomu zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku zgodnie z art. 4 w odniesieniu do danego typu pojazdu.
4. Informacje na temat udziału zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach, o którym mowa w art. 6 i 10.
5. Wykaz działań, które producent zobowiązuje się przeprowadzić w celu zapewnienia, aby przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji [...] danej kategorii odbywało się zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, ze szczególnym naciskiem na:
 - (a) środki mające na celu ułatwienie usuwania części wskazanych w załączniku VII część C;
 - (b) środki przyczyniające się do rozwoju technologii recyklingu materiałów stosowanych w pojazdach, w przypadku których takie technologie nie są powszechnie dostępne na skalę komercyjną w momencie składania wniosku o udzielenie homologacji typu;

- (a) monitorowanie, w jaki sposób części, komponenty i materiały zawarte w pojazdach należących do [...] danej kategorii pojazdu są w praktyce ponownie używane, poddawane recyklingowi i odzyskiwane;
 - (b) środki mające na celu sprostanie wyzwaniom związanym z wykorzystaniem materiałów i technik, które przeszkadzają w łatwym demontażu lub poważnie utrudniają recykling, na przykład spoiwa lub materiały wzmacniane włóknami;
 - (c) środki służące propagowaniu ponownego użycia części i komponentów.
6. Opis charakteru i formy działań, o których mowa w pkt 5, na przykład inwestycji w badania i rozwój, inwestycji w rozwój technologii recyklingu lub infrastruktury w tym zakresie, a także sposoby współpracy z podmiotami gospodarującymi odpadami zaangażowanymi w ponowne użycie, recykling i odzysk pojazdów oraz usuwanie ich części.
7. Opis sposobu oceny skuteczności działań, o których mowa w pkt 6.

Przed rozpoczęciem stosowania art. 4–7 w strategii dotyczącej obiegu zamkniętego uwzględnia się wyjaśnienie, w jaki sposób producent spełnia wymogi w zakresie obiegu zamkniętego określone w dyrektywie 2005/64/WE, w szczególności w jej art. 5, zweryfikowane podczas procesu homologacji typu, oraz wymogi określone w dyrektywie 2000/53/WE, w szczególności w jej art. 4 ust. 2.

CZĘŚĆ B

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

1. Producenci przedstawiają aktualizację strategii dotyczącej obiegu zamkniętego co najmniej raz na 5 lat.
2. Zaktualizowana strategia dotycząca obiegu zamkniętego obejmuje następujące elementy:
 - (a) opis sposobu, w jaki podjęto działania, o których mowa w części A pkt 6, a w przypadku gdy nie podjęto co najmniej jednego z działań wskazanych w strategii – wyjaśnienie przyczyn tej sytuacji;
 - (b) ocena skuteczności działań, o których mowa w części A pkt 6;
 - (c) opis sposobu, w jaki działania, o których mowa w części A pkt 6, zostały lub zostaną uwzględnione na etapie projektowania nowych typów pojazdów.

3. W przypadku znaczących zmian w projekcie i produkcji danego typu pojazdu zaktualizowana strategia dotycząca obiegu zamkniętego powinna skupiać się w szczególności na następujących kwestiach:
- (a) zmiany w wykorzystaniu części i komponentów w nowych pojazdach, które można łatwo zdemontować w celu ponownego użycia lub recyklingu wysokiej jakości;
 - (b) zmiany w wykorzystaniu materiałów w nowych pojazdach, które łatwo poddać recyklingowi;
 - (c) przyjęcie cech projektowych w celu sprostania wyzwaniom związanym z wykorzystaniem materiałów i technik, które przeszkadzają w łatwym usuwaniu lub poważnie utrudniają recykling, na przykład spoiwa, kompozytowe tworzywa sztuczne lub materiały wzmocnione włóknami;
 - (d) zmiany w wykorzystaniu materiałów pochodzących z recyklingu w nowych pojazdach, poddanych regeneracji lub odnowionych częściach i komponentach w pojazdach oraz kompatybilności części i komponentów z innymi typów pojazdów; oraz
 - (e) zmiany w stosowaniu substancji, o których mowa w art. 5, w nowych pojazdach.

ZAŁĄCZNIK V

WYMOGI INFORMACYJNE DOTYCZĄCE USUWANIA I ZASTĘPOWANIA

1. Baterie do pojazdów elektrycznych i baterie do lekkich środków transportu (LMT) zamontowane w pojeździe:
 - (a) numer;
 - (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 oraz ich usuwania i wymiany.
2. Silniki elektryczne (e-drive) zamontowane w pojeździe:
 - (a) numer;
 - (b) lokalizacja;
 - (c) masa;
 - (d) typy magnesów trwałych występujących w silnikach elektrycznych (e-drive), jeśli należą one do następujących typów:
 - (i) neodym–żelazo–bor;
 - (ii) samar–kobalt;
 - (iii) aluminium–nikiel–kobalt;
 - (iv) ferryt.
 - (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 załączniku VII część B:
- (a) obecność w pojeździe substancji wymienionych w art. 5 ust. 2, które muszą być oznakowane zgodnie z załącznikiem III;
 - (b) numer;
 - (c) lokalizacja;
 - (d) masa;
 - (e) instrukcje techniczne dotyczące usuwania, w tym kolejność wszystkich kroków;
 - (f) dostępność najlepszych technik przetwarzania.
4. Komponenty, części i materiały wymienione w załączniku VII część C:
- (a) numer;
 - (b) lokalizacja;
 - (c) instrukcje techniczne dotyczące usuwania i wymiany, w tym kolejność wszystkich kroków.
5. Kodowane cyfrowo części i komponenty w pojeździe:
- (a) numer;
 - (b) lokalizacja;
 - (c) instrukcje techniczne dotyczące dostępu, usuwania i wymiany, w tym – kodowanie i oprogramowanie niezbędne do uruchomienia części zamiennych i komponentów do działania w innym pojeździe;
 - (d) opis funkcjonalności, wymienności i kompatybilności z określonymi częściami i komponentami innych marek i modeli;
 - (e) punkt kontaktowy producenta do celów uzyskania pomocy technicznej.

