



EUROPEJSKI
ZAMAWIĄC

Bruksela, 13.7.2023
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Propozycja dla A

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wymogów dotyczących obiegu zamkniętego w projektach pojazdów i gospodarowania 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 wersja ostateczna}

1. KONTEKST WNIOSKU

• Powody i cele wniosku

Europejski Zielony Ład to europejska strategia wzrostu, której celem jest zapewnienie do 2050 r. neutralnej dla klimatu, czystej gospodarki o obiegu zamkniętym, w której optymalizuje się zarządzanie zasobami i zminimalizowane zanieczyszczenie. Plan działania dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym¹ i nowa strategia przemysłowa dla Europy² określają plan działania dla europejskiego przemysłu mający na celu osiągnięcie celów Zielonego Ładu. Plan działania zawiera zobowiązanie do przeglądu prawodawstwa dotyczącego pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu „promowania modeli biznesowych o większym obiegu zamkniętym poprzez powiązanie kwestii projektowych z użyciem pojazdów wycofanych z eksploatacji, rozważenia przepisów dotyczących obowiązkowej zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w niektórych materiałach i poprawić wydajność recyklingu”. W planie działania UE „W kierunku zerowego zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby”³ podkreślono również 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.

Komunikat towarzyszący wnioskowi w sprawie europejskiego aktu o surowcach krytycznych⁶ podkreślił również znaczenie sektora motoryzacyjnego dla zapewnienia zrównoważonych dostaw surowców krytycznych i zwiększenia strategicznej autonomii UE.

Produkcja pojazdów jest jedną z najbardziej zasobochłonnych gałęzi przemysłu. Europejski sektor motoryzacyjny odpowiada za 19% zapotrzebowania przemysłu stalowego UE (ponad 7 mln ton/rok), 10% całkowitego zużycia tworzyw sztucznych (6 mln ton/rok), znaczna część popytu na aluminium (42% na cały sprzęt transportowy, około 2 mln ton/rok), miedź (6% na części samochodowe), gumę (65% produkcji wyrobów gumowych ogólnego przeznaczenia) i szkło (1,5 mln ton szkła płaskiego wyprodukowanego w UE).

W miarę jak sektor motoryzacyjny przechodzi na mobilność bezemisyjną, a pojazdy coraz częściej integrują elektronikę, nastąpi wzrost zapotrzebowania na miedź i surowce krytyczne. Należą do nich pierwiastki ziem rzadkich stosowane w magnesach trwałych silników napędów elektrycznych, których jednym z największych użytkowników jest sektor motoryzacyjny. Sektor motoryzacyjny wykorzystuje również bardziej zaawansowane i lżejsze materiały, takie jak kompozytowe tworzywa sztuczne, stal wysokiej jakości i stopy aluminium.

W rezultacie produkcja pojazdów może mieć duży wpływ na środowisko. Wynika to przede wszystkim z emisji gazów cieplarnianych związanych z energią potrzebną do wydobycia i przetwarzania surowców pierwotnych, takich jak węgiel i ruda żelaza (w przypadku stali), boksyt (w przypadku aluminium), miedź i ropa naftowa (w przypadku tworzyw sztucznych). Ponadto coraz częstsze stosowanie skomplikowanych i kompozytowych materiałów stwarza szczególne wyzwania w zakresie demontażu, ponownego użycia i recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

W tym świetle celem niniejszego wniosku jest ułatwienie przejścia sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym na wszystkich etapach produkcji pojazdu – od projektu do ostatecznej obróbki po wycofaniu z eksploatacji. Wniosek opiera się na ocenie obowiązujących przepisów, na które składają się dwie dyrektywy (dyrektywa 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji („dyrektywa 2000/53/WE”) i dyrektywa

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

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

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

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

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

⁶ COM(2023) 165 wersja ostateczna.

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

2005/64/WE w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ich przydatności do ponownego użycia, recyklingu i odzysku („dyrektywa w sprawie homologacji typu 3R”⁸).

