

Bruksela, 14 lipca 2023 r.
(OR. pl)

11888/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0284 (COD)

MI 622
ENT 165
ENV 862
CODEC 1377
IA 189

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	14 lipca 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2023) 451 final
Dotyczy:	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

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 451 final.

Załącznik: COM(2023) 451 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 13.7.2023 r.
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

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)

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

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Europejski Zielony Ład jest europejską strategią na rzecz wzrostu, której celem jest zapewnienie osiągnięcia do 2050 r. neutralnej dla klimatu, czystej gospodarki o obiegu zamkniętym opartej na optymalizacji zarządzania zasobami i ograniczeniu zanieczyszczenia. W Planie działania dotyczącym gospodarki o obiegu zamkniętym¹ i w nowej europejskiej strategii przemysłowej² określono działania ukierunkowane na osiągnięcie przez europejski przemysł celów Zielonego Ładu. Plan działania zawiera zobowiązanie do dokonania przeglądu przepisów dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji 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”. W Planie działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby³ również podkreślono potrzebę zaproponowania przez Komisję nowych środków w celu rozwiązania problemu zewnętrznego śladu środowiskowego UE związanego z wywozem pojazdów wycofanych z eksploatacji i pojazdów używanych.

Zarówno Rada Europejska⁴, jak i Parlament⁵ uznały znaczenie tej inicjatywy. W komunikacie towarzyszącym wnioskowi dotyczącemu europejskiego aktu w sprawie surowców krytycznych⁶ podkreślono też istotną rolę sektora motoryzacyjnego w zapewnieniu zrównoważonych dostaw surowców krytycznych i zwiększeniu autonomii strategicznej UE.

Produkcja pojazdów jest jednym z najbardziej zasobochłonnych sektorów. Europejski sektor motoryzacyjny odpowiada za 19 % popytu na przemysł stalowy UE (ponad 7 mln ton rocznie), 10 % całkowitego zużycia tworzyw sztucznych (6 mln ton rocznie), znaczący odsetek popytu na aluminium (42 % w odniesieniu do całości wyposażenia transportowego, około 2 mln ton rocznie), miedź (6 % w odniesieniu do części samochodowych), gumę (65 % produkcji wyrobów gumowych ogólnego zastosowania) i szkło (1,5 mln ton szkła płaskiego produkowanego w UE).

W związku z przechodzeniem sektora motoryzacyjnego na mobilność bezemisyjną i z rosnącym wykorzystaniem elektroniki w pojazdach wzrośnie popyt na miedź i surowce krytyczne. Należy do nich metal ziem rzadkich wykorzystywany w magnesach trwałych silników elektrycznych (e-drive), w przypadku których do największych użytkowników zalicza się sektor motoryzacyjny. W sektorze motoryzacyjnym stosuje się także bardziej zaawansowane i lżejsze materiały, takie jak kompozytowe tworzywa sztuczne, stal wysokiej jakości i stopy aluminium.

W rezultacie produkcja pojazdów może odznaczać się dużym śladem środowiskowym. Jest to spowodowane przede wszystkim emisją gazów cieplarnianych z energii niezbędnej w celu wydobycia i przetworzenia surowców pierwotnych, takich jak węgiel i ruda żelaza (w przypadku stali), boksyt (w przypadku aluminium), miedź i ropa (w przypadku tworzyw

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

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

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

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

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

⁶ COM(2023) 165 final.

sztucznych). Ponadto zwiększone wykorzystanie skomplikowanych i złożonych materiałów stanowi szczególne wyzwanie w odniesieniu do demontażu, ponownego użycia i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

W tym kontekście celem niniejszego wniosku jest ułatwienie przejścia sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym na wszystkich etapach cyklu życia pojazdu – od projektowania do końcowego przetwarzania na etapie wycofywania z eksploatacji. Wniosek oparto na ocenie obecnego prawodawstwa, które składa się z dwóch dyrektyw (dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji („dyrektywa w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji”)⁷ i dyrektywy 2005/64/WE dotyczącej homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku („dyrektywa dotycząca homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku”)⁸).

Dyrektywa w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji – przyjęta w 2000 r. – stanowiła pierwsze zharmonizowane ramy UE opracowane w celu zapewnienia, aby pojazdy na etapie wycofywania z eksploatacji i uznane za odpady były przetwarzane w sposób racjonalny ekologicznie. Dyrektywa ta ustanawia przepisy dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i oczyszczania ich z substancji szkodliwych, przewiduje ograniczenie dotyczące substancji niebezpiecznych w nowych pojazdach, a także określa cele w zakresie ponownego użycia i recyklingu (85 %) oraz ponownego użycia i odzysku (95 %), w oparciu o średnią masę pojazdu wycofanego z eksploatacji w odniesieniu do pojazdu i roku. Od czasu przyjęcia tego aktu nie dokonano znaczącej zmiany przepisów.

W trakcie przeglądu dyrektywy ramowej w sprawie odpadów w 2018 r. współprawodawcy ustalili⁹, że Komisja „do 31 grudnia 2020 r. dokona przeglądu dyrektywy [w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji] i w związku z tym przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie, do którego dołączy w stosownym przypadku wniosek ustawodawczy”. Jak wskazano, procedura przeglądu dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji powinna skupić się na możliwości ustalenia celów dotyczących recyklingu dla określonych materiałów i na problemie „nieznanej lokalizacji” pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Dyrektywa dotycząca homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku, którą przyjęto w 2005 r., ustanawia bardzo ścisłe powiązanie między przepisami dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji a zabezpieczeniami projektowymi w odniesieniu do zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku procesu homologacji typu dla typów pojazdów. W szczególności zgodnie z dyrektywą dotyczącą homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku pojazdy powinny być wytwarzane w taki sposób, aby nadawały się do recyklingu/ponownego użycia w 85 % i do ponownego użycia/odzysku w 95 %, a w dyrektywie w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji uwzględniono te same cele w odniesieniu do państw członkowskich, jeżeli chodzi o zdolność pojazdów do ponownego użycia, recyklingu i odzysku. Dyrektywa dotycząca homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do

⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

⁸ 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.

⁹ Zob. art. 10a dyrektywy 2018/849/UE, Dz.U. 150 z 30.5.2018, s. 93.

recyklingu i odzysku jest częścią ram dotyczących homologacji typu¹⁰, na podstawie których przed wprowadzeniem nowych typów pojazdów do obrotu na rynku UE poddaje się je testom i udziela się w odniesieniu do nich homologacji typu, jeżeli spełniają określone wymagania techniczne.

Proponowanym rozporządzeniem uchyla się zarówno dyrektywę dotyczącą homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku, jak i dyrektywę w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, zastępując je jednym instrumentem prawnym. Jego ogólnym celem jest modernizacja istniejących przepisów UE i poprawa funkcjonowania jednolitego rynku UE przy ograniczeniu negatywnego wpływu na środowisko związanego z projektowaniem pojazdów, ich produkcją, okresem użytkowania i przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, a także przyczynienie się do budowania zrównoważonego rozwoju sektora motoryzacyjnego i sektora recyklingu.

Jest to inicjatywa w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT).

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Proponowane rozporządzenie jest przede wszystkim osadzone w ogólnych przepisach UE dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych, które mają za zadanie ułatwić swobodny przepływ produktów motoryzacyjnych na jednolitym rynku poprzez określenie wspólnych wymogów opracowanych z myślą o osiągnięciu celów związanych ze środowiskiem, charakterystyką energetyczną i bezpieczeństwem. Rozporządzenie (UE) 2018/858¹¹ ustanawia główne ramy proceduralne dotyczące wymogów w zakresie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych. Określono w nim przepisy dotyczące zgodności typów pojazdów z wymogami zawartymi w kilku aktach prawnych wymienionych w załącznikach do tego rozporządzenia. W proponowanym rozporządzeniu ustanawia się wymogi dotyczące zarówno projektowania pod kątem obiegu zamkniętego, jak i produkcji pojazdów silnikowych, które zostaną uwzględnione w tych załącznikach, co umożliwi sprawdzanie i egzekwowanie tych wymogów w procesie homologacji typu¹².

Proponowane rozporządzenie uzupełnia niedawne wnioski ustawodawcze Komisji ukierunkowane na poprawę ekoprojektu produktów i zapewnienie zrównoważonego gospodarowania odpadami oraz jest spójne z tymi wnioskami.

Podobnie jest w przypadku wniosku dotyczącego nowego rozporządzenia w sprawie baterii¹³, w którym uwzględniono baterie SLI i przewiduje się kompleksowy nowy system prawny obejmujący cały cykl życia, opracowany w celu rozwiązania problemu śladu środowiskowego

¹⁰ Rozporządzenie (UE) 2018/858 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.

¹¹ 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).

¹² Producent może uzyskać świadectwo w odniesieniu do typu pojazdu w jednym z państw UE i wprowadzić go do obrotu w całej Unii bez konieczności dalszego testowania. Świadectwo wydaje krajowy organ udzielający homologacji typu, a testy przeprowadzają wyznaczone służby techniczne: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_pl

¹³ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie baterii i zużytych baterii, uchylającego dyrektywę 2006/66/WE i zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/1020, 2020/0353(COD).

tych baterii. Proponowane rozporządzenie w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych pod względem ich zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku oraz w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie zawiera przepisów regulujących projektowanie baterii, ich produkcję i wycofanie z eksploatacji. Obejmuje ono pojazdy jako całość oraz ich części i komponenty (z wyjątkiem baterii) w taki sposób, że stanowi uzupełnienie wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie baterii i może zapewnić rozwiązanie problemu śladu środowiskowego pojazdów w ujęciu całościowym. W rozporządzeniu przewidziano również przepisy mające za zadanie ułatwić usuwanie baterii z pojazdów wycofanych z eksploatacji, aby zagwarantować ich ponowne użycie lub recykling, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie baterii.

Oprócz wniosku dotyczącego rozporządzenia w sprawie baterii Komisja przedstawiła wnioski ukierunkowane na rozwiązanie problemu śladu środowiskowego innych sektorów zasobochłonnych (takich jak sektor wyrobów budowlanych¹⁴ i sektor włókienniczy¹⁵), a proponowane rozporządzenie w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych pod względem ich zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku oraz w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji uzupełnia tę inicjatywę, obejmując sektor motoryzacyjny, aby zapewnić stosowanie wspólnych przepisów do producentów wytwarzających pojazdy, które będą wprowadzane do obrotu na rynku Unii, ułatwić przejście tego sektora na gospodarkę o obiegu zamkniętym i wzmocnić jego zrównoważony charakter.

Proponowane rozporządzenie jest również spójne z wnioskiem dotyczącym rozporządzenia w sprawie ekoprojektu dla zrównoważonych produktów¹⁶, którego celem jest umożliwienie ustanowienia wymogów dotyczących wyników w zakresie zrównoważonego rozwoju i wymogów informacyjnych w odniesieniu do szerokiego zakresu produktów fizycznych. W przeciwieństwie do innych produktów, jak wskazano powyżej, wymogi dotyczące projektowania i produkcji pojazdów silnikowych pod kątem obiegu zamkniętego opierają się obecnie na szczegółowych ramach prawnych mających zastosowanie do pojazdów, które to ramy ustanawia się i egzekwuje w drodze procesu „homologacji typu”. Są to zatem oddzielne ramy prawne w stosunku do ram określonych na podstawie przygotowywanego rozporządzenia w sprawie ekoprojektu dla zrównoważonych produktów. Co więcej, rozporządzenie w sprawie ekoprojektu dla zrównoważonych produktów nie dotyczy także etapu wycofywania pojazdu z eksploatacji, podlegającego proponowanemu rozporządzeniu w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych pod względem ich zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku oraz w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

W proponowanym rozporządzeniu nie odniesiono się ponadto do kwestii przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji, którą uregulowano rozporządzeniem w sprawie przemieszczania odpadów¹⁷. Pojazdy wycofane z eksploatacji uznaje się za odpady niebezpieczne i – zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przemieszczania odpadów – ich

¹⁴ Wniosek dotyczący rozporządzenia ustanawiającego zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych (COM(2022)144 final).

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

¹⁶ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy ustalania wymogów dotyczących ekoprojektu dla zrównoważonych produktów i uchylającego dyrektywę 2009/125/WE, COM(2022) 142 final, 2022/0095 (COD).

¹⁷ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przemieszczania odpadów oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1257/2013 i rozporządzenie (UE) 2020/1056, COM(2021) 709 final, 2021/0367(COD).

wywóz z UE do państw trzecich niebędących członkami OECD jest zakazany. Pozostałe przepisy rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów mają również zastosowanie do innych przypadków przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji, w tym między państwami członkowskimi UE.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Istnieją też synergie między niniejszym wnioskiem dotyczącym rozporządzenia a innymi politykami UE, w szczególności polityką klimatyczną. Przejście sektora motoryzacyjnego na obieg zamknięty jest istotne w kontekście osiągnięcia przez UE celów na 2050 r. dotyczących neutralności klimatycznej określonych w Europejskim prawie o klimacie¹⁸ i **stanowi uzupełnienie kilku innych inicjatyw w ramach** pakietu „Gotowi na 55”¹⁹. Inicjatywa ta uzupełnienia ponadto inne wprowadzone w ostatnim czasie zmiany ustawodawcze ukierunkowane na transformację sektora motoryzacyjnego, takie jak zmienione niedawno normy emisji CO₂ w odniesieniu do samochodów osobowych i dostawczych²⁰, proponowana norma Euro 7 dotycząca emisji z nowych pojazdów silnikowych²¹ i realizowana obecnie zmiana trzech dyrektyw w ramach „pakietu dotyczącego zdatności do ruchu drogowego”²². Co więcej, rozporządzenie uzupełnia akt w sprawie surowców krytycznych²³, ponieważ w rozporządzeniu tym wprowadza się środki opracowane specjalnie w celu osiągnięcia wyższego stopnia obiegu zamkniętego surowców krytycznych stosowanych w pojazdach, w szczególności w drodze usuwania, ponownego użycia i recyklingu części, komponentów i materiałów zawierających takie surowce krytyczne.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą niniejszego wniosku ustawodawczego jest art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), który ma na celu zapewnienie funkcjonowania jednolitego rynku²⁴. Jest to istotne, ponieważ w niniejszym wniosku ustanowiono jasne i jednolite wymogi regulujące

¹⁸ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-climate-law_pl

¹⁹ Więcej informacji na temat tego pakietu można znaleźć na stronie:

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

²⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/851 z dnia 19 kwietnia 2023 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii (Dz.U. L 110 z 25.4.2023, s.).

²¹ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatorów (Euro 7).

²² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Bezpieczenstwo-pojazdow-przegląd-unijnego-pakietu-dotyczacego-zdatnosci-do-ruchu-drogowego_pl

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, 2023/0079 (COD).

²⁴ Należy pokreślić, że niniejszy wniosek opiera się na innych przykładach wniosków ustawodawczych przedstawionych przez Komisję w ostatnim czasie i mających na celu uwzględnienie wymogów w zakresie zrównoważoności/obiegu zamkniętego, które mają zastosowanie do całego cyklu życia produktów na podstawie jednego aktu prawnego i których podstawą prawną jest art. 114. Jako przykłady można wskazać wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie baterii i zużytych baterii, wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy ustalania wymogów dotyczących ekoprojektu dla zrównoważonych produktów i wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych.

zarówno wprowadzenie pojazdów do obrotu na rynku UE, jak i ich zbieranie i przetwarzanie po wycofaniu z eksploatacji, które to czynności są niezbędne w celu ułatwienia przejścia odnośnego sektora na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Art. 114 TFUE stanowi podstawę prawną ogólnych ram regulacyjnych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych, w tym dyrektywy dotyczącej homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku, podczas gdy podstawa prawna dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji ma charakter środowiskowy (art. 192 TFUE).

Niniejszy wniosek odnosi się do szeregu zasadniczych problemów związanych z jednolitym rynkiem. Dotyczą one: (i) nierównomiernego wdrożenia dyrektywy dotyczącej homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku oraz dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, ponieważ ich przepisy podlegają interpretacji, co skutkuje różnymi okolicznościami dla podmiotów w zależności od tego, gdzie wprowadzają pojazdy do obrotu, i różnymi sposobami przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, (ii) niewystarczająco rozwiniętego rynku UE w odniesieniu do surowców wtórnych przeznaczonych do stosowania w sektorze motoryzacyjnym, (iii) barier w funkcjonowaniu rynków recyklingu i w poprawie korzyści skali, (iv) stałej kwestii „zaginionych pojazdów” i braku jasności pozwalającej odróżnić pojazdy wycofane z eksploatacji od pojazdów używanych w przypadku wywozu oraz (v) potrzeby zapewnienia stabilnych i w pełni zharmonizowanych ram regulacyjnych w celu umożliwienia poprawy skuteczności, w tym niezbędnych inwestycji, wszystkich podmiotów gospodarczych zaangażowanych w produkcję pojazdów oraz ich przetwarzanie po wycofaniu z eksploatacji.

Jednocześnie głównym celem wniosku jest ustanowienie ściślejszego powiązania między wymogami w zakresie projektu dla pojazdów a przepisami dotyczącymi zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, co umożliwi sprawne funkcjonowanie jednolitego rynku. Z tego względu wymogi w zakresie projektu pojazdów sformułowano tak, aby stanowiły skuteczne warunki wstępne w odniesieniu do właściwego egzekwowania przepisów dotyczących zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Jako przykłady takiego łączenia wymogów można wskazać zależność między wskaźnikami zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku a celami dotyczącymi ponownego użycia, odzysku i recyklingu, między wymogami w zakresie substancji obecnych w pojazdach a obowiązkiem usunięcia części i komponentów zawierających takie substancje przed strzępieniem pojazdów wycofanych z eksploatacji, między wymogami w odniesieniu do zawartości materiałów z recyklingu a celem w zakresie recyklingu tworzyw sztucznych oraz między projektowaniem części z myślą usuwania a obowiązkiem usunięcia części przed strzępieniem pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Art. 114 TFUE stanowi zatem odpowiednią podstawę prawną w odniesieniu do niniejszego wniosku, ponieważ umożliwia potraktowanie wymogów związanych ze środowiskiem jako zasadnicze elementy warunków regulujących homologację typu, a tym samym wprowadzanie pojazdów do obrotu na rynku UE, jak również harmonizację wymogów dotyczących przetwarzania pojazdów po wycofaniu z eksploatacji. Uzasadnieniem lub środkiem ciężkości wniosku jest ujednolicenie wymogów w zakresie wprowadzenia do obrotu (konkretniej – wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów), a w konsekwencji zapewnienie, aby pojazdy nienadające się już do eksploatacji były przetwarzane w sposób racjonalny ekologicznie oraz aby umożliwić skuteczne pozyskiwanie z nich wysokiej jakości surowców wtórnych. W związku z tym w przypadku niniejszego wniosku cel środowiskowy nie ma osobnego charakteru, ale stanowi raczej siłę napędową harmonizacji wymogów dotyczących projektu w odniesieniu do zdolności pojazdów do ponownego użycia, recyklingu i odzysku.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

W celu osiągnięcia zharmonizowanego i dobrze funkcjonującego jednolitego rynku UE oraz umożliwienia sprawnego przejścia sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym, zgodnie z celami określonymi w Europejskim Zielonym Ładzie, istotne jest ustanowienie wspólnego zbioru przepisów na szczeblu UE zawierających jasne wymogi i obowiązki w odniesieniu do państw członkowskich i przedsiębiorstw. Cele prac nad przeglądem przepisów UE dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji nie mogą być w wystarczającym stopniu osiągnięte w drodze indywidualnych działań poszczególnych państw członkowskich; biorąc pod uwagę skalę i wpływ środków, cele te można najlepiej osiągnąć poprzez działania podejmowane na szczeblu UE.