ZAŁĄCZNIK VI

WYMOGI DOTYCZĄCE OZNAKOWANIA

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

Informacje na etykiecie [...] części i komponentów pojazdu zawierających materiały magnetycznie trwałe powinny być podawane zgodnie z art. 28 rozporządzenia (UE) 2024/1252.

[...]

ZAŁĄCZNIK VII

WYMOGI DOTYCZĄCE PRZETWARZANIA

CZĘŚĆ A

WYMOGI MINIMALNE DOTYCZĄCE MIEJSC MAGAZYNOWANIA I PRZETWARZANIA

1. Miejsca magazynowania, w tym miejsca magazynowania w punktach zbierania, przeznaczone do składowania pojazdów wycofanych z eksploatacji przed ich przetwarzaniem oraz ich komponentów, części i materiałów:
 - (a) mają szczelne powierzchnie z urządzeniami do zbierania wycieków, separatorami oraz środkami czyszcząco-odtłuszczającymi;
 - (b) są wyposażone w instalacje do oczyszczania wody, łącznie z wodą deszczową, zgodnie z wymogami zdrowotnymi i środowiskowymi;
 - (c) zapewniają odpowiednie przechowywanie pojazdów wycofanych z eksploatacji i układają w stosy tylko oczyszczone z substancji szkodliwych pojazdy wycofane z eksploatacji, do odpowiedniej wysokości, o ile nie stosuje się stojaków;
 - (d) natychmiast usuwają płyny i ciecze z nieszczelnych pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz zbierają płyny i ciecze, które wyciekły, za pomocą materiału absorpcyjnego.
2. Przechowywanie jest zorganizowane w taki sposób, aby uniknąć uszkodzeń:
 - (a) komponentów i części zawierających płyny i ciecze wymienione w załączniku VII część B pkt 1 i 2;
 - (b) komponentów, części i materiałów wymienionych w załączniku VII część C.
3. Miejsca, w których przetwarzane są pojazdy wycofane z eksploatacji oraz ich komponenty, części i materiały, muszą posiadać:
 - (a) szczelne powierzchnie na odpowiednim obszarze z zapewnieniem urządzeń do zbierania wycieków, separatorów oraz środków czyszcząco-odtłuszczających;
 - (b) odpowiednie miejsca magazynowania części, komponentów i materiałów usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji, w tym nieprzepuszczalne miejsce przechowywania 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 ze wspomagania układu kierowniczego, oleju przekładniowego, oleju hydraulicznego), filtrów oleju, płynów chłodzących i przeciwzamarzających, płynów hamulcowych, [...] czynników chłodniczych, płynu oczyszczającego spaliny z silników wysokoprężnych [...] oraz innych płynów lub gazów zawartych w pojazdach wycofanych z eksploatacji,
 - (e) wyposażenie do oczyszczania wody, łącznie z wodą deszczową, zgodnie z regulacjami z zakresu 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 2023//1542 [...].
Uprawnione zakłady przetwarzania przyjmujące pojazdy elektryczne, w przypadku których podejrzewa się uszkodzenie baterii pojazdu, oceniają te baterie w ciągu 24 godzin od ich dostarczenia. Takie pojazdy i baterie przechowuje się oddzielnie na obszarze objętym kwarantanną, o którym mowa w pkt 1. Obszar objęty kwarantanną musi być wyposażony w odpowiednie instalacje służące zapobieganiu rozprzestrzenianiu się pożarów akumulatorów pojazdów elektrycznych na inne obszary, inne pojazdy elektryczne i inne baterie oraz ich wykrywaniu i powstrzymywaniu.

CZĘŚĆ B

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE OCZYSZCZANIA Z SUBSTANCJI SZKODLIWYCH

1. Z pojazdu wycofanego z eksploatacji usuwa się następujące płyny i ciecze, chyba że są one niezbędne w częściach przeznaczonych do ponownego użycia:
- (a) paliwo;
 - (b) olej silnikowy;
 - (c) olej przekładniowy;
 - (d) olej ze skrzyni biegów;

da) olej ze wspomagania układu kierowniczego;

(e) olej hydrauliczny;

(f) płyny chłodzące;

(g) płyn przeciwzamarzający;

(h) płyny hamulcowe;

(i) [...] czynniki chłodnicze; [...]

ia) płyny oczyszczające spaliny z silników wysokoprężnych; oraz

(j) 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, i przechowuje się je oddzielnie od siebie w bezpiecznym miejscu, zgodnym z częścią A niniejszego załącznika, aby zapobiec przypadkowemu rozlaniu, wyciekowi lub nieupoważnionemu dostępowi do nich.

1a. Następujące komponenty, części i materiały są neutralizowane:

- a) system eCall;
- b) pirotechniczne części poduszek powietrznych;
- c) pirotechniczne części pasów bezpieczeństwa;
- d) wszelkie inne części pirotechniczne.

2. Z pojazdów wycofanych z eksploatacji należy usunąć 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 należy zneutralizować;
- a1) filtry olejowe;
- (b) [...] czynniki chłodnicze przetwarza się zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr [...] 2024/573;
- (c) komponenty zidentyfikowane jako zawierające rtęć oddziela się podczas przetwarzania, tak aby stanowiły możliwy do zidentyfikowania strumień, który bezpiecznie się unieruchamia i unieszkodliwia zgodnie z art. 17 dyrektywy 2008/98/WE;
- (d) materiały zawierające substancje, o których mowa w art. 5 ust. 2, które muszą być oznakowane zgodnie z załącznikiem III, oddziela się podczas przetwarzania, tak aby stanowiły możliwy do zidentyfikowania strumień, który bezpiecznie się unieruchamia i unieszkodliwia zgodnie z art. 17 dyrektywy 2008/98/WE.

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

3. 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, dane kontaktowe ostatecznego miejsca [...] przetwarzania [...] płynów, części, komponentów lub materiałów zebranych podczas procesu oczyszczania z substancji szkodliwych oraz osiągnięty odsetek ich ponownego użycia, odzysku, recyklingu, odzysku energii, spalania lub unieszkodliwienia.