Dyrektywa ELV została przyjęta w 2000 roku i była pierwszą zharmonizowaną ramą UE stworzoną w celu zapewnienia, że pojazdy, które osiągnęły kres swojego życia i uważane za odpady, były traktowane w sposób przyjazny dla środowiska. Dyrektywa zawiera przepisy dotyczące zbierania i usuwania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ogranicza stosowanie substancji niebezpiecznych w nowych pojazdach oraz wyznacza cele w zakresie ponownego użycia i recyklingu (85%) oraz ponownego użycia i odzysku (95%) w oparciu o średnią masę pojazdów wycofanych z eksploatacji na pojazd i rok. Od czasu jego przyjęcia prawodawstwo nie zostało znacząco zmienione.

Podczas przeglądu dyrektywy ramowej w sprawie odpadów w 2018 r. współprawodawcy zgodzili się, że Komisja „do dnia 31 grudnia 2020 r. dokona przeglądu dyrektywy [ELV] i w tym celu przedłoży sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w stosownych przypadkach wraz z wnioskiem ustawodawczym”. Wskazano, że proces przeglądu dyrektywy ELV powinien koncentrować się na wykonalności wyznaczenia celów recyklingu dla określonych materiałów oraz na problemie „nieznanego miejsca pobytu” pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Dyrektywa w sprawie homologacji typu 3R, przyjęta w 2005 r., ustanawia bardzo ścisły związek między przepisami dyrektywy ELV a przepisami projektowymi dotyczącymi możliwości ponownego użycia, recyklingu i odzysku procesu homologacji typu pojazdów. W szczególności dyrektywa w sprawie homologacji typu 3R stanowi, że pojazdy powinny być konstruowane w taki sposób, aby w 85% nadawały się do recyklingu/ponownego użycia i w 95% do ponownego użycia/odzysku, a dyrektywa ELV zawiera te same cele dla państw członkowskich, jeśli chodzi o możliwość ponownego użycia, odzysku i recyklingu pojazdów. Dyrektywa w sprawie homologacji typu 3R jest częścią ram homologacji typu 10¹⁰, w ramach którego nowe typy pojazdów są badane i uzyskują homologację typu przed wprowadzeniem ich na rynek UE, pod warunkiem spełnienia szeregu wymogów technicznych.

Proponowane rozporządzenie uchyla zarówno dyrektywę 3R w sprawie homologacji typu, jak i dyrektywę ELV i zastępuje je jednym instrumentem prawnym. Jego ogólnym celem jest unowocześnienie istniejącego prawodawstwa UE i poprawa funkcjonowania jednolitego rynku UE przy jednoczesnym ograniczeniu negatywnego wpływu na środowisko związanego z projektowaniem, produkcją, okresem użytkowania i utylizacją pojazdów po wycofaniu z eksploatacji oraz przyczynienie się do zrównoważonego rozwoju branży motoryzacyjnej i recyklingu.

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

- Spójność z obowiązującymi przepisami w obszarze polityki

Po pierwsze, proponowane rozporządzenie jest zakotwiczone w ogólnym prawodawstwie UE dotyczącym homologacji typu pojazdów silnikowych, którego celem jest ułatwienie swobodnego przepływu produktów motoryzacyjnych na jednolitym rynku poprzez ustanowienie wspólnych wymogów mających na celu osiągnięcie efektywności środowiskowej, energetycznej i bezpieczeństwa cele. Rozporządzenie (UE) 2018/85811 określa centralne ramy proceduralne dotyczące wymogów dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych. Ustanawia zasady dotyczące zgodności typów pojazdów z wymaganiami kilku aktów prawnych, które są wymienione w załącznikach do tego

⁸ Dyrektywa 2005/64/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w zakresie ich przydatności do ponownego użycia, możliwości recyklingu.

⁹ Zob. art. 10a dyrektywy 2018/849/UE, Dz.U. 150 z 30.5.2018, s. 1. 93.

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 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 i uchylająca dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

Rozporządzenie. Proponowane rozporządzenie określa wymogi dotyczące zarówno projektu o obiegu zamkniętym, jak i produkcji pojazdów silnikowych i zostanie włączone do tych załączników, tak aby wymogi te były sprawdzane i egzekwowane w ramach procesu homologacji typu¹².