Harmonizacja wymogów stanowiłaby rozwiązanie problemów z wdrożeniem wynikających z różnych interpretacji istniejącego prawodawstwa. Bez działań ogólnounijnych istnieje ryzyko rozdrobnienia rynku UE oraz uzależnienia postępów w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym od dobrowolnych działań podejmowanych przez przedsiębiorstwa lub poszczególne państwa członkowskie.

- **Proporcjonalność**

Zasada proporcjonalności znajduje odzwierciedlenie w projekcie wszystkich wymogów zawartych w proponowanym rozporządzeniu. Na przykład stopniowo rozszerza się w nim zakres istniejącego prawodawstwa na nowe pojazdy przy uwzględnieniu okresów przejściowych w odniesieniu do wszystkich nowych wymogów, aby zapewnić podmiotom gospodarczym czas na dostosowanie się do nowych przepisów.

Bardziej szczegółowy opis oceny proporcjonalności w stosunku do każdego z wariantów strategicznych znajduje się z załączniku 8 do sprawozdania z oceny skutków.

- **Wybór instrumentu**

Wybór rozporządzenia służy utworzeniu zharmonizowanych ram, które będą miały zastosowanie do etapów projektowania pojazdów, ich produkcji i wycofywania z eksploatacji. Zagwarantuje to pewność prawa, której potrzebują podmioty i organy państw członkowskich. Przyczyni się to do uproszczenia obecnego otoczenia regulacyjnego w drodze konsolidacji wszystkich wymogów w ramach jednego aktu i do wzmożonej integracji jednolitego rynku UE. W porównaniu z dyrektywą wybór rozporządzenia oznacza również zmniejszenie kosztów administracyjnych związanych z transpozycją przepisów do prawa krajowego i umożliwia wcześniejsze rozpoczęcie stosowania nowych wymogów UE. Wybór rozporządzenia jest zgodny z ramami regulacyjnymi na potrzeby homologacji typu, zgodnie z którymi dyrektywy przekształca się w rozporządzenia, co stanowi część środków przyjętych na szczeblu UE w następstwie związanej z emisjami afery „Dieselgate”.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

W trakcie oceny dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji²⁵ i oceny dyrektywy dotyczącej homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku²⁶ wskazano na ogólny charakter przepisów zawartych w tych aktach jako na jedno z głównych uchybień

²⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-Pojazdy-wycofane-z-eksploatacji-ocena-przepisow-UE_pl

²⁶ Zob. załącznik 11 do sprawozdania z oceny skutków.

uniemożliwiających przejście całego łańcucha dostaw w przemyśle motoryzacyjnym na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Uchybienia te omówiono w opinii platformy ds. dostosowania się do wymogów przyszłości²⁷. W rezultacie uznano, że przeszkodą w funkcjonowaniu jednolitego rynku UE i powodem nieosiągnięcia zamierzonego przez UE poziomu ochrony środowiska są wymienione poniżej problemy:

- projektowanie i produkcja nowych pojazdów nie przyczyniają się w wystarczającym stopniu do osiągnięcia ambitnych celów Europejskiego Zielonego Ładu na rzecz zapewnienia neutralnej dla klimatu i czystej gospodarki o obiegu zamkniętym;
- poziom przetwarzania pojazdów po ich wycofaniu z eksploatacji jest niedostateczny w stosunku do potencjalnego wkładu tego przetwarzania w zapewnienie neutralnej dla klimatu i czystej gospodarki o obiegu zamkniętym;
- znaczący odsetek pojazdów objętych dyrektywą w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie jest w UE zbierany w celu przetwarzania we właściwych warunkach środowiskowych, co może przyczynić się do powstawania zanieczyszczenia w państwach trzecich;
- na szczeblu UE nie ma zharmonizowanego podejścia do projektowania pojazdów znajdujących się obecnie poza zakresem stosowania dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, produkcji takich pojazdów oraz ich przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji, co skutkuje niewykorzystanym potencjałem w odniesieniu do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu dotyczących gospodarki o obiegu zamkniętym.

W celu rozwiązania tych projektów w proponowanym rozporządzeniu położono nacisk na trzy główne aspekty: wymogi w zakresie obiegu zamkniętego na potrzeby homologacji typu pojazdów, zarządzanie pojazdami wycofanymi z eksploatacji i wywóz pojazdów używanych.

• **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

W trakcie procedur oceny i oceny skutków kilkakrotnie przeprowadzono konsultacje z zainteresowanymi stronami. Konsultacje te – w szczególności otwarte konsultacje publiczne, ukierunkowane konsultacje, warsztaty z udziałem zainteresowanych stron²⁸ i spotkania dwustronne – stały się podstawą proponowanego rozporządzenia.

Zainteresowane strony i państwa członkowskie ogólnie zgodziły się z głównymi ustaleniami oceny dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz z potrzebą zmiany przepisów UE dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu uwzględnienia wspomnianych ustaleń.

Wiele zainteresowanych stron reprezentujących sektor produkcji pojazdów podkreśliło, że rozpoczęło już włączanie zasad dotyczących obiegu zamkniętego do swoich praktyk biznesowych i że usprawnienie wdrażania obecnych przepisów wymaga wprowadzenia

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

²⁸ W trakcie przeglądu dyrektywy przeprowadzono konsultacje publiczne. (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-Pojazdy-wycofane-z-eksploatacji-ocena-przepisow-UE_pl). 15 października 2020 r. opublikowano wstępną ocenę skutków, aby otrzymać informację zwrotną od opinii publicznej, a następnie w trakcie oceny skutków, w okresie od 20 lipca 2021 r. do 26 października 2021 r. odbywały się otwarte konsultacje publiczne, które trwały 14 tygodni (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_pl).

jedynie niewielkich zmian. W związku z tym strony te nie dostrzegały konieczności połączenia dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji i dyrektywy dotyczącej homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku. Inni producenci poparli działania mające na celu dostosowanie projektowania z myślą o recyklingu w nowym prawodawstwie, aby zapewnić równe warunki działania i zwiększyć przejrzystość. Sektory demontażu i recyklingu, na które składają się głównie MŚP, wezwały do ustanowienia bardziej ambitnych przepisów dotyczących projektowania z myślą o demontażu/recyklingu i wymiany informacji pochodzących od producentów. NGO z sektora ochrony środowiska, instytucje zajmujące się gospodarowaniem odpadami i organy publiczne jednogłośnie poparły wszechstronne podejście oparte na cyklu życia i środki na rzecz projektowania pod kątem obiegu zamkniętego.

Mimo znacznego poparcia dla określenia celów dotyczących zawartości materiałów z recyklingu w nowych pojazdach ze strony sektorów recyklingu i demontażu oraz ze strony organizacji społeczeństwa obywatelskiego wśród przedstawicieli sektora motoryzacyjnego opinie na temat ustanowienia celów w zakresie tworzyw sztucznych były podzielone. Wyrazili oni wątpliwości związane z możliwym brakiem odpowiednich dostaw i opowiedzieli się za recyklingiem chemicznym (podobnie jak przemysł tworzyw sztucznych). Przedstawiciele przemysłu stalowego nie poparli celu dotyczącego zawartości materiałów z recyklingu w odniesieniu do stali w nowych pojazdach.

Jeżeli chodzi o przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji, zainteresowane strony opowiedziały się za środkami mającymi na celu poprawę i podniesienie jakości materiałów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, aby wspierać ponowne użycie części zamiennych i komponentów, jak również wysokiej jakości recykling materiałów z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Sektor gospodarowania odpadami wyraził jednak wątpliwości w związku ze wzrostem kosztów, który może wynikać z wprowadzenia nowych środków regulujących przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji i pochodzących z nich odpadów.

Ogólnie rzecz biorąc, zainteresowane strony poparły przyjęcie ambitnych środków w celu rozwiązania utrzymującego się problemu „zaginionych pojazdów”. Opowiedziano się również za bardziej restrykcyjnymi wymogami w zakresie wywozu pojazdów używanych w celu uniknięcia sytuacji, w której używane pojazdy niezdatne do ruchu drogowego, powodujące zanieczyszczenie powietrza i stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego byłyby wywożone z UE do państw trzecich.

Producenci pojazdów stwierdzili, że sektor demontażu jest już samowystarczalny i nie ma potrzeby zapewnienia rekompensaty z tytułu kosztów przetwarzania w drodze ustanowienia systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Podkreślili, że w razie utworzenia takich systemów istotne będzie, aby producenci pojazdów mieli prawo do indywidualnego wypełniania swoich obowiązków. Przedstawiciele sektorów demontażu, strzępienia i recyklingu wezwali do poprawy odpowiedzialności finansowej sektora motoryzacyjnego w zakresie pokrycia dodatkowych kosztów związanych z podniesieniem jakości, przy uwzględnieniu zabezpieczeń w celu ochrony ich niezależności w systemach.

Większość zainteresowanych stron, w tym NGO z sektora ochrony środowiska, organy publiczne i podmioty gospodarujące odpadami (głównie MŚP), opowiedziały się za rozszerzeniem zakresu regulacyjnego dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu włączenia dodatkowych kategorii pojazdów. Producenci i dostawcy w sektorze motoryzacyjnym wyrazili zróżnicowane opinie i podkreślili, że pełne rozszerzenie

zakresu w celu uwzględnienia nowych kategorii pojazdów w perspektywie krótkoterminowej byłoby niepożądane ze względu na występujące między nimi różnice.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

W celu zapewnienia podstawy dla analizy różnych wariantów regulacyjnych Komisja powołała konsultantów zewnętrznych na zasadzie umowy w sprawie wsparcia²⁹.

Zebrano dowody ze sprawozdań oceniających na temat dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji³⁰ i z ukierunkowanych ocen dyrektywy dotyczącej homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i odzysku, która to ocena została przeprowadzona równolegle do oceny skutków i której wyniki przedstawiono w załączniku 11 do sprawozdania z oceny skutków.

Wspólne Centrum Badawcze (JRC) – służba Komisji Europejskiej do spraw nauki i wiedzy – przygotowało sprawozdanie techniczne dotyczące celów w zakresie zawartości tworzyw sztucznych z recyklingu w nowych samochodach osobowych³¹ i sprawozdanie na temat surowców krytycznych w sektorze motoryzacyjnym³². Wyniki tych sprawozdań uwzględniono w ocenie skutków i stały się one podstawą niniejszego wniosku dotyczącego rozporządzenia.

We wniosku uwzględniono także sugestie przedstawione w opinii platformy ds. dostosowania się do wymogów przyszłości³³.

W całości prac nad oceną skutków wzięto również pod uwagę dodatkowe dowody potwierdzające włączone do procesu w drodze specjalnych badań źródeł wtórnych i zgromadzenia danych.

- **Ocena skutków**

Wniosek oparto na ocenie skutków publikowanej wraz z wnioskiem. Zgodnie z wytycznymi Komisji w sprawie lepszego stanowienia prawa Rada ds. Kontroli Regulacyjnej wydała dwie opinie dotyczące projektów sprawozdania z oceny skutków, w których skupiła się na uzasadnieniu środków w zakresie wywozu pojazdów używanych, opisie skutków preferowanego wariantu, wyborach niektórych środków w odniesieniu do zawartości materiałów z recyklingu i systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta, jak również na kwestiach związanych z metodyką przyjętą w sprawozdaniu. Opinie te wzięto pod uwagę w sprawozdaniu końcowym z analizy oceny skutków.

²⁹ Baron, Y.; Kosińska-Terrade, I.; Loew, C.; Köhler, A.; Moch, K.; Sutter, J.; Graulich, K.; Adjei, F.; Mehlhart, G.: *Study to support the impact assessment for the review of Directive 2000/53/EC on End-of-Life Vehicles by Oeko-Institut* [Badanie Oeko-Institut wspierające ocenę skutków na potrzeby przeglądu dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji], czerwiec 2023 r.

³⁰ SWD(2021) 60 final.

³¹ Maury, T.; Tazi, N.; Torres De Matos, C.; Nessi, S.; Antonopoulos, I.; Pierri, E.; Baldassarre, B.; Garbarino, E.; Gaudillat, P.; Mathieux, F., *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars* [Osiąganie celów w zakresie zawartości tworzyw sztucznych z recyklingu w nowych samochodach osobowych], EUR 31047 EN, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, Luksemburg, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (online), doi:10.2838/834615 (online), JRC129008.

³² Tazi, N.; Orefice, M.; Marmy, C.; Baron, Y.; Ljunggren, M.; Wäger, P.; Mathieux, F., *Initial analysis of selected measures to improve the circularity of Critical Raw Materials and other materials in passenger cars* [Wstępna analiza wybranych środków mających na celu usprawnienie obiegu zamkniętego surowców krytycznych oraz innych materiałów w samochodach osobowych], EUR 31468 EN, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, Luksemburg, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

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

W ocenie skutków wskazano cztery problematyczne obszary wymagające działań na szczeblu UE:

1. **nieuwzględnienie kwestii obiegu zamkniętego podczas projektowania i produkcji pojazdów**, co skutkuje powstaniem ścisłych zależności dotyczących surowców pierwotnych;
2. **jakość przetwarzania pojazdów po wycofaniu z eksploatacji jest niedostateczna**, biorąc pod uwagę potencjał pod względem zachowania większej wartości środowiskowej i gospodarczej;
3. znaczący odsetek „**zaginionych pojazdów**” objętych zakresem stosowania dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie zostaje w UE zebrany w celu przetwarzania we właściwych warunkach środowiskowych i co roku z UE **wywozi się dużą liczbę pojazdów używanych niezdatnych do ruchu drogowego i powodujących zanieczyszczenie**;
4. **w przypadku pojazdów znajdujących się obecnie poza zakresem stosowania dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji istnieje niewykorzystany potencjał pod względem obiegu zamkniętego**, jeśli chodzi o przyczynianie się do osiągnięcia celów Europejskiego Zielonego Ładu.

W celu rozwiązania każdego z powyższych problemów opracowano i przeanalizowano szczegółowe warianty strategiczne w odniesieniu do każdego z następujących obszarów:

1. **„projektowanie pod kątem obiegu zamkniętego”**: uwzględnianie kwestii obiegu zamkniętego na etapach projektowania i produkcji;
2. **„wykorzystywanie materiałów z recyklingu”**: zwiększenie zawartości materiałów z recyklingu w nowych pojazdach;
3. **„lepsze przetwarzanie”**: poprawa przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji;
4. **„zwiększone zbieranie”**: zbieranie większej liczby pojazdów wycofanych z eksploatacji w UE i poprawa jakości wywożonych pojazdów używanych;
5. **„rozszerzona odpowiedzialność producenta”**: zapewnienie stosownych zachęt do zwiększenia poziomu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i poprawy przetwarzania odpadów za pośrednictwem systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta;
6. **„uwzględnienie większej liczby pojazdów”**: rozszerzenie zakresu stosowania prawodawstwa na dodatkowe kategorie pojazdów.

Środki przewidziane w każdym z wariantów przedstawiono w poniższej tabeli. W ostatniej kolumnie wskazano środki wybrane jako wariant preferowany w następstwie oceny skutków.

Warianty strategiczne	Nr	Środki	Preferowany wariant
Wariant strategiczny 1 – <i>Projektowanie pod kątem</i>	1A	Środek 1 – zapewnienie, aby nowe przepisy dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych pod względem ich zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku przewidywały właściwe wdrożenie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do nowych typów pojazdów Środek 2 – uprawnienie Komisji do opracowania precyzyjnej metodyki ustalania zgodności z wymogami w zakresie zdatności do ponownego użycia,	Tak Tak Tak Nie

obiegu zamkniętego		zdatości do recyklingu i zdatości do odzysku Środek 3 – zapewnienie podstawowych informacji o demontażu na rzecz podmiotów zajmujących się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji Środek 4a – oświadczenie dotyczące substancji potencjalnie niebezpiecznych weryfikowane przez organy udzielające homologacji typu pojazdów silnikowych pod względem ich zdatości do ponownego użycia, zdatości do recyklingu i zdatości do odzysku Środek 5a – ograniczenia w zakresie substancji objętych zmienioną dyrektywą w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji	Nie
	1B	Obejmuje środki 1, 2, 3 wariantu strategicznego 1A. Środek 4b – obowiązkowe oświadczenie dotyczące zawartości materiałów z recyklingu w tworzywach sztucznych, stali, aluminium Środek 5b – ograniczenia w zakresie substancji objętych rozporządzeniem REACH oraz innymi istniejącymi przepisami Środek 6 – zobowiązanie producentów pojazdów do opracowania strategii dotyczących obiegu zamkniętego Środek 7 – wymogi w zakresie projektu dla nowych pojazdów w celu ułatwienia usuwania komponentów	Tak Nie Tak Tak
	1C	Obejmuje środki 1–3, 6, 7 wariantów strategicznych 1A i 1B. Środek 4c – obowiązkowe oświadczenie dotyczące zawartości materiałów z recyklingu w materiałach innych niż tworzywa sztuczne, w tym w surowcach krytycznych, stali, aluminium Środek 5c – podejście hybrydowe: utrzymanie obecnych ograniczeń w odniesieniu do pojazdów wycofanych z eksploatacji w ramach rozporządzenia REACH (przeanalizowanych oddzielnie w załączniku 9) Środek 8 – ustanowienie cyfrowego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego	Tak Tak Tak
Wariant strategiczny 2 – Wykorzystywanie materiałów z recyklingu	2A	Środek 9a – obowiązkowe cele w zakresie zawartości materiałów z recyklingu w odniesieniu do tworzyw sztucznych wykorzystywanych w pojazdach – 6 % zawartości tworzyw sztucznych z recyklingu do 2031 r., 10 % do 2035 r. na poziomie floty, z tego 25 % materiałów pochodzących z recyklingu z produkcji w układzie zamkniętym, zasady dotyczące obliczania i weryfikacji Środek 10a – uprawnienie Komisji do ustanowienia obowiązkowego celu w zakresie zawartości materiałów z recyklingu w odniesieniu do stali, w tym zasad dotyczących obliczania i weryfikacji, na podstawie specjalnego studium wykonalności	Nie Tak
	2B	Środek 9b – zawartość tworzyw sztucznych z recyklingu: 25 % w 2031 r. wyłącznie w odniesieniu do nowo homologowanych pojazdów, z tego 25 % z produkcji w układzie zamkniętym, zasady dotyczące obliczania i weryfikacji Środek 10b – zawartość materiałów z recyklingu w stali: 20 % w nowo homologowanych pojazdach, zasady dotyczące obliczania i weryfikacji	Tak Nie
	2C	Środek 9c – zawartość tworzyw sztucznych z recyklingu: 30 % w 2031 r. wyłącznie w odniesieniu do nowo homologowanych pojazdów, z tego 25 % z produkcji w układzie zamkniętym, zasady dotyczące obliczania i weryfikacji Środek 10c – zawartość materiałów z recyklingu w stali: 30 % w nowo homologowanych pojazdach, z tego 15 % z produkcji w układzie zamkniętym, zasady dotyczące obliczania i weryfikacji Środek 11 – uprawnienie Komisji do ustanowienia obowiązkowych celów w zakresie zawartości materiałów z recyklingu w odniesieniu do innych materiałów (stopy aluminium, surowce krytyczne), studium wykonalności, zasady dotyczące obliczania i weryfikacji docelowych poziomów	Nie Nie Tak
Wariant strategiczny 3 – Lepsze przetwarzanie	3A	Środek 12 – dostosowanie definicji recyklingu oraz metod obliczania współczynników recyklingu do innych przepisów dotyczących odpadów Środek 13a – obowiązkowe usuwanie określonych części/komponentów przed strzępieniem, aby zachęcić do recyklingu lub ponownego użycia tych elementów, „wykaz A” Środek 14a – nowa definicja „regeneracji” i nowe wymogi w zakresie monitorowania w odniesieniu do ponownego użycia/regeneracji Środek 16a – zakaz składowania pozostałości z odpadów motoryzacyjnych	Tak Tak Tak Tak