CZĘŚĆ C

OBOWIĄZKOWE USUWANIE CZĘŚCI I KOMPONENTÓW Z POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

	<u>Wyłączone na mocy art. 30</u> <u>ust. 2, jeżeli mają</u> <u>zastosowanie warunki</u> <u>określone w załączniku</u> <u>VII część G</u>
1a. Baterie do pojazdów elektrycznych w <u>rozumieniu art. 3 pkt 14</u> <u>rozporządzenia (UE) 2023/1542, w tym ich systemy zarządzania</u> <u>baterią, ładowarki pokładowe [...] , obudowy lub osłony, jeśli</u> <u>występują;</u>	
1b. Baterie do lekkich środków transportu (LMT) w rozumieniu <u>art. 3 pkt 11 rozporządzenia (UE) 2023/1542, w tym ich systemy</u> <u>zarządzania baterią, ładowarki pokładowe pojazdów</u> <u>elektrycznych, obudowy lub osłony, jeśli występują;</u>	
<u>[...]/2. Baterie rozruchowe, oświetleniowe i zapłonowe (SLI)</u> <u>w rozumieniu art. 3 pkt 12 rozporządzenia (UE) 2023/1542 [...];</u>	
2a. Baterie przenośne w rozumieniu art. 3 pkt 9 rozporządzenia <u>(UE) 2023/1542;</u>	
<u>[...]/3. Silniki elektryczne (e-drive), w tym ich obudowy, prądnice,</u> <u>alternatory i silniki wentylatorów, jeśli występują; [...] [...]</u>	
4. <u>Kadłuby [...] silników spalinowych [...];</u>	X
5. Katalizatory:	
6. <u>Skrzynie biegów, w tym moduły sterujące;</u>	X <u>W przypadku</u> <u>wyłączenia nr 20</u> <u>ma zastosowanie do</u> <u>modułu sterującego;</u>
7. <u>Co najmniej 70 % całkowitej ilości szkła z szyb przednich, okien</u> <u>tylnych i bocznych wykonanych ze szkła, w tym szkła</u> <u>zainstalowanego w dachu;</u>	

8. [...] <u>Obręcze kół</u> ;	
9. Opony <u>gumowe</u> ;	
10.[...];	
11.Bezpośrednio dostępne części urządzenia informacyjno-rozrywkowego, w tym kontrolery i czujniki dźwięku, nawigacji, w tym radarowe lub lidarowe jednostki sterujące, jeśli występują, i kontrolery multimedialnych, w tym wyświetlacze o powierzchni większej niż 100 centymetrów kwadratowych;	
12.Światła przednie i <u>tylne</u> , w tym ich siłowniki;	
13. <u>Główne</u> wiązki przewodów, w <u>tym wewnętrzne i zewnętrzne</u> przewody do ładowania, jeśli występują;	X
14. <u>System zabezpieczający przed skutkami kolizji</u> , w tym osłony [...]zderzaków, ich belki i absorbery;	X
Zbiorniki paliwa [...] z <u>tworzyw sztucznych</u>	
16.Wymienniki ciepła;	
[...]	
[...]	
19. [...] <u>Części z tworzyw sztucznych wzmocnionych włóknami węglowymi</u> ;	
[...] 20. Komponenty elektryczne i elektroniczne: (a) <u>przekształtniki i przetworniki DC/DC o napięciu elektrycznym co najmniej 24 V lub masie powyżej 1 kg w pojazdach elektrycznych</u> ; (b) płytki obwodów drukowanych o [...] <u>szczególnie wysokiej zawartości metali szlachetnych</u> ; (c) panele fotowoltaiczne o powierzchni większej niż 0,2 [...] metra kwadratowego; (d) moduły sterujące i skrzynki zaworowe do automatycznej skrzyni biegów [...]; (e) <u>czujniki tlenu oraz czujniki radarowe i lidarowe, jeśli występują</u> .	X
21. <u>System eCall</u>	
22. <u>Stosy ogniwo paliwowych</u>	

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 użytku bez trudności, zgodnie z głównym celem, dla którego zostały stworzone.
 - (b) Do celów regeneracji lub odnowienia:
 - (i) część lub komponent są kompletne;
 - (ii) ocena uszkodzeń, ograniczonej funkcjonalności lub wydajności oraz napraw niezbędnych do przywrócenia części lub komponentów do stanu, w którym nadają się one do użytku;
 - (iii) nie ma silnej korozji.
2. Minimalne informacje, które należy podać na oznakowaniu części i komponentów:
 - (a) nazwa komponentu lub części;
 - (b) odniesienie do numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN), z którego usunięto dany komponent lub daną część; oraz
 - (c) nazwa, adres pocztowy, ze wskazaniem pojedynczego punktu kontaktowego i adresu e-mail, w stosownych przypadkach adres strony internetowej, identyfikujący [...] upoważniony 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. [...]
3. [...]
4. Automatyczne lub statyczne zestawy pasów bezpieczeństwa, w tym pasy, klamry, blokady automatyczne i pirotechniczne napinacze pasów.
5. Siedzenia w przypadkach, w których wbudowane w nie są punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa lub poduszki powietrzne.
6. Zestawy zamka kierownicy zamontowane na kolumnie kierownicy.
7. Immobilizery, w tym transpondery i elektroniczne moduły sterujące.

CZĘŚĆ 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 [...].
- 2a. Baterie LMT przetwarza się zgodnie z art. 70 rozporządzenia (UE) 2023/1542.
- 2b. Baterie przenośne przetwarza się zgodnie z art. 70 rozporządzenia (UE) 2023/1542.