Proponowane rozporządzenie uzupełnia i jest spójne z niedawnymi wnioskami ustawodawczymi Komisji mającymi na celu poprawę ekoprojektu produktów i zapewnienie zrównoważonego gospodarowania odpadami.

Tak jest w przypadku wniosku dotyczącego nowego rozporządzenia w sprawie baterii¹³, która obejmuje motoryzację baterii i zawiera kompleksowy nowy system prawny obejmujący cały cykl ich życia, zaprojektowane z myślą o uwzględnieniu ich wpływu na środowisko. Proponowane rozporządzenie w sprawie homologacji typu 3R i ELV nie zawiera przepisów regulujących projektowanie, produkcję i wycofanie z eksploatacji akumulatorów. Obejmuje pojazdy jako całość, jak również ich części i komponenty (z wyjątkiem akumulatorów) w sposób, który uzupełnia wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie akumulatorów i zapewnia uwzględnienie ogólnego śladu środowiskowego pojazdów. Zawiera również przepisy mające na celu ułatwienie usuwania baterii z pojazdów wycofanych z eksploatacji, aby zapewnić ich ponowne użycie lub recykling zgodnie z rozporządzeniem w sprawie baterii.

Oprócz akumulatorów Komisja przedstawiła wnioski dotyczące śladu środowiskowego innych sektorów intensywnie korzystających z zasobów (takich jak wyroby budowlane¹⁴ i tekstylia¹⁵), a proponowane rozporządzenie w sprawie homologacji typu 3R i ELV uzupełnia tę inicjatywę, obejmując sektor motoryzacyjny, aby zapewnić stosowanie wspólnych zasad producentów do konstruowania pojazdów, które zostaną wprowadzone na rynek unijny, aby 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 określenia wymogów w zakresie wydajności i informacji w zakresie zrównoważonego rozwoju dla szerokiej gamy produktów fizycznych. W przeciwieństwie do innych produktów, jak wskazano powyżej, wymogi dotyczące projektowania i produkcji pojazdów silnikowych w obiegu zamkniętym są obecnie oparte na konkretnych ramach prawnych mających zastosowanie do pojazdów, które są określane i egzekwowane w ramach procesu „homologacji typu”. Są to zatem odrębne ramy prawne niż ramy określone w przyszłym rozporządzeniu w sprawie ekoprojektu dla zrównoważonych produktów. Ponadto rozporządzenie w sprawie ekoprojektu dla produktów zrównoważonych również nie dotyczy fazy wycofania pojazdu z eksploatacji, która podlega proponowanemu rozporządzeniu w sprawie homologacji typu 3R i ELV.

¹² Producent może uzyskać certyfikat dla typu pojazdu w jednym kraju UE i sprzedawać go w całej UE bez dalszych badań. Certyfikacja jest wydawana przez krajowy organ udzielający homologacji typu, a badania przeprowadzają służby: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive/index_en i https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive/index_en /technical-harmonisation/technical-harmonisation eu_en

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

¹⁴ Projekt rozporządzenia ustanawiającego zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych (COM(2022) 144)

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

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

Wreszcie proponowane rozporządzenie nie odnosi się do przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji, które reguluje rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów¹⁷. ELV są uważane za odpady niebezpieczne i zgodnie z rozporządzeniem o przemieszczaniu odpadów ich wywóz z UE do krajów trzecich, które nie są członkami OECD, jest zabroniony. Pozostałe przepisy rozporządzenia w sprawie przemieszczania odpadów mają również zastosowanie do innych przemieszczeń ELV, w tym między państwami członkowskimi UE.

- Spójność z innymi politykami Unii

Istnieją również synergie między niniejszym wnioskiem dotyczącym rozporządzenia a innymi politykami UE, w szczególności polityką klimatyczną. Przejście sektora motoryzacyjnego na obieg zamknięty ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia przez UE celów na 2050 r. w zakresie neutralności klimatycznej określonych w „Europejskim Prawo”¹⁸, uzupełniając kilka innych inicjatyw w ramach pakietu „Sprawny na 55 lat”¹⁹.