		pochodzących ze strzępienia	
	3B	<i>Obejmuje wszystkie środki wariantu strategicznego 3A (w ujęciu zbiorczym)</i> Środek 13b – obowiązkowe usuwanie większej liczby komponentów, w tym komponentów zawierających wysokie stężenie wartościowych metali lub surowców krytycznych, „wykaz B” Środek 14b – wsparcie rynkowe na rzecz wykorzystywania części zamiennych Środek 15b – cele w zakresie recyklingu w odniesieniu do tworzyw sztucznych – 30 % Środek 16b – zakaz zbiorczego strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji w połączeniu z WEEE i odpadami opakowaniowymi	Tak Tak Tak Tak
	3C	<i>Obejmuje wszystkie środki wariantów strategicznych 3A i 3B (w ujęciu zbiorczym)</i> Środek 13c – obowiązkowe usuwanie dodatkowych komponentów, „wykaz C” Środek 15c – szkło – recykling w 70 % jako jakość szkła opakowaniowego lub równoważna Środek 16c – ustanowienie wymogów dotyczących technologii przetwarzania po strzępieniu w celu zwiększenia ilości i jakości złomu metalowego odzyskiwanego z pojazdów wycofanych z eksploatacji	Nie Nie Nie
Wariant strategiczny 4 – <i>Zwiększone zbieranie</i>	4A	Środek 17a – sprawozdawczość państw członkowskich w zakresie zaginionych pojazdów, rejestracja pojazdów, przywóz i wywóz pojazdów używanych, zachęty do dostarczania do uprawnionych zakładów przetwarzania oraz kary Środek 18 – obowiązki podmiotów zajmujących się demontażem i recyklingiem dotyczące sprawdzania pojazdów wycofanych z eksploatacji i sprawozdawczości w ich zakresie, świadectwa złomowania Środek 19a – ustanowienie minimalnych wymogów dotyczących sektorowych kontroli i działań związanych z egzekwowaniem prawa (w tym niewiążące wytyczne korespondentów nr 9)	Nie Tak Tak
	4B	Środek 17b – ustanowienie kar pieniężnych dla sektora pojazdów wycofanych z eksploatacji w przypadku sprzedaży pojazdu wycofanego z eksploatacji podmiotom zajmującym się nielegalnym demontażem oraz dla punktów sprzedaży (i platform elektronicznych) zajmujących się zdemontowanymi (używany)mi częściami zamiennymi z nieautoryzowanych zakładów Środek 19b – bardziej przejrzysta definicja pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu zapewnienia lepszego rozróżnienia między pojazdami używanymi a pojazdami wycofanymi z eksploatacji (wiążące wytyczne korespondentów nr 9) Środek 20 – poprawa informacji zawartych w krajowych rejestrach pojazdów oraz uczynienie tych rejestrów interoperacyjnymi	Tak Tak Tak
	4C	Środek 19c – zapewnienie lub udostępnienie informacji dotyczących identyfikacji pojazdu i jego zdolności do ruchu drogowego na rzecz organów celnych (numer identyfikacyjny pojazdu) Środek 21 – wymogi dotyczące wywozu w odniesieniu do pojazdów używanych, powiązane ze zdolnością do ruchu drogowego	Tak Tak
	4D	Obejmuje środki 17b, 18, 19a–19c, 20, 21 wariantów strategicznych 4A, 4B i 4C (w ujęciu zbiorczym)	Tak
Wariant strategiczny 5 – <i>Rozszerzona odpowiedzialność producenta</i>	5A	Środek 22 – wymóg, aby państwa członkowskie ustanowiły wspólne lub indywidualne systemy rozszerzonej odpowiedzialności producenta, w tym monitorowanie kosztów przestrzegania przepisów i minimalne zobowiązania finansowe Środek 23 – nałożenie obowiązków sprawozdawczych na producentów	Tak Tak
	5B	<i>Obejmuje środki 22, 23 wariantu strategicznego 5A (w ujęciu zbiorczym).</i> Środek 24 – zharmonizowana modulacja opłat w ramach rozszerzonej odpowiedzialności producenta Środek 25 – transfer opłat/gwarancji w ramach rozszerzonej odpowiedzialności producenta (rozszerzona odpowiedzialność producenta o charakterze transgranicznym)	Tak Tak
	5C	<i>Obejmuje środki 22–25 wariantów strategicznych 5A i 5B (w ujęciu zbiorczym).</i>	Nie

		Środek 26 – ustanowienie krajowych systemów zwrotu kaucji Środek 27 – zharmonizowane kryteria dotyczące zielonych zamówień publicznych (dobrowolne)	Nie	
Wariant strategiczny 6 – Uwzględnienie większej liczby pojazdów	6A	Środek 28 – zapewnienie informacji podmiotom zajmującym się demontażem i recyklingiem	Tak	
	6B	Obejmuje środek 28 wariantu strategicznego 6A (w ujęciu zbiorczym). Środek 30a – obowiązkowe przetwarzanie wycofanych z eksploatacji pojazdów kategorii L3e–L7e, samochodów ciężarowych (N2, N3), autobusów (M2, M3) i przyczep (O) w uprawnionych zakładach przetwarzania Środek 30b – wymogi dotyczące wywozu w odniesieniu do pojazdów używanych, powiązane ze statusem zdolności do ruchu drogowego w przypadku samochodów ciężarowych (N2, N3), autobusów (M2, M3) i przyczep (O) Środek 31b – minimalne wymogi w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta w odniesieniu do wycofanych z eksploatacji pojazdów kategorii L3e–L7e, samochodów ciężarowych (N2, N3), autobusów (M2, M3) i przyczep (O) Środek 32 – klauzula przeglądu dotycząca regulacyjnego rozszerzenia zakresu homologacji typu pojazdów silnikowych pod względem ich zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku w celu uwzględnienia nowych pojazdów	Tak Tak Tak Tak	
		6C	Obejmuje środki 28, 30a–30b, 31b wariantów strategicznych 6A i 6B (w ujęciu zbiorczym) Środek 31c – pełne stosowanie rozszerzonej odpowiedzialności producenta i zaawansowanych zachęt gospodarczych Środek 33 – pełne stosowanie nowych wymogów w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych pod względem ich zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku oraz w zakresie przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji do dodatkowych kategorii pojazdów	Nie Nie

Skutki każdego z wariantów strategicznych, podobnie jak wspólne skutki tych wariantów i synergie między nimi, poddano wszechstronnej analizie. Skutki dla małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) uwzględniono i podsumowano w specjalnym teście MŚP. Obliczono wpływ na środowisko, gospodarkę i społeczeństwo do 2040 r. i porównano go ze scenariuszem bazowym. Głównym rokiem na potrzeby porównania jest 2035 r., z uwzględnieniem wszystkich środków długoterminowych, które zaczną obowiązywać do tego czasu.

Preferowany pakiet strategiczny zawiera połączenie wymienionych poniżej wariantów.

Projektowanie pod kątem obiegu zamkniętego. W preferowanym wariantcie uwzględniono krótkoterminowe zobowiązania producentów pojazdów do udostępnienia szczegółowych i przystępnych informacji na temat demontażu i recyklingu, w tym informacji na temat wykorzystania i lokalizacji surowców krytycznych w pojazdach oraz odsetka zawartości materiałów z recyklingu w nowych pojazdach. Działania w perspektywie średnioterminowej obejmują przegląd metody obliczania zdolności nowych pojazdów do recyklingu oraz ich zdolności do ponownego użycia na etapie homologacji typu, a także opracowanie paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego. Ogólnie rzecz biorąc, w ten sposób wymogi w zakresie obiegu zamkniętego stają się częścią homologacji typu nowych typów pojazdów.

Zawartość materiałów z recyklingu. Preferowanym wariantem jest ustanowienie średniego poziomu ambicji w odniesieniu do celu dotyczącego zawartości tworzyw sztucznych z recyklingu w wysokości 25 % do 2030 r., z tego 25 % powinno pochodzić z przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji w układzie zamkniętym. W przypadku stali wariant ten upoważnia Komisję do określenia celu w zakresie zawartości stali z recyklingu w nowo homologowanych pojazdach, w ciągu trzech lat od daty wejścia w życie rozporządzenia, na

podstawie studium wykonalności. Wariant polegający na ustanowieniu celów dotyczących zawartości materiałów z recyklingu w odniesieniu do innych materiałów, takich jak aluminium i surowce krytyczne, zostanie poddany ocenie w przyszłości, w oparciu o zmiany w projektach pojazdów i dostępność zdolności w zakresie recyklingu.

Lepsze przetwarzanie. Preferowany wariant obejmuje ściślejszą definicję recyklingu, zakaz składowania w odniesieniu do frakcji pozostałości ze strzępienia pojazdów i średni poziom ambicji dotyczących obowiązków w zakresie usuwania w celu usprawnienia odzysku zasadniczych komponentów z pojazdów wycofanych z eksploatacji bez nieproporcjonalnych kosztów dla podmiotów zajmujących się przetwarzaniem. Przyczyni się to do zwiększenia poziomu odzysku surowców (krytycznych) oraz do poprawy jakości frakcji tworzyw sztucznych, stali i aluminium.

Zwiększone zbieranie. Preferowany wariant jest najambitniejszym wariantem strategicznym. Środki takie jak bardziej przejrzysty podział kompetencji w zakresie świadectw złomowania, wiążące kryteria na potrzeby odróżnienia pojazdów używanych od pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz nowe przepisy dotyczące egzekwowania przyczynią się do znaczącego wzrostu liczby pojazdów wycofanych z eksploatacji przetwarzanych w UE zgodnie z prawem. Wariant ten będzie również oznaczał zakaz wywozu pojazdów, które nie są już zdolne do ruchu drogowego, zgodnie z zasadą „nie czyn poważnych szkód”.

Zapewnienie zachęt do zwiększenia poziomu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i poprawy przetwarzania odpadów. Preferowany wariant obejmuje zachęty finansowe i organizacyjne w drodze ustanowienia wymogów w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, aby zwiększyć poziom zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i zrekompensować koszty podniesienia jakości przetwarzania, których nie można zrekompensować wartością odzyskanych materiałów i komponentów.

Uwzględnienie większej liczby pojazdów. Preferowany wariant opiera się na stopniowym podejściu zakładającym włączanie coraz większej liczby pojazdów do zakresu stosowania nowych przepisów UE poprzez zobowiązanie producentów do dostarczenia informacji na temat składu ich pojazdów. Wiąże się również z zapewnieniem zestawu minimalnych wymogów w zakresie przetwarzania wycofanych z eksploatacji pojazdów kategorii L_{3e}-L₇, samochodów ciężarowych, autobusów i przyczep. Oczekuje się, że preferowany wariant będzie miał pozytywny wpływ na środowisko dzięki zmniejszeniu śladu środowiskowego związanego z produkcją pojazdów oraz wymogami dotyczącymi wycofania ich z eksploatacji.

Ogólne korzyści dla środowiska ocenia się jako roczne ograniczenie w wysokości 12,3 mln ton ekwiwalentu CO₂ w 2035 r. (z 10,8 mln ton w 2030 r. do 14,0 mln ton w 2040 r.), które ma zasadnicze znaczenie dla dekarbonizacji przemysłu motoryzacyjnego. Wartość pieniężna tego ograniczenia emisji CO₂ wynosi 2,8 mld EUR. Wiąże się to z lepszym odzyskiem 5,4 mln ton materiałów (tworzyw sztucznych, stali, aluminium, miedzi, surowców krytycznych), które mogą zostać poddane recyklingowi wyższej jakości albo ponownie użyte, oraz z tym, że w UE można by zbierać i przetwarzać do 3,8 mln dodatkowych pojazdów wycofanych z eksploatacji. W 2035 r. 350 ton metali ziem rzadkich w magnesach trwałych zostałoby zebranych oddzielnie do celów ponownego użycia i recyklingu (i 1 500 ton w 2040 r.), co stanowiłoby znaczący wkład w realizację celu UE polegającego na osiągnięciu autonomii strategicznej w odniesieniu do surowców krytycznych. Preferowany wariant przyczynia się przede wszystkim do osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju dotyczących zrównoważonych innowacji (SDG9), odpowiedzialnej konsumpcji i produkcji (SDG12) oraz działań w dziedzinie klimatu (SDG13).

Całkowite roczne przychody w przypadku preferowanego wariantu wynoszą w 2035 r. 5,2 mld EUR, w tym 2,8 mld EUR z tytułu ograniczenia emisji CO₂ w przeliczeniu na kwotę

pieniężną w stosunku do kosztu w wysokości 3,3 mld EUR, który przyniesie 1,8 mld EUR w przychodach netto.

Koszt preferowanego wariantu szacuje się na 66 EUR na pojazd wprowadzony do obrotu w 2035 r. Przewiduje się w związku z tym utworzenie 22 100 dodatkowych miejsc pracy, z tego 14 200 w MŚP, głównie jako podmioty zajmujące się demontażem i recyklingiem.

Mimo że powstaną pewne krótkoterminowe koszty dla przemysłu motoryzacyjnego w UE, preferowany wariant przyczyni się także do wygenerowania oszczędności energii, ograniczenia zależności UE od materiałów pozyskiwanych z państw trzecich i do zapewnienia, aby transformacja w kierunku elektryfikacji pojazdów prowadzona była w oparciu o zrównoważone modele biznesowe o obiegu zamkniętym, przy czym wszystkie te działania będą stanowiły wkład w długoterminową konkurencyjność sektora.

Preferowany wariant spowoduje wygenerowanie zarówno kosztów (związanych z inwestowaniem w nowe technologie), jak i przychodów (wynikających z wyższych wartości części zamiennych i materiałów pochodzących z recyklingu) dla sektora gospodarowania odpadami. Choć sytuacja będzie różniła się w poszczególnych państwach członkowskich i wśród podmiotów ze względu na różnice w stosowanych technologiach i kosztach pracy, planowane zmiany znacząco przyczynią się do wzmocnienia i modernizacji unijnego przemysłu demontażu, strzępienia i recyklingu.

Oczekuje się, że organy państw członkowskich poniosą ograniczone koszty związane z monitorowaniem i egzekwowaniem zgodności z nowymi przepisami. Koszty będą wynikały głównie z kontroli i sprawdzania wywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji i pojazdów używanych oraz z potrzeby dostosowania systemów rejestracji. Zwiększona cyfryzacja (w odniesieniu do sprawozdawczości w zakresie świadectw złomowania, wymiany informacji zawartych w krajowych rejestrach pojazdów na temat wywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji i pojazdów używanych oraz przy interoperacyjności systemu pojedynczego punktu kontaktowego) przyczyni się natomiast do wzrostu skuteczności zarówno w odniesieniu do organów egzekucyjnych, jak i do przedsiębiorstw, a także ograniczy obciążenia, z którymi się mierzą. Szacunkowy całkowity koszt, jaki poniosą organy publiczne w związku z nadzorem nad systemami rozszerzonej odpowiedzialności producenta, pracami dotyczącymi egzekwowania prawa i dostosowaniem krajowych systemów rejestracji pojazdów, wynosi około 24 mln EUR – mniej niż 2 EUR na pojazd.

Konsumenci mogą odczuć te zmiany przez wzrost cen nowych pojazdów o około 39 EUR na pojazd i spadek cen (o 12 EUR na pojazd) w przypadku sprzedaży używanych samochodów osobowych ze względu na spadek wywozu. Z kolei przewiduje się, że środki ukierunkowane na wsparcie odzysku i sprzedaży używanych części zamiennych przełożą się na niższe ceny zakupu oraz mniejsze koszty naprawy i utrzymania dla konsumentów, co stanowi korzyść.

Zaawansowane wymogi dotyczące przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji mogą stanowić wyzwanie dla MŚP w kontekście wyższych kosztów wdrożenia w perspektywie krótko- i średnioterminowej oraz dostosowania do nowych technologii związanych z przetwarzaniem. Jednocześnie zwiększone inwestowanie w sektorze recyklingu odpadów motoryzacyjnych, wsparcie na rzecz rynku ponownego użycia części drugorzędnych i łatwiejszy dostęp do informacji o demontażu pojazdu przyczynią się do pobudzenia innowacji, zapewnienia nowych możliwości dla MŚP i stworzenia nowych miejsc pracy w sektorze. W celu dalszego łagodzenia wpływu na MŚP bardziej restrykcyjne wymogi w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta umożliwiają zrekompensowanie kosztów wyższym poziomem zbierania i lepszą jakością przetwarzania.

W przypadku pakietu objętego wariantem preferowanym jednorazowe koszty związane z zasadą „jedno więcej – jedno mniej” w odniesieniu do każdego pojazdu ocenia się na 81,8 mln EUR lub na 5,45 EUR na nowy pojazd. Preferowany wariant zakłada pełne wykorzystanie potencjału w zakresie cyfryzacji w celu zapewnienia skutecznego egzekwowania nowych wymogów, zgodnie z zasadą „domyślnej cyfrowości”. Skutki w przypadku braku cyfryzacji szacuje się na 32,2 mln EUR lub na kwotę wyższą o 40 %.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Oczekuje się, że proponowane rozporządzenie przyczyni się do poprawy skuteczności i harmonizacji. Uwzględniono w nim większość sugestii przedstawionych w opinii platformy ds. dostosowania się do wymogów przyszłości³⁴. Uszczegółowienie procedur homologacji typu polegające na ustanowieniu przejrzystych wymogów w zakresie obiegu zamkniętego będzie oznaczało uproszczenie procedur na jednolitym rynku dla producentów. Dalsze uproszczenie zostanie osiągnięte w drodze scentralizowania ograniczeń dotyczących substancji chemicznych w ramach rozporządzenia REACH – głównego aktu prawnego UE regulującego kwestię chemikaliów. W przypadku zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji dostosowanie definicji recyklingu do przepisów dyrektywy ramowej w sprawie odpadów przyczyni się do harmonizacji i ułatwienia interpretacji prawnej oraz do zwiększenia porównywalności zgłaszania danych. Ustanowienie oddzielnych systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta w odniesieniu do pojazdów wycofanych z eksploatacji pomoże zapobiec przyjmowaniu niejednorodnych podejść przez państwa członkowskie. Przyczyni się to do zwiększenia przejrzystości i do sprawiedliwego podziału kompetencji finansowych między przedsiębiorstwami zajmującymi się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Cyfryzacja będzie również pomocna w usprawnieniu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i rozwiązaniu problemu zaginionych pojazdów w drodze zapewnienia cyfrowej sprawozdawczości w uprawnionych zakładach przetwarzania i wymiany informacji na temat rejestracji pojazdów między państwami członkowskimi. Wzajemne połączenie z unijnym środowiskiem jednego okienka w dziedzinie cel umożliwi organom celnym egzekwowanie nowych warunków dotyczących wywozu pojazdów używanych. Wykorzystanie potencjału cyfryzacji będzie istotne w kontekście wzmocnienia pozycji MŚP – w szczególności mniejszych, często rodzinnych przedsiębiorstw – w zakresie docierania na nowe rynki w drodze umożliwienia im połączenia z platformami internetowymi i na odległe rynki zarówno na poziomie lokalnym, jak i międzynarodowym. Oczekuje się ponadto, że efekt przyciągania wynikający z ustanowienia obowiązkowego celu w zakresie zawartości materiałów z recyklingu w tworzywach sztucznych przyczyni się do pobudzenia konkurencyjności podmiotów zajmujących się demontażem, ponieważ zapewniono by im pierwotne źródło dostaw wysokiej jakości surowców wtórnych, na które panuje duży popyt. Szczególną uwagę zwrócono na ograniczenie obowiązków sprawozdawczych do zakresu bezwzględnie koniecznego na potrzeby oceny i monitorowania wdrażania przepisów, przy priorytetowym potraktowaniu rozwiązań cyfrowych i pozostawieniu swobody w odniesieniu do sposobu składania organom krajowym sprawozdań przez podmioty.

- **Prawa podstawowe**

Niniejszy wniosek nie ma skutków dla ochrony praw podstawowych.