3. Materiały magnetycznie trwałe zawierające neodym, dysproz lub prazeodym (neodym-żelazo-bor (NdFeB)) określone w art. 28 rozporządzenia (UE) 2024/1252 [...], miedź z silników elektrycznych (e-drive), które nie nadają się do ponownego użycia, regeneracji ani odnowienia, są usuwane, jeżeli 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. 27 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) 2024/1252 [...]. Do celów przyszłego recyklingu wymogi dotyczące tymczasowego składowania określone w dyrektywie 1999/31/WE nie mają zastosowania.
4. Usunięte komponenty elektroniczne i części, które nie podlegają ponownemu użyciu, regeneracji ani odnowieniu, oraz frakcje nieżelazne, w tym poddane strzępieniu płytki obwodów drukowanych, są przetwarzane przez podmioty zajmujące się przetwarzaniem zgodnie z art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/19/UE.
5. Szkło usunięte z pojazdu wycofanego z eksploatacji powinno zostać poddane recyklingowi co najmniej do postaci szkła opakowaniowego, włókna szklanego lub materiału o równoważnej jakości.
6. Usunięte czynniki chłodnicze poddaje się recyklingowi, regeneracji lub zniszczeniu zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) 2024/573.
7. Tworzywa sztuczne i frakcje pozostałości przetwarza się zgodnie z art. 7 i rozporządzenia (UE) 2019/1021 i załącznikiem IV do tego rozporządzenia.
8. Gumowe opony przetwarza się zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami i wymaganiami ogólnymi określonymi w art. 4 dyrektywy 2008/98/EC, aby priorytetowo traktować zapobieganie powstawaniu odpadów jako rozwiązanie, które daje najlepszy dla środowiska wynik całkowity[, w tym bieżnikowanie].
9. Materiały aluminiowe pochodzące z wymienników ciepła, określone w załączniku VII część C pkt 12 przechowuje się i poddaje recyklingowi oddzielnie od frakcji aluminium odlewanego i aluminium do obróbki plastycznej, określonych w załączniku VII część G pkt 2b.

CZĘŚĆ G

[...] KRYTERIA DOTYCZĄCE ŁĄCZNEGO STRZĘPIENIA I ZASTOSOWANIA TECHNOLOGII PRZETWARZANIA PO STRZĘPIENIU

1. Kryteria dotyczące dopuszczenia strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części, komponentów i materiałów razem z innymi odpadami:
 - (a) zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny poddano selektywnemu przetwarzaniu zgodnie z załącznikiem VII dyrektywy 2012/19/UE przed strzępieniem razem z pojazdami wycofanymi z eksploatacji;
 - (b) wszystkie baterie usunięto ze wszystkich rodzajów odpadów, jak określono w rozporządzeniu (UE) 2023/1542, przed strzępieniem razem z pojazdami wycofanymi z eksploatacji;
 - (c) opakowania z tworzyw sztucznych usunięto z odpadów opakowaniowych, a odpady opakowaniowe z metalu określone w rozporządzeniu (UE) 2025/40[...] nie zostały jeszcze posortowane według konkretnych grup stopów przed strzępieniem razem z pojazdami wycofanymi z eksploatacji;
 - (d) wspólne przetwarzanie różnych frakcji odpadów nie skutkuje pogorszeniem jakości strumieni odpadów wynikającym z przetwarzania w porównaniu do oddzielnego przetwarzania tych frakcji odpadów;
 - (e) indywidualny wkład mieszanych strumieni odpadów we frakcjach wyjściowych jest możliwy do ustalenia do celów odpowiednich wymogów dotyczących sprawozdawczości w zakresie efektywności przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji i innych wymogów dla innych strumieni odpadów, określonych w rozporządzeniu (UE) 2023/1542, rozporządzeniu (UE) 2025/40[...], dyrektywie 2012/19/UE i dyrektywie 2008/58/WE.
2. Wymogi jakościowe dla frakcji wyjściowych:
 - a. całkowita zawartość miedzi w głównej frakcji stalowej nie przekracza 0,25 % w przeliczeniu na masę; od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 60 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] całkowita zawartość miedzi w głównej frakcji stalowej nie przekracza 0,15 % w przeliczeniu na masę;

- b. aluminium sortuje się co najmniej na frakcję stopów odlewniczych w rozumieniu normy EN 1706:2020 oraz frakcję stopów do obróbki plastycznej w rozumieniu normy EN 573-3:2019;
 - c. 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 jest mniejsza niż 1 % w przeliczeniu na masę, a zgodnie z decyzją Rady 2003/33/WE łączna zawartość substancji organicznych jest 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 obowiązującymi przepisami;
 - d. leką 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 jest mniejsza niż 1 % w przeliczeniu na masę, a zgodnie z decyzją Rady 2003/33/WE łączna zawartość substancji organicznych jest 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 obowiązującymi przepisami.
3. Dokumentacja, którą należy przedstawić w przypadku wyłączeń z obowiązku usunięcia części, komponentów i materiałów:
- (a) [...] Kopia pisemnej umowy między uprawnionym zakładem przetwarzania a zakładem, który wykonuje operacje strzępienia i stosuje technologie przetwarzania po strzępieniu lub zleca ich podwykonawstwo, 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) [...] Przedstawiona przez niezależny organ dokumentacja dotycząca jakości i ilości frakcji pochodzących z przetwarzania [...] gotowych do recyklingu dla reprezentatywnej konfiguracji przetwarzania [...].

- (c) [...] Jakikolwiek inny rodzaj dokumentacji wykazującej, że jakość i ilość materiałów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji nie jest niższa w porównaniu z jakością i ilością komponentów i części, które zostały oddzielnie usunięte przed strzępieniem zgodnie z wymogami określonymi w części C.

ZAŁĄCZNIK VIII

INFORMACJE NA POTRZEBY DOKONANIA REJESTRACJI W REJESTRZE PRODUCENTÓW

1. Informacje, które producent lub jego [...] upoważniony przedstawiciel są zobowiązani przedstawić na potrzeby rozszerzonej odpowiedzialności producenta:
 - (a) nazwa producenta i – 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 lub krajowy numer identyfikacyjny podatnika;
 - (c) kategorie pojazdów, które producent zamierza po raz pierwszy udostępnić na rynku na terytorium państwa członkowskiego;
 - (d) informacje na temat sposobu, w jaki producent wypełnia obowiązki spoczywające na nim zgodnie z art. 16, w tym informacje w formie pisemnej dotyczące następujących kwestii:
 - (i) środków wdrożonych przez producenta w celu wypełnienia obowiązków w zakresie odpowiedzialności producenta określonych w art. 16 i 20;
 - (ii) środków wdrożonych 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 należy dostarczyć 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, w tym 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 zezwolenia przewidzianego w 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, o których mowa w art. 16, wypełnia w imieniu producenta wyznaczony przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta, który reprezentuje więcej niż jednego producenta, przedstawiciel ten oprócz informacji wskazanych w pkt 1 przekazuje również nazwę i dane kontaktowe każdego z reprezentowanych producentów oddzielnie.

ZAŁĄCZNIK IX

[...] ŚWIADECTWO ZŁOMOWANIA

Wydane na podstawie art. 25 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [...] w sprawie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów i w sprawie zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

1.	Zakład lub przedsiębiorstwo wydające niniejsze świadectwo	
1.1	Nazwa	
1.2	Adres	
1.3	Nr telefonu	
1.4	E-mail (o ile dostępny)	
1.5	Numer rejestracyjny lub identyfikacyjny*	
2.	Właściwy organ, który wydał zezwolenie dla zakładu lub przedsiębiorstwa określonego 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, którego dotyczy niniejsze świadectwo	
4.1	Oznaczenie kraju rejestracji pojazdu	
4.2	(A) Numer rejestracyjny**	
4.3	(J) Kategoria**	
4.4	(D.1) Marka**	
4.5	(D.3) Oznaczenie handlowe**	
4.6	(E) Numer identyfikacyjny pojazdu**	
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	Nr telefonu	
5.5	E-mail (o ile dostępny)	
6.	Uwagi	
* Z tego wymagania można zrezygnować, w przypadku gdy krajowy system rejestracji i identyfikacji nie przewiduje takiego numeru. ** Zharmonizowane kody wspólnotowe, o których mowa w dyrektywie 1999/37/WE.		

5. [...]

6. [...]

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

ZAŁĄCZNIK X

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

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

(2)

(1) w części I pozycja G13 otrzymuje brzmienie:

(3) „

G13	Obieg zamknięty	Rozporządzenie [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
-----	-----------------	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--

”;

w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

(a) w tabeli 1 pozycja G13 otrzymuje brzmienie:

„G13	Obieg zamknięty	Rozporządzenie [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	Nie dotyczy Zastosowanie ma jednak załącznik VII część E dotycząca zakazu ponownego użycia określonych części.”;
------	-----------------	--	---

(b) w tabeli 2 pozycja G13 otrzymuje brzmienie:

„G13	Obieg zamknięty	Rozporządzenie [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	Nie dotyczy Zastosowanie ma jednak załącznik VII część E dotycząca zakazu ponownego użycia określonych części.
------	-----------------	--	---

”;

w dodatku 2 w pkt 4 wprowadza się następujące zmiany:

(a) w tabeli „Część I: Pojazdy należące do kategorii M1” pozycja 59 otrzymuje brzmienie:

”

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

”;

- (b) w tabeli „Część II: Pojazdy należące do kategorii N1” pozycja 59 otrzymuje brzmienie:

”

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

w części III wprowadza się następujące zmiany:

- (a) w dodatku 1 pozycja 59 otrzymuje brzmienie: „

59	Obieg zamknięty	Rozporządzenie [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	nie dotyczy	nie dotyczy		
----	-----------------	--	-------------	-------------	--	--

- (b) w dodatku 2 pozycja 59 otrzymuje brzmienie:

59	Obieg zamknięty	Rozporządzenie [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	nie dotyczy				nie dotyczy					
----	-----------------	--	-------------	--	--	--	-------------	--	--	--	--	--

- (c) w dodatku 3 pozycja 59 otrzymuje brzmienie:

59	Obieg zamknięty	Rozporządzenie [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	nie dotyczy
----	-----------------	--	-------------

- (d) w dodatku 4 pozycja 59 otrzymuje brzmienie:

59	Obieg zamknięty	Rozporządzenie [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	nie dotyczy				nie dotyczy					
----	-----------------	--	-------------	--	--	--	-------------	--	--	--	--	--

2. W załączniku II do rozporządzenia (UE) 168/2013 wprowadza się następujące zmiany:
W sekcji C1 tabeli w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 168/2013 pozycja 15a otrzymuje brzmienie:

				L1e- A	L1e- B	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- A	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B1	L7e- B2
15a	18	Wymogi w zakresie obiegu zamkniętego	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1252 (*1)	x	x	x								
15b	18	Wymogi w zakresie obiegu zamkniętego	[Urząd Publikacji: proszę wstawić rozporządzenie (UE) 2025/XXXX w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji				x	x	x	x	x	x	x	x

ZAŁĄCZNIK XI

TABELA KORELACJI

2. Dyrektywa 2000/53/WE

<i>Dyrektywa 2000/53/WE</i>	<i>Niniejsze rozporządzenie</i>
Art. 1	Art. 1
Art. 2 ust. 1	Art. 3 ust. 1 pkt 1
Art. 2 ust. 2	Art. 3 ust. 1 pkt 2
Art. 2 ust. 3	Art. 3 ust. 1 pkt 22
Art. 2 ust. 4	Art. 3 ust. 2 lit. a)
Art. 2 ust. 5	Art. 3 ust. 1 pkt 16
Art. 2 ust. 6	Art. 3 ust. 1 pkt 5
Art. 2 ust. 7	Art. 3 ust. 2 lit. a)
Art. 2 ust. 8	Art. 3 ust. 2 lit. a)
Art. 2 ust. 9	Art. 3 ust. 2 lit. a)
Art. 2 ust. 10	Art. 3 ust. 1 pkt 35
Art. 2 ust. 11	—
Art. 2 ust. 11 lit. a)	—
Art. 2 ust. 11 lit. b)	—
Art. 2 ust. 11 lit. c)	—
Art. 2 ust. 11 lit. d)	—
Art. 2 ust. 12	—