³⁴ Aby dowiedzieć się więcej na temat wybranych sugestii zawartych w opinii platformy ds. dostosowania się do wymogów przyszłości, zob. załączniki 1 i 5 do sprawozdania z oceny skutków.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wdrażanie niniejszego wniosku będzie wymagało personelu i zasobów finansowych w celu nabycia usług. Oczekuje się, że niektóre z wymogów w odniesieniu do personelu zostaną spełnione w ramach istniejących przydziałów Komisji, chociaż w załączonej ocenie skutków finansowych regulacji przedstawiono niektóre przypadki zapotrzebowania na dodatkowy personel zewnętrzny. Przewiduje się konieczność zapewnienia ograniczonych dodatkowych zasobów na rzecz Europejskiej Agencji Chemikaliów, która to konieczność zostanie uwzględniona w następnym wniosku ustawodawczym w sprawie przepisów dotyczących chemikaliów.

Wniosek zawiera szereg artykułów określających dalsze kierunki prac, które należy przeprowadzić w celu uzupełnienia rozporządzenia. Prace te będą wiązały się z przyjęciem aktów wykonawczych/delegowanych w ciągu najbliższych 1–8 lat.

Główne zadania techniczne obejmują:

- udoskonalenie metody obliczania zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku;
- poprawę oceny ryzyka związanego z obowiązującymi nadal zwolnieniami w zakresie substancji niebezpiecznych (wsparcie ECHA);
- obliczenie i weryfikację zasad dotyczących zawartości materiałów z recyklingu w tworzywach sztucznych, studium wykonalności na potrzeby ustanowienia celów w zakresie zawartości materiałów z recyklingu w odniesieniu do stali w zastosowaniach motoryzacyjnych oraz szersze studium wykonalności, w tym ocenę ekonomiczną na potrzeby ustanowienia celów w zakresie zawartości materiałów z recyklingu w odniesieniu do innych materiałów i formatów oświadczeń (na podstawie wiedzy eksperckiej JRC i przyjętej przez nie metodyki, chociaż przy ocenie niekoniecznie przeprowadzonej przez JRC);
- określenie wymogów dotyczących możliwości usunięcia w odniesieniu do baterii do pojazdów elektrycznych i silników elektrycznych (e-drive), ogólne informacje na temat usuwania w kontekście innych odpowiednich komponentów oraz dostosowanie wymogów w zakresie aktu w sprawie surowców krytycznych do rozporządzenia w sprawie baterii (podobnie jak powyżej – na podstawie wiedzy eksperckiej JRC);
- aktualizację formularzy homologacji typu oraz folderu informacyjnego, który należy dostarczyć organom udzielającym homologacji typu;
- opracowanie kryteriów w zakresie paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego;
- ustanowienie transgranicznych systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta;
- zmianę zasad obliczania i weryfikacji w odniesieniu do jakości przetwarzania pojazdów (podobnie jak powyżej – na podstawie wiedzy eksperckiej JRC);
- cyfryzację: utworzenie interoperacyjnych rejestrów pojazdów i ustanowienie kontroli wywozu w czasie rzeczywistym za pośrednictwem unijnego środowiska jednego okienka w dziedzinie cel, na podstawie ważnych wymogów w zakresie zdolności do ruchu drogowego na pierwszym etapie i oceny opartej na analizie ryzyka na drugim etapie (ściśła współpraca między DG ENV, DG MOVE oraz DG TAXUD);

- przyjęcie stopniowego podejścia do rozszerzenia zakresu kategorii pojazdów i przygotowanie do przeglądu po upływie 8 lat od daty wejścia w życie.

W celu przeprowadzenia tych zadań technicznych Komisja będzie potrzebowała dodatkowego personelu, odpowiednio:

- 0,5 ekwiwalentu pełnego czasu pracy (EPC) pracowników kontraktowych w 2024 r.;
- 3,0 EPC pracowników kontraktowych w 2025 r.;
- 4,0 EPC pracowników kontraktowych w 2026 r. i w 2027 r. oraz 1 EPC oddelegowanego eksperta krajowego.

Ogólnie rzecz biorąc, całkowite koszty wdrożenia, w tym koszty w odniesieniu do personelu Komisji, szacuje się na 4,346 mln EUR, na podstawie najnowszych tabeli płac.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

• Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania

Monitorowanie wdrażania proponowanego rozporządzenia będzie odbywało się za pośrednictwem szeregu wskaźników służących do zdobywania informacji takich jak informacje na temat ilości materiałów pochodzących z recyklingu wykorzystywanych w nowych pojazdach, współczynników recyklingu określonych materiałów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, materiałów/komponentów/części usuniętych przed strzępieniem, udziału w rynku używanych części zamiennych, liczby pojazdów wycofanych z eksploatacji zebranych i przetworzonych zgodnie z wymogami na rzecz pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz liczby wywiezionych pojazdów używanych. Więcej informacji na temat tych współczynników można znaleźć w sprawozdaniu z oceny skutków.

Ogólny przegląd rozporządzenia zaplanowano na datę przypadającą po upływie 8 lat od czasu jego wejścia w życie.

• Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku

Rozdział I zawiera przepisy ogólne.

W *art. 1* określono przedmiot niniejszego rozporządzenia, a w *art. 2* wskazano jego zakres. Większość jego przepisów ma zastosowanie do pojazdów kategorii M₁ i N₁ (samochody osobowe i dostawcze). Niektóre przepisy dotyczące zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji i wymogów w zakresie wywozu mają również zastosowanie do określonych pojazdów kategorii L (pojazdy kategorii L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} oraz L_{7e}), do samochodów ciężarowych, autobusów i przyczep (pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂, N₃ i O).

W *art. 3* ustanowiono definicje potrzebne do celów niniejszego rozporządzenia. Niektóre definicje przeniesiono z uchylanych dyrektyw 2000/53/WE i 2005/64/WE lub z obowiązujących aktów prawnych UE, takich jak dyrektywy 1999/37/WE, 2008/98/WE i 2014/45/UE lub rozporządzenie (UE) 2018/858.

Rozdział II zawiera wymogi w zakresie obiegu zamkniętego dotyczące projektowania pojazdów, które to wymogi podlegają weryfikacji w trakcie procesu homologacji typu.

W *art. 4* ustanowiono minimalne wymogi dotyczące zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku typów pojazdów, określając poziomy, jakie należy osiągnąć w odniesieniu do każdego typu. W artykule tym wprowadzono również uprawnienie Komisji do przyjmowania aktów wykonawczych określających metodę obliczania i weryfikacji tych poziomów.

Art. 5 dotyczy ograniczenia stosowania ołowiu, kadmu, rtęci i sześciowartościowego chromu w pojazdach, a załącznik III zawiera zwolnienia z tych ograniczeń. Komisja będzie przyjmować akty delegowane zmieniające ten załącznik w celu dostosowania go do postępu naukowo-technicznego.

W *art. 6* wprowadzono wymóg, aby każdy typ pojazdu zawierał co najmniej 25 % tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych, przy czym 25 % takiego materiału powinno pochodzić z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W artykule tym wprowadzono również uprawnienie Komisji do przyjmowania aktów delegowanych określających cele w zakresie zawartości materiałów z recyklingu w odniesieniu do innych materiałów. Ustanowienie takich ewentualnych celów musi opierać się na szczegółowej ocenie.

W *art. 7* ustanowiono ogólny obowiązek projektowania nowych pojazdów w sposób, który nie utrudnia usuwania części i komponentów o istotnym potencjale w kontekście ponownego użycia, gdy pojazdy staną się odpadami. Artykuł ten przewiduje także wymóg projektowania pojazdów w sposób umożliwiający usuwanie i zastępowanie baterii do pojazdów elektrycznych i silników elektrycznych (e-drive) pochodzących z danego typu pojazdu zarówno na etapie użytkowania, jak i na etapie odpadu.

W *rozdziale III* ustanowiono wymogi informacyjne i wymogi w zakresie etykietowania dla producentów.

W *art. 8* określono sposób, w jaki producenci muszą wykazać zgodność ich typów pojazdów z wymogami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu w trakcie procesu homologacji typu.

Art. 9 przewiduje obowiązek przygotowania strategii dotyczącej obiegu zamkniętego w odniesieniu do każdego nowego typu pojazdu, uwzględniającej aspekty wymienione w załączniku IV. Producenci powinni aktualizować strategie co pięć lat, podsumowując rezultaty działań podjętych w celu zrealizowania swoich założeń.

Na podstawie *art. 10* producenci są zobowiązani do zadeklarowania w dokumentacji dotyczącej homologacji typu odsetka zawartości materiałów z recyklingu we wskazanych materiałach obecnych w pojazdach.

Art. 11 zawiera wymóg, aby producenci dostarczali informacje na temat bezpiecznego usuwania i zastępowania części, komponentów i materiałów zawartych w pojazdach. Informacje te muszą być dostępne nieodpłatnie dla podmiotów gospodarujących odpadami oraz podmiotów zajmujących się naprawą i konserwacją.

Art. 12 dotyczy etykietowania części, komponentów i materiałów obecnych w pojazdach, zgodnie z normami kodowania materiałów. Szczegółowe zasady etykietowania silników elektrycznych (e-drive) zawierających magnesy trwałe określono w załączniku VI.

W *art. 13* ustanowiono paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, cyfrowe narzędzie wykorzystywane w celu usprawnienia dostarczania informacji na temat bezpiecznego usuwania i zastępowania części i komponentów pojazdu w sposób spójny z innymi istniejącymi już w sektorze motoryzacyjnym lub będącymi w toku dalszego rozwoju cyfrowymi narzędziami i platformami informacyjnymi.

Rozdział IV zawiera przepisy dotyczące zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

W *sekcji 1* przewidziano przepisy, zgodnie z którymi państwa członkowskie mają obowiązek wyznaczyć organy odpowiedzialne za wdrożenie i egzekwowanie przepisów rozdziału IV i V (*art. 14*) i za ustanowienie ogólnych warunków wydawania zezwoleń dla uprawnionych zakładów przetwarzania (*art. 15*).

Sekcja 2 zawiera wymogi w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

W *art. 16* ustanowiono ogólny obowiązek producentów dotyczący odpowiedzialności i określono jej zakres. Na podstawie *art. 17* państwa członkowskie są zobowiązane do utworzenia rejestru służącego monitorowaniu spełniania przez producentów tych wymogów. Niezarejestrowani producenci nie powinni udostępniać pojazdów na rynku na terytorium danego państwa członkowskiego. *Art. 18* dotyczy organizacji odpowiedzialności producenta. W *art. 19* określono warunki dotyczące zezwoleń dla producentów, w przypadku indywidualnego wywiązania się z obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, oraz dla organizacji odpowiedzialności producenta. W *art. 20* wskazano koszty związane z zarządzaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji, które to koszty powinny być pokrywane z wkładów finansowych producentów. *Art. 21* przewiduje zharmonizowane kryteria w zakresie modulacji tych opłat. W *art. 22* określono zasady dotyczące mechanizmu alokacji kosztów w odniesieniu do pojazdów, które zostają pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim. W artykule tym wprowadzono również uprawnienie Komisji do przyjmowania aktów delegowanych w sprawie szczegółowych zasad stosowania kryteriów w zakresie modulacji opłat i w sprawie mechanizmów alokacji kosztów w ramach rozszerzonej odpowiedzialności producenta o charakterze transgranicznym.

Sekcja 3 dotyczy zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

W *art. 23* przewidziano obowiązek producentów dotyczący ustanowienia systemów zbierania w odniesieniu do pojazdów wycofanych z eksploatacji i uczestniczenia w tych systemach oraz określono wymogi w zakresie tych systemów. Zgodnie z tym artykułem państwa członkowskie są również zobowiązane do zapewnienia prawidłowego funkcjonowania tych systemów.

W *art. 24* ustanowiono obowiązek dostarczania do uprawnionych zakładów przetwarzania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Art. 25 określa obowiązek uprawnionych zakładów przetwarzania dotyczący wydawania świadectw złomowania w odniesieniu do wszystkich przetworzonych pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Art. 26 zawiera wykaz obowiązków właścicieli pojazdów w zakresie dostarczania ich pojazdów do uprawnionego zakładu przetwarzania, gdy pojazdy te nie nadają się już do eksploatacji, a następnie przedstawienia świadectwa złomowania na potrzeby wyrejestrowania pojazdu.

Sekcja 4 dotyczy przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

W *art. 27* ustanowiono obowiązki uprawnionych zakładów przetwarzania dotyczące szczególnych działań niezbędnych w celu prawidłowego przetwarzania pojazdów.

Art. 28 przewiduje ogólne wymogi mające zastosowanie do strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji. Zawiera on również zakaz mieszania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części, komponentów i materiałów z odpadami opakowaniowymi i zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym.

W *art. 29* ustanowiono wymogi w odniesieniu do oczyszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji z substancji szkodliwych, przy wskazaniu, że usunięte płyny i ciecze muszą być składowane oddzielnie, podobnie jak części, komponenty i materiały zawierające ołów, kadm, rtęć i sześciowartościowy chrom. W artykule tym podkreślono również, że usunięte baterie do

pojazdów elektrycznych należy składować i przetwarzać zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/[w sprawie baterii].

W *art. 30* zawarto wymóg, aby przed strzępieniem uprawnione zakłady przetwarzania usuwały części i komponenty wymienione w części C załącznika VII, a także określono warunki zezwalania na zwolnienie z tego wymogu.

W *art. 31* ustanowiono obowiązki dotyczące usuniętych części i komponentów w celu dokonania oceny ich zdolności do ponownego użycia, regeneracji, odnowienia, recyklingu lub innych działań związanych z przetwarzaniem oraz sposób etykietowania tych części i komponentów. Artykuł ten zawiera również wykaz części, których nie należy poddawać ponownemu użyciu, regeneracji ani odnowieniu.

Art. 32 przewiduje wymogi regulujące handel używanymi, poddanymi regeneracji i odnowionymi częściami i komponentami. Te części i komponenty muszą być odpowiednio etykietowane i zostać objęte gwarancją.

Art. 33 stanowi, że państwa członkowskie muszą przyjąć zachęty w celu propagowania ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów.

W *art. 34* określono trzy cele: w zakresie ponownego użycia i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich ponownego użycia i odzysku oraz recyklingu tworzyw sztucznych.

W *art. 35* wprowadzono zakaz składowania odpadów innych niż obojętne, w przypadku których nie stosuje się technologii przetwarzania po strzępieniu.

Art. 36 przewiduje zasady obliczania celów w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku w sytuacjach, w których pojazdy wycofane z eksploatacji są przemieszczane do innego państwa do celów przetwarzania.

Rozdział V zawiera przepisy dotyczące pojazdów używanych oraz ich wywozu.

Sekcja 1 odnosi się do statusu pojazdów używanych. Na podstawie *art. 37* właściciel pojazdu przenoszący prawo własności pojazdu musi móc wykazać, że pojazd podlegający przeniesieniu nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.

Sekcja 2 zawiera szereg przepisów regulujących wywóz pojazdów używanych.

W *art. 38* określono warunki dotyczące wywożenia pojazdów używanych: nie powinny one być pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zgodnie z kryteriami ustanowionymi w załączniku I, i muszą być zdolne do ruchu drogowego. W artykule tym wyjaśniono także sposób weryfikowania przez organy celne, czy i w jaki sposób pojazdy spełniają te wymogi.

Na podstawie *art. 39* organy celne są zobowiązane do przeprowadzania automatycznej i elektronicznej weryfikacji zgodności pojazdów przeznaczonych do wywozu z wymogami w zakresie wywozu.

W *art. 40* określono przypadki, w których organy celne powinny przeprowadzać kontrole pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione.

W *art. 41* wskazano sytuacje, w których organy celne powinny zawiesić wywóz pojazdu używanego dopuszczonego do wywozu, *art. 42* dotyczy przypadków, w których pojazd

używany należy dopuścić do wywozu, a *art. 43* zawiera przesłanki odmowy dopuszczenia pojazdu do wywozu.

Art. 44 odnosi się do współpracy między organami i do wymiany informacji celnych, natomiast *art. 45* wskazuje system elektroniczny, który należy wykorzystywać do tych celów.

Rozdział VI zawiera przepisy dotyczące egzekwowania zasad przewidzianych w rozporządzeniu.

Na podstawie *art. 46* państwa członkowskie mają obowiązek przeprowadzania regularnych kontroli uprawnionych zakładów przetwarzania, podmiotów zajmujących się naprawą i konserwacją oraz innych zakładów i podmiotów gospodarczych, które mogą przetwarzać pojazdy wycofane z eksploatacji.

Art. 47 zawiera obowiązek państw członkowskich dotyczący ustanowienia skutecznych mechanizmów współpracy na szczeblu krajowym i międzynarodowym umożliwiających wymianę danych niezbędnych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Art. 48 przewiduje wymóg, aby państwa członkowskie ustanowiły skuteczne, proporcjonalne i odstraszające kary za naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia.

W *art. 49* określono zasady w zakresie zgłaszania Komisji przez państwa członkowskie danych dotyczących zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, jak również w zakresie wdrażania obowiązków wynikających z rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

Rozdział VII to rozdział standardowy, zawierający artykuły dotyczące aktów delegowanych (*art. 50*) i aktów wykonawczych (*art. 51*).

W *rozdziale VIII* określono zmiany w rozporządzeniu (UE) 2019/1020 i rozporządzeniu (UE) 2018/858.

Rozdział IX to standardowy rozdział dotyczący przepisów końcowych, zawierający artykuły odnoszące się do wymogu przeprowadzenia oceny rozporządzenia osiem lat po jego przyjęciu (*art. 55*), przepisów uchylających i przejściowych (*art. 56*) i wejścia w życie (*art. 57*).

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,
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,
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

¹ Dz.U. C z , s. .

² Dz.U. C z , s. .

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

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 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 zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, oraz przepisów dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji.

- (3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE⁷ określa zharmonizowane wymogi w zakresie przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz cele w odniesieniu do ponownego użycia i recyklingu pojazdów, a także ich ponownego użycia i odzysku. 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 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).

- (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 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 zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku, aby pojazdy te mogły spełnić cele określone w dyrektywie 2000/53/WE na etapie wycofywania z eksploatacji. Dyrektywa nie jest skuteczna, jeśli chodzi o znaczne zwiększenie poziomów zdatności 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.
- (7) 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, jak również warunków regulujących gospodarowanie odpadami w sektorze motoryzacyjnym. Etap produkcji pojazdów jest nierozdzielnie powiązany z ich przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, ponieważ racjonalne

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

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).

ekologicznie przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji zależy w dużym stopniu głównie od sposobu projektowania i wytwarzania pojazdów. 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. Ma to również zasadnicze znaczenie dla rozwoju unijnego rynku w obszarze surowców wtórnych, które są obecne w nowych pojazdach wprowadzanych do obrotu, jak również dla uniknięcia barier w handlu i zakłócenia konkurencji, zapewnienia jasności prawa i poprawy efektywności środowiskowej wszystkich podmiotów gospodarczych biorących udział w procesach projektowania pojazdów, ich produkcji i przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji. Aby osiągnąć te cele i odpowiedzieć na potrzebę dysponowania jednolitymi przepisami w odniesieniu do jednolitego rynku ze względu na problemy środowiskowe i zgodnie z ogółem przepisów Unii dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych, dyrektywę 2000/53/WE i dyrektywę 2005/64/WE należy zastąpić rozporządzeniem, na podstawie art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

- (8) Dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów pasażerskich (M_1) i lekkich pojazdów użytkowych (N_1), 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 M_1 i N_1 , ale również częściowo do określonych pojazdów kategorii L (L_{3e} - L_{7e}), do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O). 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 M_1 i N_1 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 powinny jednak mieć zastosowanie do pojazdów kategorii L (L_{3e} - L_{7e}) oraz do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O). 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 i oczyszczania z substancji szkodliwych na etapie wycofywania z eksploatacji.
- (9) Jak wynika z badań¹¹, problemy związane z wywozem pojazdów używanych dotyczą nie tylko pojazdów pasażerskich (M_1) i lekkich pojazdów użytkowych (N_1), ale również większych pojazdów. W związku z tym przepisy te powinny mieć również zastosowanie do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O).