<i>Dyrektywa 2000/53/WE</i>	<i>Niniejsze rozporządzenie</i>
Art. 2 ust. 13	–
Art. 3 ust. 1	Art. 2 ust. 1 lit. a)
Art. 3 ust. 2	–
Art. 3 ust. 3	–
Art. 3 ust. 4	Art. 2 ust. 2 lit. a) oraz art. 2 ust. 5
Art. 3 ust. 5	Art. 2 ust. 1 lit. c) oraz art. 2 ust. 5 i 6
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. 2 i 3
Art. 4 ust. 2 lit. b) pkt (i)	Art. 5 ust. 4 lit. a)
Art. 4 ust. 2 lit. b) pkt (ii)	Art. 5 ust. 4 lit. b)
Art. 4 ust. 2 lit. b) ppkt (iii)	Art. 5 ust. 4 lit. c)
Art. 4 ust. 2 lit. b) ppkt (iv)	Art. 5 ust. 4 lit. d)
Art. 4 ust. 2 lit. c)	--
Art. 5 ust. 1 tiret pierwsze	Art. 23 ust. 1 i art. 23 ust. 2 lit. c)
Art. 5 ust. 1 tiret drugie	Art. 23 ust. 2 lit. b)
Art. 5 ust. 2	Art. 23 ust. 4 akapit pierwszy i art. 23 ust. 4 akapit drugi lit. c)
Art. 5 ust. 3 akapit pierwszy	Art. 25

<i>Dyrektywa 2000/53/WE</i>	<i>Niniejsze rozporządzenie</i>
Art. 5 ust. 3 akapit drugi	--
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	Art. 25 ust. 5
Art. 6 ust. 1	Art. 27 ust. 1 i 3
Art. 6 ust. 2 akapit pierwszy	Art. 15 ust. 1
Art. 6 ust. 2 akapit drugi	--
Art. 6 ust. 3 akapit pierwszy	Art. 30 ust. 1 i załącznik VII część C
Art. 6 ust. 3 akapit drugi	Art. 29 ust. 1
Art. 6 ust. 4	Art. 15 ust. 2
Art. 6 ust. 5	Art. 27 ust. 5
Art. 6 ust. 6	Art. 27 ust. 4
Art. 7 ust. 1	Art. 33 ust. 1
Art. 7 ust. 2 lit. a)	--
Art. 7 ust. 2 lit. b)	Art. 34 ust. 1 lit. a) i b)
Art. 7 ust. 2 akapit drugi	--

<i>Dyrektywa 2000/53/WE</i>	<i>Niniejsze rozporządzenie</i>
Art. 7 ust. 2 akapit trzeci	Art. 49 ust. 5
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. 3
Art. 8 ust. 3	Art. 11 ust. 1
Art. 8 ust. 4	Art. 11 ust. 1 i 2
Art. 9 ust. 1a akapit pierwszy	Art. 49 ust. 1 lit. j)
Art. 9 ust. 1a akapit drugi	Art. 49 ust. 1 akapit drugi
Art. 9 ust. 1a akapit trzeci	Art. 49 ust. 1 akapit trzeci
Art. 9 ust. 1b	Art. 49 ust. 2
Art. 9 ust. 1c	--
Art. 9 ust. 1d	Art. 49 ust. 5
Art. 9 ust. 2	Art. 9
Art. 9a ust. 1	Art. 50 ust. 1
Art. 9a ust. 2	Art. 50 ust. 2
Art. 9a ust. 3	Art. 50 ust. 3
Art. 9a ust. 4	Art. 50 ust. 4
Art. 9a ust. 5	Art. 50 ust. 5

<i>Dyrektywa 2000/53/WE</i>	<i>Niniejsze rozporządzenie</i>
Art. 9a ust. 6	Art. 50 ust. 6
Art. 10 ust. 1	--
Art. 10 ust. 2	--
Art. 10 ust. 3	--
Art. 10a	Art. 55
Art. 11 ust. 1	Art. 51 ust. 1
Art. 11 ust. 2	Art. 51 ust. 2
Art. 12 ust. 1	Art. 57 ust. 1
Art. 12 ust. 2	Art. 57 ust. 2
Art. 12 ust. 3	--
Art. 13	--
Załącznik I	Załącznik VII
Załącznik II	Załącznik III

3. Dyrektywa 2005/64/WE

<i>Dyrektywa 2005/64/WE</i>	<i>Niniejsze rozporządzenie</i>
Art. 1 akapit pierwszy	Art. 1
Art. 1 akapit drugi	--
Art. 2	Art. 2 ust. 1 lit. a)
Art. 3 lit. a)	Art. 2 ust. 2 lit. a)
Art. 3 lit. b)	Art. 2 ust. 2 lit. b)
Art. 3 lit. c)	Art. 2 ust. 2 lit. c)
Art. 4 ust. 1	Art. 3 ust. 1 pkt 1
Art. 4 ust. 2	Art. 3 ust. 2 lit. b)
Art. 4 ust. 3	Art. 3 ust. 1 pkt 3
Art. 4 ust. 4	Art. 3 ust. 1 pkt 2
Art. 4 ust. 5	Załącznik II
Art. 4 ust. 6	Art. 3 ust. 2 lit. b) w połączeniu z art. 3 ust. 1 pkt 1
Art. 4 ust. 7	Art. 3 ust. 2 lit. b)
Art. 4 ust. 8	Art. 3 ust. 2 lit. b)
Art. 4 ust. 9	Art. 3 ust. 1 pkt 5
Art. 4 ust. 10	Art. 3 ust. 2 lit. a)
Art. 4 ust. 11	--
Art. 4 ust. 12	Art. 3 ust. 2 lit. a)

Art. 4 ust. 13	Art. 3 ust. 1 pkt 4
Art. 4 ust. 14	Art. 3 ust. 1 pkt 6
Art. 4 ust. 15	Art. 3 ust. 1 pkt 7
Art. 4 ust. 16	--
Art. 4 ust. 17	--
Art. 4 ust. 18	Art. 9
Art. 4 ust. 19	--
Art. 4 ust. 20	--
Art. 5 ust. 1	--
Art. 5 ust. 2	Art. 8 ust. 1 zdanie drugie
Art. 5 ust. 3	Art. 8 ust. 4
Art. 5 ust. 4	Art. 24
Art. 6 ust. 1	Art. 4 ust. 2
Art. 6 ust. 2 akapit drugi	Art. 5 ust. 8
Art. 6 ust. 3	Art. 11
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 VII część E

Art. 7 lit. b)	Załącznik VII 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	--
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 VII część E
Załącznik VI	--