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

- (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. Z tego powodu niemożliwe jest prawidłowe obliczenie zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku. Do pojazdów tych zastosowanie powinny mieć wyłącznie przepisy dotyczące zbierania, oczyszczania z substancji szkodliwych i obowiązkowego usuwania w odniesieniu do części i komponentów. Koszty prowadzenia takich działań powinni pokrywać producenci w ramach systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Do pojazdów specjalnego przeznaczenia 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, którym udzielono homologacji w ramach wielostopniowej homologacji typu, nie jest w stanie obliczyć zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku w odniesieniu do pojazdów skompletowanych. Wymóg zgodności z niniejszym rozporządzeniem powinien zatem dotyczyć jedynie pojazdu podstawowego.
- (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 wytycznych¹² 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.
- (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) 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 strategie w zakresie projektowania służące 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

¹² Wytyczne korespondentów nr 9 w sprawie przemieszczania pojazdów stanowiących odpady, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

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”)¹³ Komisja stwierdziła, że należy minimalizować stosowanie substancji potencjalnie niebezpiecznych i w miarę możliwości zastępować je, stopniowo wycofując najbardziej szkodliwe substancje w odniesieniu do innych niż nieodzowne zastosowań społecznych, w szczególności w produktach konsumpcyjnych. W związku z tym należy w miarę możliwości minimalizować stosowanie substancji 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 wyjątki, kiedy to możliwe jest wykorzystanie tych substancji w określonych celach. W niniejszym rozporządzeniu należy przejąć 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 Rady¹⁴. Podobnie należy wprowadzić, na podstawie przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1021¹⁵, 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.

¹³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 14 listopada 2020 r., Strategia w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważoności na rzecz nietoksycznego środowiska, (COM(2020) 667 final).

¹⁴ 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).

¹⁵ 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/[Baterie]¹⁶. W związku z tym należy zająć się takimi substancjami i nie regulować ich kwestii w niniejszym rozporządzeniu, a związane z nimi ograniczenia i wynikające z nich wyłączenia należy w odpowiednim czasie przenieść, w stosownych przypadkach, do wspomnianego rozporządzenia. Przed wprowadzeniem takich ograniczeń w ramach rozporządzenia (UE) nr 2023/[Baterie] należy przeprowadzić kompleksową ocenę na podstawie tego rozporządzenia, aby ocenić, czy wyłączenie jest nadal wymagane i w jakim zakresie.
- (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.
- (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

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia [data] 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 [...] z [...], s. [...]).

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 dwadzieścia pięć procent tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący dwadzieścia pięć procent zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

- (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 Komisji 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 i boru stosowanych w magnesach trwałych, a także w zakresie aluminium i jego stopów lub magnezu i jego stopów. Jeśli 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 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 upowszechniać 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) [akt w sprawie surowców krytycznych]¹⁷ 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) [akt w sprawie surowców krytycznych]. 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.
- (24) W celu zapewnienia recyklingu baterii zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2023/[Baterie] 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

¹⁷ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy na potrzeby zapewnienia bezpiecznych i zrównoważonych dostaw surowców krytycznych oraz zmieniające rozporządzenia (UE) nr 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 i (UE) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

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) 2020/683¹⁸, w którym normalizuje się dokumenty i informacje, które mają być zawarte w folderze informacyjnym, a tym samym określa wymogi administracyjne dotyczące homologacji typu.

- (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 każdego nowego typu pojazdu 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

¹⁸

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).

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) [akt w sprawie surowców krytycznych]. 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/WE¹⁹. 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.
- (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

¹⁹ 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).

odpowiednich przepisów rozporządzenia (UE) 2023 [Baterie], rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [ESPR]²⁰ oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady [Euro 7]²¹ – 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.

- (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 techniczne, finansowe i organizacyjne 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. Uprawnione zakłady przetwarzania powinny ponadto dysponować kompetencjami do wydawania świadectw złomowania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- (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/WE²² – 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

²⁰ Wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy ustalania wymogów dotyczących ekoprojektu w odniesieniu do zrównoważonych produktów i uchylającego dyrektywę 2009/125/WE.

²¹ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości akumulatorów (Euro 7) oraz uchylenia rozporządzeń (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009.

²² 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).

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/[UP: Baterie], aby umożliwić producentom pojazdów i producentom baterii korzystanie z tego samego rejestru.
- (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 wyznaczonego przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta.
- (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. 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 zapewnić sprawiedliwą reprezentację producentów i podmiotów gospodarujących odpadami w organach zarządzających tych organizacji.
- (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.

- (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 przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do uzupełnienia niniejszego rozporządzenia w drodze ustanowienia szczegółowych zasad dotyczących sposobu stosowania kryteriów modulacji wkładów finansowych wnoszonych na rzecz organizacji odpowiedzialności producenta.
- (42) Ponieważ pojazdy często stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim niż to, w którym zarejestrowano je po raz pierwszy, konieczne jest wprowadzenie przepisów dotyczących transgranicznej rozszerzonej odpowiedzialności producenta. 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 producent powinien wyznaczyć w każdym państwie członkowskim przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta i ustanowić mechanizmy współpracy transgranicznej z odpowiednimi podmiotami gospodarującymi odpadami. 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.
- (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 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 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, aby udokumentować, że pojazd wycofany z eksploatacji został przetworzony. Jest to niezbędne do zapewnienia należytego nadzoru nad zarządzaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Minimalne wymagania, jakim powinno odpowiadać wspomniane świadectwo, określa obecnie decyzja Komisji 2002/151/WE²³ 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 i ostatni właściciel powinni 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.
- (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 mogły zostać nielegalnie przetworzone albo wywiezione jako pojazdy wycofane z eksploatacji, albo których statusu nie zgłoszono w prawidłowy sposób

²³ 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).

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 oraz okazać organom rejestracyjnym świadectwo złomowania w celu anulowania rejestracji pojazdu.
- (50) Aby zapewnić jednolite i racjonalne ekologicznie przetwarzanie w Unii pojazdów wycofanych z eksploatacji, należy dopilnować, 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/UE²⁴.
- (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 jak najszybciej 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/ [Urząd Publikacji: rozporządzenie w sprawie baterii] należy oddzielnie usunąć z pojazdów

²⁴ 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).

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. Przedmiotowe części i komponenty należy rozmontowywać ręcznie lub demontować w ramach procesu półautomatycznego. Aby wspierać postęp w zakresie technologii demontażu, sortowania, strzępienia i przetwarzania po strzępieniu, powinna – w określonych wyjątkowych przypadkach – istnieć możliwość odstąpienia 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. 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/[Baterie] 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.
- (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 ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia. Jest to konieczne w celu ułatwienia wysyłki, transportu lub jakiegokolwiek innego transferu takich części i komponentów. 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.
- (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, a także powinna być do nich dołączona gwarancja.

- (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.
- (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.
- (64) Ważne jest, aby zwiększyć odzysk wysokiej jakości surowców wtórnych dzięki usprawnieniu procesów strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym – w szczególności w celu skuteczniejszego oddzielania frakcji miedzianych od frakcji stalowych – nie należy w strzępiarce przetwarzać pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części, komponentów i materiałów w połączeniu z odpadami opakowaniowymi i zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym.
- (65) Aby jeszcze bardziej podnieść jakość przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, nie powinno być możliwe składowanie frakcji odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji poddanych strzępieniu, które to frakcje zawierają odpady inne niż obojętne i do których nie stosuje się technologii przetwarzania po strzępieniu.
- (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) 1013/2006.

- (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) [nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów] – 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. Należy wymagać, aby właściciele pojazdów, którzy zamierzają przenieść prawo własności pojazdu używanego, wykazali, że pojazd ten nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Do celów oceny statusu pojazdu używanego właściciel pojazdu, inne podmioty gospodarcze i właściwe organy powinny sprawdzić, czy spełniono konkretne kryteria określające, czy dany pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. 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, w którym ustala się kryteria określające, kiedy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.
- (69) W Planie działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby²⁵ 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 Środowiska²⁶, 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 zdolny do ruchu drogowego na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE²⁷. Powinno to zapewnić, aby do państw trzecich można było wywozić tylko pojazdy używane zdolne 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 zdolny do ruchu drogowego.

²⁵ COM(2021) 400.

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

²⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

- (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) 2022/2399²⁸. 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.
- (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. W ramach dążenia do kompleksowej współpracy państwa członkowskie 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 952/2013²⁹. Miejscem przeznaczenia znacznej części pojazdów używanych opuszczających Unię są kraje, w których ustanowiono wymogi dotyczące przywozu – takie jak wymogi dotyczące wieku pojazdu lub emisji

²⁸ 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).

²⁹ 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).

zanieczyszczeń z pojazdu – lub mogą być ustanowione takie wymagania. 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 przekazał Komisji informacje na temat wymogów – czy pojazd używany, który ma zostać wywieziony, spełnia wspomniane wymagania. 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.

- (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 uproszczonych procedur celnych 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 określić minimalne wymagania dotyczące częstotliwości kontroli, ich zakresu 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 skontrolować co najmniej 10 % uprawnionych zakładów przetwarzania i podmiotów. Należy również poddawać kontroli miejsca wykonywania działalności przez podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją. Należy podkreślić, że kontrole przeprowadzane na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny stanowić uzupełnienie kontroli przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji, których kwestię kompleksowo uregulowano w przepisach rozporządzenia [Urząd Publikacji: nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów].
- (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/WE³⁰, 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 powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011³¹.
- (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

³⁰ 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).

³¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa³². 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.
- (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 powinna zaproponować rewizję dyrektywy Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów³³. 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.
- (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 zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności 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 niniejszego rozporządzenia na pewne pojazdy kategorii L, pojazdy ciężkie i ich przyczepy. W ocenie tej należy skupić się

³² Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

³³ 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).

nie tylko na aspektach dotyczących przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ale również na znaczeniu i wartości dodanej ustanowienia wymogów dotyczących projektowania.

- (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) [w sprawie ekoprojektu dla zrównoważonych produktów].
- (89) Podmiotom gospodarczym należy zapewnić wystarczającą ilość czasu na wypełnienie obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia, a państwowi członkowskim – na ustanowienie infrastruktury administracyjnej niezbędnej do jego stosowania. Rozpoczęcie stosowania niniejszego rozporządzenia należy zatem odroczyć.
- (90) Aby umożliwić państwowi członkowskim zastosowanie niezbędnych środków administracyjnych dotyczących utworzenia systemów zbierania przy jednoczesnym zachowaniu ciągłości dla podmiotów gospodarczych i podmiotów gospodarujących odpadami, należy odroczyć uchylenie dyrektywy 2000/53/WE.
- (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 wymogi dotyczące przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, w szczególności usuwania części i komponentów w celu promowania ich ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia, a także poprawy jakości procesów recyklingu. Podmioty gospodarujące odpadami potrzebują czasu, aby dostosować się do tych nowych wymogów, a zatem ich stosowanie należy odroczyć. Odpowiednie przepisy dyrektywy 2000/53/WE powinny pozostać w mocy do czasu rozpoczęcia stosowania 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_{3e}-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 uchylenie dyrektywy 2005/65/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,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

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 zdolnością do ponownego użycia, zdolnością do recyklingu i zdolnością 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 art. 4 ust. 1 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858;
 - 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_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} i L_{7e} określonych w art. 4 ust. 2 lit. c)–g) rozporządzenia (UE) nr 168/2013.
2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:
 - a) pojazdów specjalnego przeznaczenia w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia (UE) 2018/858;
 - b) innych części pojazdu, które uzyskały homologację typu w ramach wielostopniowej homologacji typu kategorii N₁, N₂, N₃, M₂ lub M₃, innych niż pojazd podstawowy;
 - 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.
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;
 - d) art. 7 dotyczący projektowania umożliwiającego usuwanie i wymianę pewnych części i komponentów pojazdów;
 - e) art. 8 dotyczący obowiązków ogólnych;
 - f) art. 9 regulujący kwestię strategii dotyczącej obiegu zamkniętego;
 - g) art. 10 regulujący kwestię oświadczenia dotyczącego zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach;
 - h) art. 12 dotyczący etykietowania części, komponentów i materiałów obecnych w pojazdach;
 - i) art. 13 regulujący kwestię 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;
 - l) art. 28 dotyczący wymogów ogólnych w zakresie strzępienia;
 - m) art. 30 dotyczący obowiązkowego usuwania części i komponentów w celu ponownego użycia i recyklingu przed strzępieniem;
 - n) art. 31 regulujący kwestię wymogów dotyczących usuniętych części i komponentów;
 - o) art. 32 dotyczący handlu używanymi, poddanymi regeneracji lub odnowionymi częściami i komponentami;
 - p) art. 33 dotyczący ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów;
 - q) art. 34 dotyczący celów w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku;
 - r) art. 35 dotyczący zakazu składowania odpadów innych niż obojętne;
 - s) art. 36 dotyczący przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji.
4. Niezależnie od ust. 1 lit. c) do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} i L_{7e} zastosowania nie mają następujące przepisy:
- a) artykuły wymienione w ust. 3;
 - 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.
5. Niezależnie od ust. 2 lit. a) do pojazdów specjalnego przeznaczenia zastosowanie mają następujące przepisy:
- a) art. 5 dotyczący wymogów dotyczących substancji w pojazdach;
 - b) art. 16 dotyczący rozszerzonej odpowiedzialności producenta;
 - c) art. 20 dotyczący odpowiedzialności finansowej producentów;
 - d) art. 23 dotyczący zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji;
 - e) art. 24 dotyczący dostarczania pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania;
 - f) art. 25 dotyczący świadectwa złomowania;
 - g) art. 26 dotyczący obowiązków właściciela pojazdu;
 - h) art. 29 dotyczący oczyszczania z substancji szkodliwych;
 - i) art. 30 dotyczący obowiązkowego usuwania części i komponentów w celu ponownego użycia i recyklingu przed strzępieniem.
6. Niezależnie od ust. 1 lit. b) i c) do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃ i O zastosowanie mają art. 16, 19, 20, 27 i art. 46–49 z następującymi zmianami:
- a) rozszerzona odpowiedzialność producenta, o której mowa w art. 16, powinna obejmować obowiązek zapewnienia przez producentów takich pojazdów, by pojazdy, które udostępnił po raz pierwszy na rynku na terytorium państwa członkowskiego i które stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji, były:
 - (i) zbierane zgodnie z art. 23;
 - (ii) oczyszczone z substancji szkodliwych zgodnie z art. 29;
 - b) zezwolenie, o którym mowa w art. 19, przyznaje się po wykazaniu, że wnioskodawca spełnia kryteria określone w art. 19 ust. 2 w odniesieniu do zbierania i oczyszczania pojazdów z substancji szkodliwych;
 - c) wkład finansowy, jaki mają wносить producenci zgodnie z art. 20 ust. 1 lit. a), pokrywa koszty zbierania i oczyszczania z substancji szkodliwych pojazdów takich kategorii, które to koszty nie są pokryte przez przychody podmiotów gospodarujących odpadami związane ze sprzedażą używanych części zamiennych i używanych komponentów zamiennych, pojazdów wycofanych z eksploatacji oczyszczanych z substancji szkodliwych, lub surowców wtórnych pochodzących z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;
 - d) art. 27 ma zastosowanie z wyjątkiem ust. 3 lit. c) i d);
 - e) art. 46–49 mają zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do egzekwowania obowiązków mających zastosowanie do takich kategorii pojazdów.

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, którego naprawa nie jest możliwa zgodnie z kryteriami określonymi w części A pkt 1 i 2 załącznika 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) „zdatność 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 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;
- 10) „surowce krytyczne” oznaczają surowce krytyczne w rozumieniu art. 2 ust. 2 rozporządzenia (UE) [akt w sprawie surowców krytycznych];
- 11) „odpady pokonsumenckie” oznaczają odpady pochodzące z produktów powstałe po wprowadzeniu tych produktów do obrotu;
- 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/ [baterie i zużyte baterie];
- 15) „uprawniony zakład przetwarzania” oznacza każdy zakład lub przedsiębiorstwo, które są dopuszczone zgodnie z dyrektywą 2008/98/WE i niniejszym rozporządzeniem do prowadzenia zbierania 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 przygotowania

odpadów po strzępieniu do unieszkodliwienia, 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) „wyznaczony przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która ma miejsce zamieszkania lub siedzibę w państwie członkowskim, w którym producent po raz pierwszy udostępnia pojazd na rynku, które jest inne niż państwo członkowskie, w którym producent ma siedzibę, i która to osoba została wyznaczona przez producenta zgodnie z art. 8a ust. 5 akapit trzeci dyrektywy 2008/98/WE do realizacji obowiązków tego producenta wynikających z 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 oraz – jeżeli nie określono inaczej – każdego posiadacza świadectwa rejestracji;
- 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;
- 28) „regeneracja” oznacza działanie, podczas którego nowa część lub nowy komponent wytwarzane są z części i komponentów usuniętych z pojazdów albo pojazdów wycofanych z eksploatacji i podczas którego w części lub komponencie dokonuje się co najmniej jednej zmiany mającej wpływ na ich bezpieczeństwo, efektywność, przeznaczenie lub rodzaj;

- 29) „odnowienie” oznacza czynności przeprowadzane w celu przygotowania, czyszczenia, testowania i – w stosownych przypadkach – naprawy części lub komponentu usuniętych z pojazdów lub pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu przywrócenia efektywności lub funkcjonalności danej części lub danego komponentu w ramach zamierzonego zastosowania i zakresu efektywności pierwotnie przewidzianego na etapie projektowania mającego zastosowanie w momencie wprowadzenia do obrotu;
- 30) „odpady opakowaniowe” oznaczają odpady opakowaniowe w rozumieniu art. 3 pkt 2 dyrektywy 94/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady³⁴ [art. 3 pkt 20 rozporządzenia (UE) [rozporządzenie w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych]];
- 31) „zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny” oznacza zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. e) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/19/UE³⁵;
- 32) „odpady inne niż obojętne” oznaczają odpady, które nie spełniają warunków definicji „odpadów obojętnych” określonej w art. 2 lit. e) dyrektywy Rady 1999/31/WE³⁶;
- 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, podmioty zbierające, 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 lub zarządzaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji.
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;

³⁴ Dyrektywa 94/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 1994 r. w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych (Dz.U. L 365 z 31.12.1994, s. 10).

³⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/19/UE z dnia 4 lipca 2012 r. w sprawie zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego (WEEE) (Dz.U. L 197 z 24.7.2012, s. 38).

³⁶ 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).

- c) „rejestracja”, „świadczenie 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 zdolności do ruchu drogowego” i „świadczenie zdolności 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].

ROZDZIAŁ II

WYMOGI W ZAKRESIE OBIEGU ZAMKNIĘTEGO

Artykuł 4

Zdatność pojazdów do ponownego użycia, recyklingu i odzysku

1. Każdy pojazd należący do typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [*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 zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku do celów ust. 1 zgodnie z metodą określoną przez Komisję w ust. 3 lub – przed przyjęciem takiej metody, zgodnie z normą ISO 22628:2002 w połączeniu z elementami określonymi w części A załącznika II;
 - f) znakowanie części i komponentów pojazdów wykonanych z polimerów i elastomerów zgodnie z art. 12 ust. 1;
 - g) zapewnienia, by części i komponenty wymienione w części E załącznika VII nie były ponownie używane do produkcji nowych pojazdów.

3. Komisja do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] przyjmie akt wykonawczy ustanawiający nową metodę obliczania i weryfikacji zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności 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, w stosownych przypadkach, ograniczeniami określonymi w załącznikach I i II do rozporządzenia (UE) 2019/1021 oraz w rozporządzeniu (UE) 2023/[Urząd Publikacji: Baterie], każdy typ pojazdu, któremu udzielono homologacji 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, nie może zawierać ołowiu, rtęci, kadmu ani sześciowartościowego chromu.
3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 2 typy pojazdów mogą zawierać ołów, rtęć, kadm lub sześciowartościowy chrom na warunkach i do poziomu maksymalnych wartości stężenia określonych w załączniku III.
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.