ZAŁĄCZNIK XII

ZMIANY W ROZPORZĄDZENIU (UE) 2023/1542

W tabeli w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2023/1542 wprowadza się następujące zmiany:

Kolumna 1 Oznaczenie substancji lub grupy substancji	Kolumna 2 Warunki ograniczenia
Rtęć Nr CAS 7439-97-6 Nr WE 231-106-7 i jej związki	Baterie nie zawierają wagowo powyżej 0,0005 % rtęci (wyrażonej jako rtęć metaliczna), bez względu na to, czy są wbudowane do urządzeń, lekkich środków transportu lub innych pojazdów.
2. Kadm Nr CAS 7440-43-9 Nr WE 231-152-8 i jego związki	1. Baterie przenośne nie zawierają wagowo powyżej 0,002 % kadmu (wyrażonego jako kadm metaliczny), bez względu na to, czy są wbudowane do urządzeń, lekkich środków transportu lub innych pojazdów. <u>2. Baterie do pojazdów elektrycznych i baterie SLI wmontowane do pojazdów, w tym pojazdów specjalnego przeznaczenia, kategorii M₁ i N₁ określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/858 nie mogą zawierać więcej niż 0,01 % wagowo kadmu (wyrażonego jako kadm metaliczny) w jednorodnym materiale.</u> <u>3. Pkt 2 nie ma zastosowania do baterii pojazdów elektrycznych używanych jako części zamienne do pojazdów elektrycznych, w tym pojazdów specjalnego przeznaczenia, należących do kategorii M₁ i N₁ określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/858 wprowadzonych do obrotu przed dniem 31 grudnia 2008 r.</u>

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	1. Od dnia 18 sierpnia 2024 r. baterie przenośne nie zawierają wagowo powyżej 0,01 % ołowiu (wyrażonego jako ołów metaliczny), bez względu na to, czy są wbudowane do urządzeń. 2. Do dnia 18 sierpnia 2028 r. ograniczenie określone w pkt 1 nie ma zastosowania do przenośnych cynkowo-powietrznych ogniw guzikowych. <u>3. Baterie przenośne wmontowane do pojazdów, w tym pojazdów specjalnego przeznaczenia, kategorii M₁ i N₁ określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/858 nie zawierają więcej niż 0,1 % wagowo ołowiu (wyrażonego jako ołów metaliczny) w jednorodnym materiale.</u> <u>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 M₁ i N₁ określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/858, które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2024 r.</u> <u>5. Baterie do pojazdów elektrycznych wmontowane do pojazdów, w tym pojazdów specjalnego przeznaczenia, kategorii M₁ i N₁ określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/858 nie zawierają więcej niż 0,1 % wagowo ołowiu (wyrażonego jako ołów metaliczny) w jednorodnym materiale.</u> <u>6. Pkt 5 nie ma zastosowania do:</u>

Kolumna 1 Oznaczenie substancji lub grupy substancji	Kolumna 2 Warunki ograniczenia
	<u>baterii do pojazdów elektrycznych wmontowanych do pojazdów kategorii M₁ i N₁ określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/858 i które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2019 r. lub używanych jako części zamienne do tych pojazdów;</u> <u>baterii do pojazdów elektrycznych wmontowanych do pojazdów specjalnego przeznaczenia kategorii M₁ i N₁ określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/858 i które uzyskały homologację typu przed dniem 1 stycznia 2024 r. lub używanych jako części zamienne do tych pojazdów.</u> <u>7. Baterie SLI wmontowane do pojazdów, w tym pojazdów specjalnego przeznaczenia, kategorii M₁ i N₁ określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/858 nie zawierają więcej niż 0,1 % wagowo ołowiu (wyrażonego jako ołów metaliczny) w jednorodnym materiale.</u> <u>8. Pkt 7 nie ma zastosowania do:</u> <u>(i) baterii SLI używanych w zastosowaniach wymagających napięcia 12 V w pojazdach, w tym pojazdach specjalnego przeznaczenia, kategorii M₁ i N₁ określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/858.</u>¹ <u>(ii) baterii SLI używanych w zastosowaniach wymagających napięcia 24 V w pojazdach specjalnego przeznaczenia kategorii M₁ i N₁</u>

¹ Niniejsze wyłączenie zostanie poddane przeglądowi w 2030 r.

Kolumna 1 Oznaczenie substancji lub grupy substancji	Kolumna 2 Warunki ograniczenia
	<u>określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/858.2</u> (iii) <u>Baterie SLI używane do zastosowań innych niż zastosowania objęte pkt 8 ppkt (i) i (ii) w pojazdach, w tym pojazdach specjalnego przeznaczenia, kategorii M₁ i N₁ określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/858, które zostały homologowane przed dniem 1 stycznia 2024 r.</u>
<u>4. Chrom sześciowartościowy Nr CAS 18540-29-6 Nr WE 606-053-1 i jego związki</u>	<u>Baterie wmontowane do pojazdów, w tym pojazdów specjalnego przeznaczenia, kategorii M₁ i N₁ określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/858 nie zawierają więcej niż 0,1 % wagowo chromu sześciowartościowego (wyrażonego jako metaliczny chrom sześciowartościowy) w jednorodnym materiale.</u>

² Niniejsze wyłączenie zostanie poddane przeglądowi w 2030 r.

ZAŁĄCZNIK XIII

WYMOGI DOTYCZĄCE PODMIOTÓW CERTYFIKUJĄCYCH I AUDYTORÓW ORAZ KRYTERIA, KTÓRE MUSZĄ SPEŁNIAĆ ZAKŁADY ZAJMUJĄCE SIĘ PRODUKCJĄ MATERIAŁÓW POCHODZĄCYCH Z RECYKLINGU

CZEŚĆ A

Szczegółowe wymogi dotyczące osób trzecich przeprowadzających audyty

1. Strona trzecia przeprowadzająca audyty zgodnie z art. 6 ust. 2 musi być niezależna od dostawcy, producenta lub osoby uczestniczącej w produkcji materiału pochodzącego z recyklingu oraz od kontrolowanego zakładu. W tym celu strona ta powinna 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, wyeliminowanie 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 działania niezwiązane z inspekcjami; (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. 2 ma odpowiednie kwalifikacje w dziedzinie audytów oraz przetwarzania odpadów, jeżeli ma 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 instalacji 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 ust. 1 i 2, jednostka oceniająca zgodność przeprowadzająca audyty i certyfikacje powołuje się na posiadany certyfikat spełniania unijnych lub równoważnych międzynarodowych norm istotnych dla przeprowadzania audytów, takich jak norma ISO 19011:2018 lub norma ISO/IEC 17020:2012.

CZEŚĆ B

KRYTERIA POZWALAJĄCE WYKAZAĆ, ŻE MATERIAŁ POCHODZĄCY Z RECYKLINGU ZOSTAŁ WYPRODUKOWANY W ZAKŁADZIE SPEŁNIAJĄCYM WYMOGI OCHRONY ZDROWIA LUDZKIEGO, KLIMATU I ŚRODOWISKA OKREŚLONE W PRAWIE UNII LUB RÓWNOWAŻNE TYM WYMOGOM (ZGODNIE Z ART. 6 UST. 1C)

1. W ramach audytu, o którym mowa w art. 6 ust. 2, sprawdza się, czy zakład uczestniczący w produkcji materiału pochodzącego z recyklingu spełnia w swojej faktycznej działalności następujące warunki:
- a) spełnia wymogi dotyczące recyklingu odpadów i prowadzi działalność zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi dotyczącymi ochrony środowiska;
 - b) jest zaprojektowany, zbudowany i eksploatowany w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska, a w szczególności dysponuje wymaganymi procesami, odpowiednią technologią gospodarowania odpadami, organizacją i infrastrukturą do recyklingu danych odpadów;
 - ba) pozyskuje odpady z tworzyw sztucznych z państwa, które spełnia normy równoważne z normami państw Unii Europejskiej w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa pracowników, oraz prowadzi działalność w takim państwie zgodnie z kryteriami określonymi w pkt 4 niniejszej części;
 - c) w zakładzie ustanowiono i działają systemy zarządzania i monitorowania oraz procedury i techniki, których celem jest zapobieganie, zmniejszanie, minimalizacja i – 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 jego działalność (w szczególności poprzez odpowiednie środki podjęte w celu monitorowania i eliminowania zanieczyszczenia);

- d) zapewnia identyfikowalność wszystkich odpadów przyjmowanych i przetwarzanych w instalacji, w tym zapewnia, aby wszystkie odpady reszkowe wytworzone w wyniku jego działalności były dokumentowane i przekazywane wyłącznie do zakładów gospodarowania odpadami, które są upoważnione do przetwarzania takich odpadów reszkowych;
- e) podjął środki zaprojektowane w celu osiągnięcia oszczędności energii i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych związanych z jego działalnością;
- f) prowdzi i jest w stanie przedstawić dokumentację dotyczącą gospodarowania przezeń odpadami za pięć ostatnich lat. Jeżeli zakład prowadzi działalność od mniej niż pięciu lat, prowadzi i jest w stanie przedstawić dokumentację dotyczącą gospodarowania przezeń odpadami od początku prowadzenia swojej działalności;
- g) nie został skazany za prowadzenie nielegalnej działalności związanej z gospodarowaniem odpadami w ciągu ostatnich pięciu lat.

2. Weryfikując spełnianie przez zakład powyższych kryteriów oraz wymogów określonych w art. 6 ust. 1b, strona trzecia przeprowadzająca audyt lub certyfikację uwzględnia w szczególności, jako punkt odniesienia oraz, w stosownych przypadkach, następujące lub równoważne wymagania:

- a) szczególne wymogi dotyczące przetwarzania niektórych odpadów i obliczania ilości przetwarzanych odpadów, które są obowiązkowe na mocy przepisów Unii, oraz dotyczące rozliczania ilości wyprodukowanych materiałów pochodzących z recyklingu;
- b) konkluzje dotyczące najlepszych dostępnych technik przyjęte w odniesieniu do niektórych rodzajów działalności w ramach systemu przewidzianego w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE z dnia 24 listopada 2010 r. w sprawie emisji przemysłowych.

3. W sprawozdaniach z audytu wyraźnie wskazane zostają imiona i nazwiska oraz dane kontaktowe osób, które przeprowadziły audyty.

4. Audytory sprawdzają, czy odpady z tworzyw sztucznych są przetwarzane w sposób równoważny normom UE, oraz sprawdzają, czy pochodzą one z państwa posiadającego kompleksowe ramy gospodarowania odpadami obejmujące całe jego terytorium i wykazujące jego zdolność i gotowość do zagwarantowania przyjaznego środowiska gospodarowania odpadami, biorąc pod uwagę w szczególności następujące kryteria:

- a) wdrożone i planowane środki mające na celu zapewnienie przyjaznego 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 wbudowanych w pojazdy wprowadzane do obrotu na rynku krajowym oraz wskaźniki monitorowania tych środków.

CZĘŚĆ C

KRYTERIA POZWALAJĄCE WYKAZAĆ, ŻE MATERIAŁ POCHODZĄCY Z RECYKLINGU ZOSTAŁ WYPRODUKOWANY ZGODNIE Z WYMOGAMI OKREŚLONYMI W ART. 6 UST.

1, 1a I 1b

W ramach audytu, o którym mowa w art. 6 ust. 2, sprawdza się, czy zakład uczestniczący w produkcji materiału pochodzącego z recyklingu spełnia w swojej faktycznej działalności następujące warunki:

- 1. Zakład jest w stanie przedstawić dowody na to, że produkuje materiały pochodzące z recyklingu odpadów pokonsumenckich. Jeżeli zakład produkuje również materiały pochodzące z odpadów przedkonsumenckich lub z surowców, jest w stanie wykazać, że wyraźnie rozróżnia poszczególne rodzaje materiałów. Zakład zapewnia dostarczanie wyłącznie materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich jako warunek ich uwzględnienia 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 jest w stanie wykazać, że odpady te zostały zebrane selektywnie i nie zostały zmieszane z materiałami pochodzącymi z innych źródeł przed ich dostarczeniem do zakładu i podczas całego procesu recyklingu.