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 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 zainteresowanych stron.
7. Najpóźniej dziewięć miesięcy po przedstawieniu Komisji sprawozdania, o którym mowa w ust. 4, 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. Komisja przyjmuje akty delegowane, o których mowa w ust. 4, i 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.

Artykuł 6

Minimalna zawartość materiałów z recyklingu w pojazdach

1. Tworzywo sztuczne zawarte w każdym typie pojazdu, któremu udzielono homologacji 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 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.
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 uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez określenie metody obliczania i weryfikacji, do celów ust. 1 niniejszego artykułu, udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych, odpowiednio, z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

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.

Komisja może przyjąć akt wykonawczy ustanawiający metodę obliczania i weryfikacji udziału stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich stali obecnego w typach pojazdów i do nich włączonego.

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

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 lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich i włączonych do magnesów trwałych w silnikach elektrycznych (e-drive).

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 lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich, który ma być obecny i włączony do typów pojazdów mających uzyskać homologację 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.

Komisja może przyjąć akt wykonawczy ustanawiający metodę obliczania i weryfikacji udziału materiałów 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.

Art. 7

Projektowanie umożliwiające usuwanie i wymianę pewnych części i komponentów pojazdów

1. Każdy pojazd należący do typu pojazdu, któremu udzielono homologacji 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 części C załącznika VII z danego pojazdu na etapie odpadu tego pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania.
2. Każdy pojazd należący do typu pojazdu, któremu udzielono homologacji 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 części C załącznika VII, 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 pojazdom, które wyprodukowali i które są wprowadzane do obrotu, udzielono homologacji zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/858 i w niniejszym rozporządzeniu.
2. Do celów homologacji typu 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; oraz
 - b) przedkłada ją organowi udzielającemu homologacji typu zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) 2018/858.
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.
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, wraz z wnioskiem o homologację typu, o którym mowa w art. 23 wspomnianego rozporządzenia.

Artykuł 9

Strategia dotycząca obiegu zamkniętego

1. W odniesieniu do każdego typu pojazdu, który uzyskał 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 strategię dotyczącą obiegu zamkniętego.
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 danego typu pojazdu.
3. Strategia dotycząca obiegu zamkniętego zawiera elementy określone w części A załącznika IV.
4. Producent przekazuje Komisji kopię strategii dotyczącej obiegu zamkniętego w ciągu 30 dni od udzielenia homologacji typu w odniesieniu do danego typu pojazdu.
5. Producent monitoruje działania ujęte w strategii dotyczącej obiegu zamkniętego i podejmuje działania następcze oraz aktualizuje strategię co pięć lat zgodnie z częścią B załącznika IV. Zaktualizowaną strategię dotyczącą obiegu zamkniętego przedstawia się organowi udzielającemu homologacji typu, który wydał homologację typu w odniesieniu do danego typu pojazdu, oraz Komisji.
6. Komisja udostępnia publicznie strategię dotyczącą 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 części B załącznika IV 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, któremu udzielono homologacji typu od dnia [*Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia*] zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858, odpowiedni udział zawartości materiałów z recyklingu:
 - a) neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru, 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:
 - a) baterii do pojazdów elektrycznych zamontowanych w pojeździe;
 - b) silników elektrycznych (e-drive) zamontowanych w pojeździe;
 - c) części, komponentów i materiałów zawierających płyny i ciecze wymienione w części B załącznika VII i znajdujących się w pojazdach;
 - d) części i komponentów wymienionych w części C załącznika VII, znajdujących się w pojazdach;
 - e) części i komponentów zawierających surowce krytyczne, o których mowa w art. 27 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) [akt w sprawie surowców krytycznych], 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 pkt 1–3 załącznika VI do celów etykietowania i identyfikacji części, komponentów i materiałów pojazdów.
2. Producenci zapewniają, aby silniki elektryczne (e-drive) zawierające magnesy trwałe były opatrzone widoczną, wyraźnie czytelną i nieusuwalną etykietą zawierającą informacje wymienione w pkt 4 załącznika VI.
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

Paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego

1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 84 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] każdy pojazd wprowadzony do obrotu musi posiadać paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, który będzie dostosowany do innych środowiskowych paszportów związanych z pojazdami ustanowionych na mocy prawa Unii i – w miarę możliwości – zintegrowany z nimi.
2. Paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego zawiera informacje, o których mowa w art. 11 niniejszego rozporządzenia, w formacie cyfrowym i jest dostępny bezpłatnie.
3. Producent wprowadzający pojazd do obrotu zapewnia, aby informacje w paszporcie pojazdu dotyczącym obiegu zamkniętego były dokładne, kompletne i aktualne.
4. Wszystkie informacje zawarte w 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. Paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego wydany w odniesieniu do pojazdu, który stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, przestaje istnieć najwcześniej 6 miesięcy po wydaniu świadectwa złomowania w odniesieniu do tego pojazdu wycofanego z eksploatacji.
6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające przepisy dotyczące następujących kwestii:
- a) sposobu i specyfikacji technicznej rozwiązania, które należy zastosować w celu uzyskania dostępu do paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego;
 - b) wymogów dotyczących projektu technicznego i funkcjonowania paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego; w tym przepisów dotyczących:
 - (i) interoperacyjności paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego z innymi paszportami wymaganymi na mocy przepisów Unii;
 - (ii) przechowywania i przetwarzania informacji zawartych w paszporcie pojazdu dotyczącym obiegu zamkniętego;
 - (iii) dostępności 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 paszporcie pojazdu dotyczącym obiegu zamkniętego przez osoby trzecie niebędące producentem;
 - d) lokalizacji nośnika danych lub innego identyfikatora umożliwiającego dostęp do 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 niniejszego artykułu, 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 producentów i organizacje odpowiedzialności producenta ich obowiązków określonych w art. 15–36.
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. 17;
 - b) udzielanie zezwoleń producentom i organizacjom odpowiedzialności producenta zgodnie z art. 19;
 - 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. 17 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 3 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 lub 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 techniczne, finansowe i organizacyjne 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.
4. Właściwy organ zapewnia 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.

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 ustanowiony przez producentów w celu wykonywania tej odpowiedzialności musi być spójny z przepisami 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.

Artykuł 17

Rejestr producentów

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 wyznaczonych przedstawicieli ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta rejestr musi zawierać linki do innych krajowych rejestrów stron internetowych producentów.

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 wyznaczeni 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, zwrócić się o przekazanie dodatkowych informacji lub dokumentów w celu skutecznego korzystania z rejestru producentów.
4. Na zasadzie odstępstwa od ust. 3 informacje, o których mowa w pkt 1 lit. d) załącznika VIII, podaje się albo we wniosku o rejestrację zgodnie z ust. 3, albo we wniosku o udzielenie zezwolenia zgodnie z art. 19.
5. W przypadku gdy producent wyznaczył organizację odpowiedzialności producenta zgodnie z art. 18, 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 wyznaczony przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta.
7. Państwa członkowskie mogą uznać, że procedura rejestracji zgodnie z niniejszym artykułem i procedura udzielania zezwoleń na podstawie art. 19 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 określonych w ust. 2 i 3;
 - b) nakładać na producentów oparte na kosztach i proporcjonalne opłaty za rozpatrywanie wniosków, o których mowa w ust. 2.
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 pkt 1 lit. d) załącznika VIII.

Właściwy organ wycofuje rejestrację producenta, jeżeli producent przestał istnieć.
11. Producent lub, w stosownych przypadkach, wyznaczony 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, wyznaczony 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 18

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. 19, wypełnienie w ich imieniu obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta.
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 wyznaczonym 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 co najmniej 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 przez producentów, którzy powierzyli to organizacji odpowiedzialności producenta.
4. Organizacje odpowiedzialności producenta zapewniają sprawiedliwą reprezentację producentów i podmiotów gospodarujących odpadami w organach zarządzających.

Artykuł 19

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.
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 w zezwoleniu, o wszelkich zmianach dotyczących warunków 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. Producent lub organizacja odpowiedzialności producenta przedstawiają właściwemu organowi, na jego wniosek, sprawozdanie z samokontroli oraz, w stosownych przypadkach, plan 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.

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, i koszty przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, które należy ponieść w celu spełnienia wymogów określonych w art. 27–30, 34 i 35, pod warunkiem że nie są one pokrywane z przychodów 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.

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, ubezpieczenia recyklingu lub zablokowania rachunku bankowego.

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 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 przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50, aby uzupełnić niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie przepisów szczegółowych dotyczących sposobu stosowania kryteriów przewidzianych w ust. 1.

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, producent tego pojazdu lub organizacja odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono ją zgodnie z art. 18, zapewnia pokrycie kosztów netto działań związanych z gospodarowaniem odpadami, o których mowa w art. 20, poniesionych przez podmioty gospodarujące odpadami w innych państwach członkowskich.
2. Producent lub organizacja odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono ją zgodnie z art. 18:
 - a) wyznacza, na podstawie pisemnego upoważnienia, wyznaczonego 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.
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. 18. Monitorowanie opiera się na informacjach zweryfikowanych przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono je zgodnie z art. 18, 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 stosownych przypadkach w celu zapewnienia przestrzegania przepisów niniejszego artykułu i uniknięcia zakłóceń na jednolitym rynku 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. 18, ustanawiają systemy zbierania, w tym punkty zbierania, lub uczestniczą w ich ustanawianiu w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji należących do kategorii pojazdów, które po raz pierwszy udostępnili na rynku na terytorium państwa członkowskiego.

Państwa członkowskie przyjmują środki niezbędne do zapewnienia, aby producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono je zgodnie z art. 18, ustanowili systemy zbierania w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji.

2. Producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono je zgodnie z art. 18, zapewniają, aby systemy zbierania, o których mowa w ust. 1:

- a) obejmowały swym zakresem całe terytorium danego państwa członkowskiego;
- b) zapewniały odpowiednią dostępność uprawnionych zakładów przetwarzania, 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 bezpłatne dostarczanie wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania zgodnie z art. 24 ust. 2.

3. Producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono je zgodnie z art. 18, prowadzą kampanie edukacyjne polegające na promowaniu systemu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i informowaniu o środowiskowych skutkach niewłaściwego zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i ich niewłaściwego przetwarzania.

4. Państwa członkowskie mogą zezwolić podmiotom gospodarującym odpadami niebędącym uprawnionymi zakładami przetwarzania na utworzenie punktów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Podmiot gospodarujący odpadami obsługujący punkt zbierania:

- a) zapewnia, aby punkt zbierania spełniał warunki składowania pojazdów wycofanych z eksploatacji określone w części A załącznika VII;
- b) posiada zezwolenie na zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji wydane przez właściwe organy, o których mowa w art. 14, i jest zarejestrowany w odpowiednim rejestrze;

- c) gwarantuje, aby wszystkie zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji przekazywano do uprawnionego zakładu przetwarzania w ciągu jednego roku od otrzymania pojazdu wycofanego z eksploatacji; oraz
 - d) spełnia wszystkie inne obowiązujące warunki składowania odpadów określone w prawie krajowym.
5. Podmioty gospodarujące odpadami, w tym uprawnione zakłady przetwarzania, wydają właścicielowi pojazdu dokument w formacie elektronicznym, 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 do uprawnionych zakładów przetwarzania

1. Wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji dostarcza się do uprawnionych zakładów przetwarzania w celu ich przetwarzania.
2. Dostarczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania jest bezpłatne dla ostatniego właściciela pojazdu, chyba że w pojeździe wycofanym z eksploatacji brakuje istotnych części lub komponentów pojazdu, z wyjątkiem baterii do pojazdów elektrycznych, lub zawiera on odpady, które zostały dodane do pojazdu wycofanego z eksploatacji.

Artykuł 25

Świadectwo złomowania

1. Uprawnione zakłady przetwarzania wydają ostatniemu właścicielowi pojazdu wycofanego z eksploatacji świadectwo złomowania w odniesieniu do każdego pojazdu wycofanego z eksploatacji poddanego przetwarzaniu. Świadectwo złomowania zawiera informacje wymienione w załączniku IX.
2. Świadectwo złomowania wydaje się w formacie elektronicznym i przekazuje za pośrednictwem elektronicznej procedury powiadamiania odpowiednim organom państwa członkowskiego, w tym właściwym organom wyznaczonym na podstawie art. 14.
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, organy rejestrujące państwa członkowskiego, w którym wydano świadectwo złomowania, informują odpowiednie organy rejestrujące państwa członkowskiego, w którym zarejestrowano pojazd, o wydaniu świadectwa złomowania w odniesieniu do przedmiotowego pojazdu.
4. Odpowiednie organy państwa członkowskiego 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
Obowiązki właściciela pojazdu

Właściciel pojazdu, który staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji:

- a) bez zbędnej zwłoki dostarcza pojazd wycofany z eksploatacji do uprawnionego zakładu przetwarzania lub w przypadkach, o których mowa w art. 23 ust. 4, do punktu zbierania po otrzymaniu informacji, że pojazd spełnia którekolwiek z kryteriów dotyczących braku możliwości naprawy, określonych w części A pkt 1 i 2 załącznika I;
- b) przedstawia świadectwo złomowania odpowiedniemu organowi rejestrującemu.

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. Uprawnione zakłady przetwarzania zapewniają, aby wszelkie działania polegające na przetwarzaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji były zgodne co najmniej z art. 28, 29, 30, 31, 34 i 35 oraz z załącznikiem VII do niniejszego rozporządzenia, a także stosują najlepsze dostępne techniki określone w art. 3 ust. 10 dyrektywy 2010/75/UE.
- 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 części A załącznika VII;
 - b) oczyszczają z substancji szkodliwych wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji zgodnie z art. 29 i minimalnymi wymogami określonymi w części B załącznika VII;
 - c) usuwają z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponenty wymienione w części C załącznika VII przed strzępieniem lub zagęszczaniem za pomocą rozmontowywania ręcznego lub (pół-) automatycznego demontażu w sposób niepowodujący uszkodzeń komponentów o potencjale ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia.
 - d) przetwarzają wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji oraz ich części, komponenty i materiały zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami i ogólnymi wymogami określonymi w art. 4 dyrektywy 2008/98/WE oraz z art. 32, 34, 35 i 36 niniejszego rozporządzenia.

Oprócz wymogów określonych w art. 35 dyrektywy 2008/98/WE, uprawnione zakłady przetwarzania przechowują przez 3 lata dokumentację w formie elektronicznej dotyczącą przeprowadzonych operacji przetwarzania pojazdów

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

Artykuł 28

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 zwracają się o to, aby pojazdom wycofanym z eksploatacji dostarczanym do nich do strzępienia towarzyszyły następujące dokumenty:
 - a) dokumentacja obejmująca numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) dotyczący danego pojazdu wycofanego z eksploatacji;
 - b) kopia świadectwa złomowania wydana w odniesieniu do danego pojazdu wycofanego z eksploatacji.
2. Uprawnione zakłady przetwarzania i podmioty gospodarujące odpadami odbierające pojazdy wycofane z eksploatacji, które nie spełniają wymogów określonych w ust. 1:
 - a) zgłaszają niezgodność właściwemu organowi;
 - b) powstrzymują się od wykorzystywania tych pojazdów wycofanych z eksploatacji w swoich operacjach strzępienia, chyba że właściwe organy zezwolą na takie operacje.
3. Podmioty gospodarujące odpadami przeprowadzające strzępienie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie mogą mieszać pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części, komponentów i materiałów z odpadami opakowaniowymi i użytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym.

Artykuł 29

Oczyszczanie z substancji szkodliwych pojazdów wycofanych z eksploatacji

1. Niezwłocznie 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 części B załącznika VII.
2. Płyny i ciecze wymienione w części B załącznika VII zbiera się i składowe oddzielnie zgodnie z wymogami określonymi w części A załącznika VII. 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 składa się je w wyznaczonym miejscu w celu dalszego przetwarzania zgodnie z art. 70 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2023/ [Urząd Publikacji: rozporządzenie w sprawie baterii].
5. Z częściami, komponentami i materiałami, które oczyszczono z substancji szkodliwych, postępuje się i etykietuje się je zgodnie z art. 18 i 19 dyrektywy 2008/98/WE.
6. Uprawniony zakład przetwarzania prowadzi dokumentację procesu oczyszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji z substancji szkodliwych, rejestrując informacje wymienione w części B pkt 3 załącznika VII.

Artykuł 30

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 części C załącznika VII zostały usunięte z pojazdu wycofanego z eksploatacji przed strzępieniem, po zakończeniu operacji oczyszczania z substancji szkodliwych, o których mowa w art. 29.
2. Ust. 1 nie ma zastosowania, jeżeli uprawniony zakład przetwarzania wykaze, że technologie przetwarzania po strzępieniu umożliwiają oddzielenie materiałów od części i komponentów wymienionych w części C pkt 13–19 załącznika VII równie skutecznie jak ręczne procesy rozmontowywania lub półautomatyczne procesy demontażu.

Do celów akapitu pierwszego uprawniony zakład przetwarzania dostarcza informacje wymienione w części G załącznika VII.
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. Wszystkie części i komponenty usunięte z pojazdu wycofanego z eksploatacji na podstawie art. 30 ust. 1 podlegają ocenie w celu ustalenia, czy nadają się do:
 - a) ponownego użycia, zgodnie z częścią D pkt 1 lit. a) załącznika VII;
 - b) regeneracji lub odnowienia, zgodnie z częścią D pkt 1 lit. b) załącznika VII;
 - c) recyklingu lub
 - d) innych procesów przetwarzania, z uwzględnieniem szczególnych wymogów dotyczących przetwarzania określonych w części F załącznika VII.

Części i komponentów, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia, nie uznaje się za odpady.

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

Dokumentacja potwierdzająca przeprowadzoną ocenę jest na żądanie udostępniana odpowiednim organom krajowym, w tym w przypadku gdy części i komponenty są transportowane w celu ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia.

2. Usunięte części i komponenty, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia, muszą zostać:
 - e) oznakowane zgodnie z częścią D pkt 2 załącznika VII;
 - f) opatrzone gwarancją, jeśli części i komponenty są przekazywane innej osobie lub przez nią używane.
3. Części i komponenty wymienione w części E załącznika VII nie mogą być ponownie użyte.

Artykuł 32

Handel używanymi, poddanymi regeneracji lub odnowionymi częściami i komponentami

Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] każda osoba handlująca używanymi, poddanymi regeneracji lub odnowionymi częściami zamiennymi i komponentami, w punkcie sprzedaży:

- a) zapewnia, aby części i komponenty były oznakowane zgodnie z częścią D pkt 2 załącznika VII;
- b) udziela gwarancji na używane, poddane regeneracji lub odnowione części i komponenty.

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 ust. 1, 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, w tym ustanowienie obniżonej stawki VAT na używane, poddane regeneracji lub odnowione części zamienne i komponenty.

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 rok kalendarzowy następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie zapewniają osiągnięcie następujących celów 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 rok kalendarzowy następującego po 60 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie zapewniają osiągnięcie przez podmioty gospodarujące odpadami rocznego celu w zakresie recyklingu tworzyw sztucznych na poziomie co najmniej 30 % całkowitej masy tworzyw sztucznych zawartych w pojazdach dostarczonych podmiotom gospodarującym odpadami.

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] frakcji z pojazdów wycofanych z eksploatacji poddanych strzępieniu, zawierających odpady inne niż obojętne, w przypadku których nie stosuje się technologii przetwarzania po strzępieniu, nie przyjmuje się na składowisko odpadów.

Artykuł 36

Przemieszczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji

- 1. Przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji może odbywać się poza terytorium Unii, pod warunkiem że przemieszczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji jest zgodne z rozporządzeniem (WE) nr 1013/2006.
- 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

POJAZDY UŻYWANE ORAZ ICH WYWÓZ

SEKCJA 1

STATUS POJAZDÓW UŻYWANYCH

Artykuł 37

Rozróżnienie między pojazdami używanymi a pojazdami wycofanymi z eksploatacji

Do celów przeniesienia własności pojazdu używanego właściciel pojazdu musi być w stanie wykazać każdej osobie fizycznej lub prawnej zainteresowanej nabyciem własności danego pojazdu lub właściwym organom, że pojazd nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Oceniając status pojazdu używanego, właściciel pojazdu, inne podmioty gospodarcze i właściwe organy sprawdzają, czy spełnione są kryteria określone w załączniku I w celu ustalenia, czy nie jest to pojazd wycofany z eksploatacji.

SEKCJA 2

WYWÓZ POJAZDÓW UŻYWANYCH

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 niniejszej sekcji.
2. Niniejsza sekcja 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 w oparciu o kryteria wymienione w załączniku I;
 - b) uznaje się je za zdatne do ruchu drogowego w państwie członkowskim ostatniej rejestracji, zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. a) i b) oraz art. 8 dyrektywy 2014/45/UE.
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 pojazd używany spełnia wymogi określone w ust. 3.
5. W celu weryfikacji zgodności z niniejszą sekcją dotyczącą zwolnienia pojazdu używanego do wywozu:

- a) do czasu uruchomienia wzajemnego połączenia, o którym mowa w art. 45 ust. 4, organy celne wymieniają informacje i współpracują 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:
- a) zostać objęty procedurą celną na podstawie zgłoszenia uproszczonego na podstawie art. 166 rozporządzenia (UE) nr 952/2013;
 - 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. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 niniejszego rozporządzenia w celu zmiany kryteriów wymienionych w załączniku I określających, czy pojazd używany jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.

Artykuł 39

Zautomatyzowana weryfikacja informacji dotyczących statusu pojazdu

1. Przed zwolnieniem do wywozu pojazdów używanych organy celne weryfikują drogą elektroniczną i w sposób zautomatyzowany za pośrednictwem systemów elektronicznych, o których mowa w art. 45, czy na podstawie numeru identyfikacyjnego pojazdu i informacji o państwie członkowskim ostatniej rejestracji pojazd jest uznawany za zdolny do ruchu drogowego zgodnie z art. 38 ust. 3 lit. b).
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 zainteresowany podmiot gospodarczy za pośrednictwem tych 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 art. 46 i 47 rozporządzenia (UE) nr 952/2013. Bez uszczerbku dla art. 39 takie kontrole opierają się przede wszystkim na analizie ryzyka, jak określono w art. 46 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 952/2013.
2. Oprócz zarządzania ryzykiem, o którym mowa w ust. 1, po uruchomieniu wzajemnego połączenia, o którym mowa w art. 45, organy celne wykorzystują te systemy elektroniczne, o których mowa w art. 45 ust. 1, do ustalenia, 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 niniejszej sekcji, organy celne zatrzymują zwolnienie tego pojazdu używanego do wywozu. Organy te niezwłocznie powiadamiają również właściwe organy o zatrzymaniu i przekazują wszelkie istotne informacje potrzebne 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 nie zwróciły się do organów celnych o podtrzymanie zatrzymania, lub
 - b) właściwe organy poinformowały organy celne o zgodzie na zwolnienie do wywozu zgodnie z niniejszą sekcją.
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. Po każdym zwolnieniu do wywozu pojazdu używanego organy celne powiadamiają o tym zwolnieniu do wywozu właściwy organ państwa członkowskiego, w którym dany pojazd był zarejestrowany w momencie wywozu.

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

niniejszej sekcji, 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.

Artykuł 44

Współpraca między organami i wymiana informacji

1. Państwa członkowskie wzajemnie pomagają sobie we wdrażaniu niniejszej sekcji 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 niniejszej sekcji.

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. 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 przesyłania tych danych przez połączone systemy krajowe.

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

ROZDZIAŁ VI – EGZEKOWANIE PRZEPISÓW

Artykuł 46 Kontrole

1. W celu egzekwowania przepisów niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie przeprowadzają kontrole:
 - a) uprawnionych zakładów przetwarzania;
 - b) podmiotów zajmujących się naprawą i konserwacją;
 - c) innych zakładów i podmiotów gospodarczych, które mogą przetwarzać pojazdy wycofane z eksploatacji.
2. Kontrole te obejmują co najmniej 10 % podmiotów wymienionych w ust. 1 lit. a) i c) w każdym roku kalendarzowym.
3. Państwa członkowskie przeprowadzają również kontrole dotyczące wywozu pojazdów używanych w celu sprawdzenia zgodności z art. 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 osiągnięć, 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

Kary

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. 19 ust. 1, art. 22 ust. 1 i 2, art. 23 i 24, art. 25 ust. 1 i 2, art. 26–32 oraz art. 34, 35, 37 i 38 niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane kary 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

Sprawozdawczość wobec 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 ilość i masa 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 te muszą nadawać się do odczytu maszynowego, sortowania i przeszukiwania oraz być zgodne ze standardami otwartymi do użytku przez osoby trzecie. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o udostępnieniu danych, o których mowa w akapicie pierwszym.

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

2. Do danych udostępnianych zgodnie z ust. 1 państwa członkowskie dołączają sprawozdanie z kontroli jakości. Informacje te przedstawia się w formacie określonym przez Komisję na podstawie ust. 5.
3. Co 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;
 - b) format sprawozdawczości wobec Komisji, o której mowa w ust. 1, a także format sprawozdania z kontroli jakości.
- Te akty wykonawcze przyjmuje się 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 przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 3, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 3, art. 21 ust. 2, art. 22 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 38 ust. 7 i art. 40 ust. 3 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. 4, art. 6 ust. 3, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 3, art. 21 ust. 2, art. 22 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 38 ust. 7 i art. 40 ust. 3, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 3, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 3, art. 21 ust. 2, art. 22 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 38 ust. 7 i art. 40 ust. 3 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 51

Procedura komitetowa

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

ROZDZIAŁ VIII ZMIANY

Artykuł 53

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2019/1020

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

Artykuł 54

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/858

W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858 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, a także rozdziału IV sekcja II, 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 oraz pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂, N₃ oraz O określonych w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858;
 - 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;
 - d) naruszeń oraz skuteczności, proporcjonalności i odstraszającego skutku kar przewidzianych w art. 48;
 - e) konieczności zmiany art. 5 niniejszego rozporządzenia.

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 12 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Nadal jednak stosuje się następujące przepisy dyrektywy 2000/53/WE:

- a) art. 4 ust. 2 do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą na 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];
- 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 akapit 1 i 3 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.

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 12 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].
- Art. 54 stosuje się jednak od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 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
Przewodnicząca*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

1.4.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy

1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami

1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków

1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

1.7. Planowane metody wykonania budżetu

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

- 3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY**
- 3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ**
- 3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki**
 - 3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne*
 - 3.2.2. Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych*
 - 3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne*
 - 3.2.3.1. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie*
 - 3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi*
 - 3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu*
- 3.3. Szacunkowy wpływ na dochody**

STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

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.

1.2. Obszary polityki, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Obszary polityki: 03 Jednolity rynek
09 Środowisko

Działania: 09 02 02 – Program działań na rzecz środowiska i klimatu (LIFE) – Gospodarka o obiegu zamkniętym i jakość życia
03 02 01 01 – Funkcjonowanie i rozwój rynku wewnętrznego towarów i usług

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

- ☒ nowego działania
- ☐ nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego⁷¹
- ☒ przedłużenia bieżącego działania
- ☒ połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

Poprawa funkcjonowania rynku wewnętrznego UE dzięki ograniczeniu negatywnego wpływu na środowisko związanego z projektowaniem pojazdów, ich produkcją, okresem użytkowania i przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji oraz przyczynieniu się do zrównoważonego rozwoju sektora motoryzacyjnego i sektora recyklingu.

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(e)

Projektowanie i produkcja

- ułatwienie i zwiększenie usuwania, ponownego użycia, regeneracji i recyklingu materiałów, części i komponentów znajdujących się w pojazdach;
- zwiększenie wykorzystania materiałów pochodzących z recyklingu w produkcji pojazdów, a tym samym zachęcanie do recyklingu, zmniejszenie strategicznych zależności surowców i wspieranie obniżenia emisyjności sektora motoryzacyjnego;
- zwiększenie obiegu zamkniętego w przypadku samochodów ciężarowych, autobusów, przyczep i określonych pojazdów kategorii L obecnie nieobjętych zakresem przepisów dotyczących homologacji typu pojazdów wycofanych

⁷¹ O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

z eksploatacji i homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku;

Przetwarzanie po wycofaniu z eksploatacji

- poprawa przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji poprzez zwiększenie ilości i jakości materiałów ponownie używanych, regenerowanych i poddawanych recyklingowi, a tym samym zmniejszenie śladu środowiskowego związanego z etapem wycofania z eksploatacji;
- zwiększenie poziomu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji w UE i zapewnienie zdolności do ruchu drogowego pojazdów używanych wywożonych z UE w celu zmniejszenia liczby „zaginionych pojazdów” i ich śladu środowiskowego.

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

- lepsze dostosowanie etapu produkcji pojazdów i etapu gospodarowania pochodzącymi z nich odpadami;
- zachęcanie do recyklingu, zmniejszenie strategicznych zależności surowców i energii;
- wspieranie obniżenia emisyjności sektora motoryzacyjnego;
- zmniejszenie śladu środowiskowego związanego z recyklingiem pojazdów;
- zmniejszenie zewnętrznego śladu zanieczyszczeniowego UE i zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego związanych z wywozem pojazdów używanych niezdatnych do ruchu drogowego;
- zwiększenie obiegu zamkniętego i zapewnienie właściwego przetwarzania pojazdów obecnie nieobjętych zakresem przepisów.

1.4.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów

Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.

- poprawa zdolności pojazdów do recyklingu i ich zdolności do ponownego użycia;
- uproszczenie informacji o demontażu dla podmiotów zajmujących się przetwarzaniem;
- niższe koszty napraw wynikające z wykorzystywania używanych części zamiennych;
- poprawa zbierania pojazdów, ograniczenie wywozu pojazdów używanych niskiej jakości i pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- mniejsza liczba pojazdów przetwarzanych nielegalnie i nieformalnie;
- wzrost ilości części i komponentów ponownie używanych i poddawanych recyklingowi;
- wzrost ilości materiałów poddawanych recyklingowi, poddawanych recyklingowi wyższej jakości oraz materiałów krytycznych i strategicznych poddawanych recyklingowi przy jednoczesnym zmniejszeniu zależności;
- ograniczenie zależności energetycznej w produkcji metalu i tworzyw sztucznych;
- mniejsze ilości składowanych odpadów;
- większa zawartość materiałów z recyklingu w tworzywach sztucznych i potencjalnie innych materiałach w nowych pojazdach;

- znaczne ograniczenie emisji gazów cieplarnianych dzięki poprawie efektywnej gospodarki zasobami;
- zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i liczby wypadków drogowych w państwach przywozu dzięki wyższej jakości pojazdów i ich zdolności do ruchu drogowego;
- niższe koszty napraw dla właścicieli pojazdów;
- większe przychody dzięki lepszemu zbieraniu i przetwarzaniu odpadów;
- poprawa sytuacji na rynkach surowców wtórnych, w szczególności tworzyw sztucznych;
- ograniczenie zanieczyszczenia powietrza dzięki wzrostowi recyklingu tworzyw sztucznych;
- znaczny wzrost zatrudnienia;
- ograniczenie środowiskowych efektów zewnętrznych niewłaściwego gospodarowania odpadami;
- wzrost legalnych dochodów i zwiększenie dochodów podatkowych;
- wzrost ponownego użycia i recyklingu pojazdów obecnie nieobjętych zakresem przepisów.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy

W perspektywie 1–8 lat musiałyby zostać przyjęte szczegółowe wymogi w drodze aktów wykonawczych/delegowanych. Z niniejszego proponowanego rozporządzenia wynikać będzie szereg działań w zakresie mandatów, decyzji delegowanych lub wykonawczych oraz sprawozdań z oceny skutków.

Działania obejmą spójną definicję i lepszą weryfikację z uwzględnieniem wymogów informacyjnych w zakresie zdolności do recyklingu, zdolności do ponownego użycia, możliwości usunięcia i obiegu zamkniętego, a także oświadczeń dotyczących zawartości materiałów z recyklingu. W przypadku zbierania i przetwarzania różne przepisy wymagają ustanowienia dalszych specyfikacji w zakresie zbierania i przetwarzania, w tym zasad dokonywania obliczeń w odniesieniu do celów dotyczących ponownego użycia i recyklingu oraz elektronicznej wymiany informacji między państwami członkowskimi, aby umożliwić prowadzenie interoperacyjnych rejestrów i usprawnić kontrole celne. Dalsze elementy harmonizacji odnoszą się do ustanowienia jednolitych kryteriów modulacji opłat w ramach rozszerzonej odpowiedzialności producenta i transgranicznej rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

Dokładniej rzecz ujmując (ramy czasowe ukończenia zadania w miesiącach po wejściu w życie):

- ulepszenie metody obliczania zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku (36 miesięcy);
- ulepszona ocena ryzyka pozostałych zwolnień dotyczących substancji niebezpiecznych przy wsparciu ECHA (24 miesiące), przeniesienie zwolnień

dotyczących ograniczenia substancji związanych z bateriami do rozporządzenia w sprawie baterii, ogólny przegląd i dostosowanie do REACH/„rozporządzenia zbiorczego” (96 miesięcy);

– zasady obliczania i weryfikacji zawartości materiałów z recyklingu w tworzywach sztucznych (24 miesiące), studium wykonalności dla ustalenia celów w zakresie zawartości materiałów z recyklingu w przypadku stali (36 miesięcy) i innych materiałów (36 miesięcy), formaty oświadczeń dla innych materiałów, w tym surowców krytycznych (60 miesięcy);

– specyfikacja wymogów dotyczących możliwości usunięcia baterii do pojazdów elektrycznych i silników elektrycznych (e-drive) oraz ogólne informacje dotyczące usuwania innych istotnych komponentów, w tym zmiana załącznika VII dotyczącego selektywnego przetwarzania (36 miesięcy), aktualizacja wymogów informacyjnych (72 miesiące);

– specyfikacja wymogów strategii dotyczącej obiegu zamkniętego i zharmonizowana sprawozdawczość (36 miesięcy);

– wymogi dotyczące oznakowania części z tworzyw sztucznych (aktualizacja po 72 miesiącach), baterii do pojazdów elektrycznych i silników elektrycznych (e-drive) zgodnie z rozporządzeniem w sprawie baterii i wymogami aktu w sprawie surowców krytycznych (36 miesięcy);

– zmiana obowiązków sprawozdawczych w zakresie wywozu i zasad obliczania efektywności przetwarzania (24 miesiące);

– aktualizacja dotychczasowej sprawozdawczości i jej formatów w zakresie efektywności przetwarzania opierającej się obecnie na decyzji Komisji 2005/293 (wykonywanej przez ESTAT), w szczególności w odniesieniu do usuniętych baterii i silników elektrycznych (e-drive) (36 miesięcy);

– aktualizacja formatów homologacji typu oraz folderu informacyjnego, który należy dostarczyć organom udzielającym homologacji typu (od 24 do 48 miesięcy, korzystając z dotychczasowych uprawnień);

– opracowanie kryteriów paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego (84 miesiące);

– zharmonizowana opłata w ramach rozszerzonej odpowiedzialności producenta (60 miesięcy) i kryteria współpracy transgranicznej w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta (36 miesięcy);

– kryteria w zakresie wywozu pojazdów używanych, wymóg dotyczący zdolności do ruchu drogowego i interoperacyjność informacji rejestracyjnych pojazdów (48 miesięcy);

– opracowanie rozwiązania informatycznego w zakresie systemu „jednego okienka” i wsparcie DG TAXUD w zakresie przekazywania informacji organom celnym w ramach MOVEHUB (84 miesiące); – ocena funkcjonowania rynku części zamiennych (96 miesięcy, klauzula przeglądowa);

– stopniowe podejście do rozszerzenia zakresu kategorii pojazdów i przygotowanie do przeglądu (96 miesięcy).

1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub*

komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.

Przyczyny działania na poziomie europejskim (*ex ante*):

Aktualizacja obowiązującej dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji, przyjętej ponad 20 lat temu, jest niezbędna, aby zachęcić producentów, importerów i podmioty gospodarcze do realizacji celów Zielonego Ładu i umożliwić im przyczynienie się do wykonania Planu działania dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym

W ocenie tych dyrektyw wykazano, że potrzebne są znaczne usprawnienia, aby przyspieszyć przejście sektora motoryzacyjnego w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym, zmniejszając w ten sposób ślad środowiskowy związany z produkcją pojazdów i ich przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji oraz wzmacniając zrównoważony rozwój przemysłu motoryzacyjnego i branży recyklingu w Europie.

Ponieważ sektor motoryzacyjny jest poddawany ogromnej transformacji związanej z przejściem na pojazdy elektryczne, oznacza to, że główna część śladu środowiskowego pojazdów zostanie przeniesiona z fazy użytkowania na etapy produkcji i recyklingu oraz że wymagane będą znaczne dostawy surowców krytycznych.

Oczekiwana wygenerowana unijna wartość dodana (*ex post*):

Działanie to zmniejsza wynikającą ze wspomnianej transformacji zwiększoną podatność łańcuchów dostaw w przemyśle UE na zagrożenia, zwłaszcza w odniesieniu do surowców krytycznych niezbędnych dla autonomii strategicznej UE. Jednocześnie poprawa jakości zbierania i przetwarzania ułatwia zwiększenie wykorzystania materiałów pochodzących z recyklingu i wspiera przejście na gospodarkę neutralną pod względem emisji dwutlenku węgla dzięki zmniejszeniu emisji nawet o 14 mln ton ekwiwalentu CO₂ rocznie w 2040 r.

Wartością dodaną unijnego podejścia w formie jednego rozporządzenia jest zapewnienie spójności wymogów na etapie projektowania i produkcji pojazdów w ramach homologacji typu z wymogami na etapie zbierania odpadów i gospodarowania nimi. Konieczna jest lepsza synchronizacja, aby zapewnić zachowanie zarówno ekonomicznej, jak i środowiskowej jakości części, komponentów i materiałów z ponownego użycia, regeneracji i recyklingu.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

Niniejsze rozporządzenie jest wzorowane na rozporządzeniu w sprawie baterii, które zapewnia kompleksowe ramy na rzecz poprawy obiegu zamkniętego baterii. Kilka przepisów uzupełnia wymogi w zakresie zrównoważoności baterii do pojazdów elektrycznych, które tworzą największy przyszły podsektor podlegający rozporządzeniu w sprawie baterii. Ponadto rozporządzenie to precyzyjnie określa w przepisach sektorowych dotyczących odpadów, które mają być w pełni

uwzględnione w ramach homologacji typu, szczegółowe potrzeby w zakresie poprawy projektowania, produkcji i odzysku surowców krytycznych i strategicznych zgodnie z przyjętym niedawno aktem w sprawie surowców krytycznych, w szczególności w odniesieniu do magnesów trwałych w silnikach elektrycznych (e-drive) do pojazdów.

1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwa synergia z innymi właściwymi instrumentami

Komisja Europejska proponuje szeroko zakrojony plan odbudowy oparty na wzmocnionym budżecie długoterminowym na kolejny okres wieloletnich ram finansowych oraz nowe narzędzie służące odbudowie gospodarki, Next Generation EU.

Europejski Zielony Ład będzie podstawą unijnej strategii odbudowy. Obejmuje to cel czystszej transportu i logistyki, w tym elektromobilności, będących głównymi czynnikami napędzającymi wzrost wykładniczy popytu na baterie, silniki elektryczne (e-drive) i wiele innych surowców krytycznych i strategicznych, w tym energię wbudowaną ich produkcji.

Cele niniejszego rozporządzenia są wspierane przez wieloletnie ramy finansowe oraz Next Generation EU, które kładą duży nacisk na finansowanie i inwestycje wspierające przejście gospodarki europejskiej na modele neutralne dla klimatu i o obiegu zamkniętym. Obejmuje to inwestycje mające na celu modernizację gospodarowania odpadami, zwiększenie możliwości recyklingu określonych strumieni odpadów oraz promowanie wysokiej jakości recyklingu i innowacji.

Gospodarka o obiegu zamkniętym jest także wpisana w matrycę programu badań naukowych „Horyzont Europa”, w szczególności w wynikające z niego partnerstwo w zakresie obiegu zamkniętego, oraz stanowi jeden z filarów Programu działań na rzecz środowiska i klimatu (LIFE) na lata 2021–2027. Będą miały one zasadnicze znaczenie dla zapewnienia zrównoważonej konkurencyjności Europy w tej dziedzinie, jak również dla pobudzenia jej gospodarki, wzrostu i dobrobytu. Oczekuje się, że w następnych WRF UE będzie nadal wspierać badania w tej dziedzinie i w dziedzinach pokrewnych.

1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków

Aby usprawnić i zwiększyć spójność oceny ograniczeń dotyczących substancji, wiedza fachowa ECHA (ocena ryzyka związanego z substancjami) oraz JRC (opracowanie metodyk i procedur) byłaby najbardziej odpowiednia dla zapewnienia spójności we wdrażaniu proponowanego podejścia w odniesieniu do powiązanych dokumentów, takich jak akty w sprawie Europejskiego filaru praw socjalnych, baterii i surowców krytycznych, podobnie wymagających ich wiedzy fachowej.

Jeżeli chodzi o JRC, prace mogłyby opierać się na wcześniejszych badaniach JRC związanych z oceną skutków w zakresie celów dotyczących zawartości materiałów z recyklingu i zasad weryfikacji współczynników recyklingu baterii oraz bieżących

działaniach JRC w odniesieniu do rozporządzenia w sprawie ekoprojektu dla zrównoważonych produktów, a także działaniach JRC dla DG GROW na rzecz przyszłych środków z zakresu polityki w dziedzinie surowców krytycznych (0,837 mln EUR). JRC rozważy najlepsze sposoby synergii i wsparcia prac we współpracy z DG ENV i DG GROW.

W odniesieniu do rozwoju systemu informatycznego i wymiany danych do celów kontroli celnych potrzeby DG TAXUD i DG MOVE w zakresie personelu i zasobów dotyczą cyfryzacji informacji rejestracyjnych pojazdów w ramach MOVEHUB i odzwierciedlają dążenie do ograniczenia wywozu niskiej jakości pojazdów niezdatnych do ruchu drogowego do państw trzecich z myślą o rozwiązaniu utrzymującego się problemu nieznanego miejsca znajdowania się pojazdów. W perspektywie długoterminowej ten rozwój informatyczny wspiera dalszą cyfryzację informacji rejestracyjnych pojazdów, rozważaną w ramach trwającej zmiany dyrektyw w tej sprawie wchodzących w kompetencje DG MOVE, których przyjęcie planowane jest pod koniec 2023 r.

W przypadku strategii dotyczącej obiegu zamkniętego, kryteriów w zakresie paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego, a także wymogów związanych z rozszerzoną odpowiedzialnością producenta wykonawcy zewnętrzni mają największe możliwości zapewnienia niezbędnego wsparcia technicznego (0,500 mln EUR ze strony DG GROW). To samo odnosi się do badań uzupełniających w zakresie wymogów dotyczących przetwarzania, funkcjonowania rynków części zamiennych), przygotowań do przeglądu zwolnień dotyczących ograniczenia substancji (0,075 mln EUR) oraz przewidywanego stopniowego podejścia do rozszerzenia zakresu (0,575 mln EUR ze strony DG ENV w latach 2024–2027).

1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

☐ Ograniczony czas trwania

- ☐ Okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.
- ☐ Okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na płatności.

☒ Nieograniczony czas trwania

- Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od 2025 r. do 2028 r.,
- po którym następuje faza operacyjna i zakończenie realizacji około 2032 r.

1.7. Planowane metody wykonania budżetu⁷²

☒ Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję

⁷²

Szczegóły dotyczące metod wykonania budżetu oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na stronie BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- ☒ w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;
- ☐ przez agencje wykonawcze;
- ☐ **Zarządzanie dzielone** z państwami członkowskimi
- ☐ **Zarządzanie pośrednie** poprzez przekazanie zadań związanych z wykonywaniem budżetu:
 - ☐ państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym;
 - ☐ organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);
 - ☐ EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;
 - ☐ organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego;
 - ☐ organom prawa publicznego;
 - ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile są im zapewnione odpowiednie gwarancje finansowe;
 - ☐ podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe;
 - ☐ podmiotom lub osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.
 - *W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.*

Uwagi

Zarządzanie bezpośrednie przez DG ENV, DG GROW, DG MOVE, DG TAXUD oraz porozumienia administracyjne z JRC.

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Określić częstotliwość i warunki.

Inicjatywa ta obejmuje zamówienia publiczne, porozumienie administracyjne z JRC oraz zmiany w zasobach ludzkich Komisji.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli

ND.

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia

ND.

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)

ND.

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony, np. ze strategii zwalczania nadużyć finansowych.

ND.

3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych.

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn./niezróżn. ⁷³	państw EFTA ⁷⁴	krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących ⁷⁵	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
1	03.02.01.01 Funkcjonowanie i rozwój rynku wewnętrznego towarów i usług	Zróżn.	TAK	NIE	NIE	NIE
3	09.02.02 Gospodarka o obiegu zamkniętym i jakość życia	Zróżn.	TAK	NIE	NIE	NIE
7	20.02.01.01 Pracownicy kontraktowi	Niezróżn.	NIE	NIE	NIE	NIE
7	20.02.01.03 Krajowi urzędnicy służby cywilnej czasowo oddelegowani do instytucji	Niezróżn.	NIE	NIE	NIE	NIE

- Proponowane nowe linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych.

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj środków	Wkład			
	Numer	Zróżn./niezróżn.	państw EFTA	krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących	innych państw trzecich	pochodzący z pozostałych dochodów przeznaczonych na określony cel
	ND.					

⁷³ Środki zróżnicowane/środki niezróżnicowane.

⁷⁴ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

⁷⁵ Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	1	Jednolity rynek, innowacje i gospodarka cyfrowa
---	---	---

DG: GROW	03.02.01.01		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	OGÓŁEM 2024–2027
Wydatki operacyjne, badania uzupełniające	Środki na zobowiązania	(1a)	-	0,250	-	0,250	0,500
	Środki na płatności	(2a)	-	0,250	-	0,250	0,500
OGÓŁEM środki dla DG GROW	Środki na zobowiązania	= 1a + 1b + 3	-	0,250	-	0,250	0,500
	Środki na płatności	= 2a + 2b + 3	-	0,250	-	0,250	0,500

DG GROW oszacowała, że opracowanie zaktualizowanej metodyki dotyczącej zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku, kryteriów w zakresie możliwości usunięcia baterii i silników elektrycznych (e-drive) oraz elektronicznej wymiany informacji na potrzeby proponowanego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego wymaga odpowiednio 0,250 mln EUR i 0,250 mln EUR.

W latach 2028–2033 potrzebne będą dodatkowe środki, aby kontynuować prace po zakończeniu obecnych WRF w 2027 r.: dla DG GROW na okres od 2028 r. do zakończenia realizacji około 2032 r. przewidziano łączną kwotę 0,150 mln EUR na badania techniczne.

Kwota wskazana powyżej będzie również niezbędna do sfinansowania odpowiedniej części porozumień administracyjnych, które zostaną omówione między DG ENV/DG GROW i JRC, oraz na potrzeby zakupu badań i danych związanych z postanowieniami po stronie DG GROW (zaktualizowana metodyka dotycząca zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku, kryteria w zakresie

możliwości usunięcia baterii i silników elektrycznych (e-drive) oraz elektronicznej wymiany informacji na potrzeby proponowanego paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego). Znaczące synergie zostaną uwzględnione przy bieżącym wsparciu politycznym JRC na rzecz aktu w sprawie surowców krytycznych.

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych	3	Zasoby naturalne i środowisko
---	----------	--------------------------------------

DG: ENV	09.02.02		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	OGÓŁE M 2024– 2027
Wydatki operacyjne DG ENV, badania uzupełniające	Środki na zobowiązania	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Środki na płatności	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Współdelegowanie do DG TAXUD, opracowanie jednego okienka w dziedzinie ceł	Środki na zobowiązania	(1b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
	Środki na płatności	(2b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
Współdelegowanie do DG MOVE, wsparcie informatyczne	Środki na zobowiązania	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Środki na płatności	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Umowa administracyjna z JRC	Środki na zobowiązania	(1a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
	Środki na płatności	(2a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
OGÓŁEM środki dla DG ENV	Środki na zobowiązania	= 1a + 1b + 3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Środki na płatności	= 2a + 2b + 3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

DG ENV oszacowała potrzeby w obszarze technicznych badań uzupełniających (w latach 2024–2031) dotyczących zawartości tworzyw sztucznych z recyklingu i perspektyw recyklingu chemicznego (0,100 mln EUR), badania służącego określeniu docelowych poziomów

zawartości stali z recyklingu (0,100 mln EUR), szerszego studium wykonalności w odniesieniu do zawartości surowców krytycznych, aluminium i magnezu z recyklingu (0,100 mln EUR w 2027 r.), kryteriów modulacji opłat w ramach rozszerzonej odpowiedzialności producenta (0,050 mln EUR), wymogów jakościowych związanych z technologią po rozdrabnianiu (0,050 mln EUR), mechanizmu współpracy transgranicznej w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta (0,100 mln EUR), przygotowań do przeglądu zwolnień dotyczących ograniczenia substancji (0,075 mln EUR) oraz zasad obliczania i weryfikacji wyników w zakresie recyklingu wynoszące ogółem 0,575 mln EUR na lata 2024–2027.

JRC prawdopodobnie odegra istotną rolę we wspieraniu Komisji w niektórych pracach technicznych niezbędnych, jak wspomniano powyżej, do opracowania specyfikacji dotyczących zawartości materiałów z recyklingu, możliwości usunięcia baterii i zawierających dużo surowców krytycznych silników elektrycznych (e-drive) oraz zasad obliczania i weryfikacji w odniesieniu do przetwarzania. Potencjalne porozumienie administracyjne może pokryć szacowane potrzeby (0,837 mln EUR w latach 2024–2027), jednocześnie maksymalizując synergię z powiązanymi zadaniami wynikającymi z wniosków dotyczących aktu w sprawie surowców krytycznych, rozporządzenia w sprawie ekoprojektu dla zrównoważonych produktów, dyrektywy w sprawie produktów jednorazowego użytku z tworzyw sztucznych i rozporządzenia w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych.

Współdelegowanie z DG ENV do DG TAXUD i DG MOVE ma na celu cyfryzację informacji rejestracyjnych pojazdów poprzez rozszerzenie systemów informatycznych z myślą o stworzeniu interoperacyjności cyfryzacji rejestrów pojazdów, a następnie ustanowienie kontroli wywozu w czasie rzeczywistym dzięki połączeniu z systemem jednego okienka w dziedzinie cel w latach 2024–2027.

W latach 2028–2033 potrzebne będą dodatkowe środki, aby kontynuować prace po zakończeniu obecnych WRF w 2027 r.:

- c) dla DG ENV na okres od 2028 r. do zakończenia realizacji około 2032 r. przewidziano łączną kwotę 0,550 mln EUR na badania techniczne;
- d) dla DG TAXUD na okres od 2028 r. do zakończenia realizacji około 2032 r. przewidziano łączną kwotę 0,500 mln EUR na wdrożenie rozwiązań informatycznych;
- e) zasoby dla JRC w formie potencjalnych dodatkowych porozumień administracyjnych na łączną kwotę 0,335 mln EUR na lata 2028–2032.

OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 6 wieloletnich ram finansowych (kwota)	Środki na zobowiązania	= 4 + 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	Środki na	= 5 + 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

referencyjna)	płatności						
---------------	-----------	--	--	--	--	--	--

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych			7	Wydatki administracyjne			
DG ENV, DG TAXUD			2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	OGÓŁE M 2024–2027
Zasoby ludzkie, DG ENV	Środki na zobowiązania	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	Środki na płatności	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Zasoby ludzkie, DG TAXUD	Środki na zobowiązania	(1a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
	Środki na płatności	(2a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
OGÓŁEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych dla DG GROW i DG TAXUD	Środki na zobowiązania	= 1a + 1b + 3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	Środki na płatności	= 2a + 2b + 3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

Uzasadnienie potrzeb kadrowych znajduje się w sekcji 3.2.3 poniżej.

		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	OGÓŁE M 2024–2027
OGÓŁEM środki na DZIAŁY od 1 do 7 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	Środki na płatności	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty ↓			Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)								OGÓŁEM	
	PRODUKTY																			
	Rodzaj ⁷⁶	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem	Koszt ogółem		
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1 ⁷⁷																				
– Produkt																				
– Produkt																				
– Produkt																				
Cel szczegółowy nr 1 – suma częściowa																				
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2																				
– Produkt																				
Cel szczegółowy nr 2 – suma częściowa																				
OGÓŁEM																				

⁷⁶ Produkty odnoszą się do produktów i usług, które mają zostać zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

⁷⁷ Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2. „Cele szczegółowe ...”.

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

3.2.3.1. Szacunkowe zapotrzebowanie na środki administracyjne w Komisji

- ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich.
- ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

	2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	OGÓŁE M 2024– 2027
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji) DG GROW: pracownicy zatrudnieni na czas określony					
20 01 02 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji) DG ENV: pracownicy zatrudnieni na czas określony					
20 01 02 03 (w delegaturach)					
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)					
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)					
Inne linie budżetowe (określić)					
20 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej) DG ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej) DG TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
- w delegaturach					
01 01 01 02 (CA, SNE, INT – pośrednie badania naukowe)					
01 01 01 12 (CA, INT, SNE – bezpośrednie badania naukowe)					
Inne linie budżetowe (określić)					
OGÓŁEM	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów dyrekcji generalnej już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzednicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Zarządzanie ogólne nie wymaga dodatkowych stanowisk dla pracowników zatrudnionych na czas określony. Przewidywanym nadzorem nad wszystkimi zadaniami negocjacyjnymi w 2024 r. oraz przygotowaniem, opracowaniem i przyjęciem aktów prawa wtórnego zgodnie z proponowanymi terminami zajmą się dotychczasowi pracownicy zatrudnieni na czas określony.
Personel zewnętrzny	Dodatkowe zadania techniczne prowadzone przez DG GROW będą realizowane przez obecny personel, przy wsparciu DG ENV i z wykorzystaniem wiedzy eksperckiej JRC (w uzgodnionych przypadkach): – ulepszenie metody obliczania zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku; – ulepszona ocena ryzyka pozostałych zwolnień dotyczących substancji niebezpiecznych przy wsparciu ECHA, przeniesienie zwolnień dotyczących ograniczenia substancji związanych z bateriami do rozporządzenia w sprawie baterii,

	ogólny przegląd i dostosowanie do REACH/„rozporządzenia zbiorczego”; – specyfikacja wymogów dotyczących możliwości usunięcia baterii do pojazdów elektrycznych i silników elektrycznych (e-drive) oraz ogólne informacje dotyczące usuwania innych istotnych komponentów (w tym zmiana załącznika IV dotyczącego selektywnego przetwarzania, aktualizacja wymogów informacyjnych (wsparcie JRC)); – specyfikacja wymogów strategii dotyczącej obiegu zamkniętego; – wymogi dotyczące oznakowania części z tworzyw sztucznych (aktualizacja po 72 miesiącach), baterii do pojazdów elektrycznych i silników elektrycznych (e-drive) zgodnie z rozporządzeniem w sprawie baterii i wymogami aktu w sprawie surowców krytycznych (36 miesięcy); – aktualizacja formatów homologacji typu oraz folderu informacyjnego, który należy dostarczyć organom udzielającym homologacji typu; – opracowanie kryteriów paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego. W przypadku DG ENV dodatkowe zadania powinny być realizowane za pośrednictwem dodatkowych stanowisk CA i SNE. W przypadku DG ENV powinien to być 1,0 EPC SNE, począwszy od 2024 r., uzupełniony odpowiednio 0,5 EPC CA w 2024 r., 2,0 EPC CA w 2025 r. i 2,5 EPC CA w 2026 r. i 2027 r. w celu wykonania prac technicznych, w uzgodnionych przypadkach przy wsparciu JRC, w tym: - zasady obliczania i weryfikacji zawartości materiałów z recyklingu w tworzywach sztucznych, studium wykonalności dla ustalenia celów w zakresie zawartości materiałów z recyklingu w przypadku stali, szersze techniczne i ekonomiczne studium wykonalności dotyczące surowców krytycznych i innych materiałów, formaty oświadczeń dla innych materiałów, w tym surowców krytycznych (DG GROW i wsparcie JRC); - zmiana obowiązków sprawozdawczych w zakresie wywozu i zasad obliczania efektywności przetwarzania (wsparcie JRC); - wymogi w zakresie jakości dotyczące podmiotów zajmujących się przetwarzaniem i technologii po rozdrabnianiu; - zharmonizowana opłata w ramach rozszerzonej odpowiedzialności producenta i kryteria współpracy transgranicznej w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta; - kryteria dotyczące wywozu pojazdów używanych. - Ocena funkcjonowania rynku części zamiennych (96 miesięcy, klauzula przeglądowa) - Stopniowe podejście do rozszerzenia zakresu kategorii pojazdów i przygotowania do przeglądu (96 miesięcy) W przypadku DG TAXUD przewidziano 1,0 EPC CA w 2025 r. i 1,5 EPC CA w latach 2026 i 2027, przy czym zadania DG MOVE będą realizowane przez obecny personel przy wsparciu technicznym ze strony DG ENV (świadczonym przez personel DG ENV wymieniony powyżej): - wdrożenie wymogu dotyczącego zdolności do ruchu drogowego
--	---

	i interoperacyjności informacji rejestracyjnych pojazdów; - opracowanie rozwiązania informatycznego w zakresie systemu „jednego okienka” i wsparcie DG TAXUD w zakresie przekazywania informacji organom celnym w ramach MOVEHUB.
--	--

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Wniosek/inicjatywa:

- ☒ może zostać w pełni sfinansowany(-a) w ramach odpowiedniego działu wieloletnich ram finansowych (WRF).
- ☐ wymaga zastosowania nieprzydzielonego marginesu środków w ramach odpowiedniego działu WRF lub zastosowania specjalnych instrumentów zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie WRF.
- ☐ wymaga rewizji WRF.

3.2.5. Udział osób trzecich w finansowaniu

Wniosek/inicjatywa:

- ☒ nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- ☐ przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich szacowane zgodnie z poniższymi szacunkami:

środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N ⁷⁸	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)			Ogółem
Określić organ współfinansujący								
OGÓŁEM środki objęte współfinansowaniem								

⁷⁸

Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy. „N” należy zastąpić oczekiwanym pierwszym rokiem realizacji (np.: 2021). Tak samo należy postąpić dla kolejnych lat.

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- ☒ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody
- ☐ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
 - ☐ wpływ na zasoby własne
 - ☐ wpływ na dochody inne
 - Wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy						
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadzić taką liczbę kolumn dla poszczególnych lat, jaka jest niezbędna, by odzwierciedlić cały okres wpływu (por. pkt 1.6)		
Artykuł ...								

W przypadku wpływu na dochody przeznaczone na określony cel należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

Pozostałe uwagi (np. metoda/wzór użyte do obliczenia wpływu na dochody albo inne informacje).