Ponadto inicjatywa uzupełnia inne niedawne zmiany legislacyjne mające na celu przekształcenie przemysłu motoryzacyjnego, takie jak niedawno zmienione normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych²⁰, proponowana norma Euro 7 dotycząca emisji z nowych pojazdów silnikowych²¹ oraz trwająca rewizja trzech dyrektyw w „pakiet przydatności do ruchu drogowego”²². Ponadto rozporządzenie uzupełnia ustawę o surowcach krytycznych²³, ponieważ wprowadza środki opracowane specjalnie w celu osiągnięcia wyższego stopnia obiegu surowców krytycznych stosowanych w pojazdach, w szczególności poprzez usuwanie, ponowne użycie i recykling części, komponentów i materiałów zawierających takie CRM.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- Podstawa prawna

Podstawą wniosku ustawodawczego jest art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), którego celem jest zapewnienie funkcjonowania jednolitego rynku²⁴. Ma to kluczowe znaczenie, ponieważ we wniosku określono jasne i jednolite wymogi regulujące zarówno wprowadzanie pojazdów do obrotu w UE, jak i ich zbieranie i przetwarzanie po wycofaniu z eksploatacji, które są wymagane, aby ułatwić przejście sektora na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Artykuł 114 TFUE

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

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

¹⁹ Więcej informacji o pakiecie pod adresem:

²⁰ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_3541.

²¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/851 z dnia 19 kwietnia 2023 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/631 w zakresie zaostrzenia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich samochodów dostawczych zgodnie ze zwiększonym unijnym ambicji klimatycznych (Dz.U. L 110 z 25.4.2023, s.).

²² Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń i trwałości akumulatorów (Euro 7).

²³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Vehicle-safety-revising-the-EU-roadworthiness-package_en.

²⁴ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy na rzecz zapewnienia bezpiecznych i zrównoważonych dostaw surowców krytycznych oraz zmieniającego rozporządzenia 168/2013, (UE) 2018/858, 2018/1724 i (UE) 2019/1020, COM(2023) 160 final, 2023/0079 (COD).

Należy zauważyć, że niniejszy wniosek nawiązuje do innych przykładów wniosków ustawodawczych przedłożonych niedawno przez Komisję, których celem jest uwzględnienie wymogów dotyczących zrównoważonego rozwoju/ obiegu zamkniętego mających zastosowanie do całego cyklu życia produktów w ramach jednego aktu prawnego i których podstawą prawną jest art. 114. Przykładami są 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 oraz wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie opakowań i odpadów opakowaniowych

jest podstawą prawną ogólnych ram regulacyjnych dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych, w tym dyrektywy w sprawie homologacji typu 3R, podczas gdy dyrektywa ELV ma podstawę prawną dotyczącą środowiska (art. 192 TFUE).

Wniosek dotyczy szeregu kluczowych problemów związanych z jednolitym rynkiem. Należą do nich: i) nierówne wdrażanie dyrektyw 3RTA i ELV, ponieważ ich przepisy podlegają interpretacji, co prowadzi do różnych sytuacji dla operatorów w zależności od tego, gdzie wprowadzają pojazdy do obrotu i traktują ELV, ii) słabo rozwinięty unijny rynek materiałów wtórnych przeznaczonych dla sektora motoryzacyjnego, iii) bariery w funkcjonowaniu rynków recyklingu i poprawie korzyści skali, iv) utrzymujący się problem „pojazdów zaginionych” i brak jasności w odróżnianiu pojazdów wycofanych z eksploatacji od pojazdów używanych w przypadku wywozu i v) potrzeba stabilnych i w pełni zharmonizowanych ram regulacyjnych umożliwiających poprawę wyników, w tym niezbędnych inwestycji, wszystkich podmiotów gospodarczych zaangażowanych w produkcję i przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Jednocześnie głównym celem wniosku jest ustanowienie ściślejszego powiązania między wymogami projektowymi dotyczącymi pojazdów a przepisami dotyczącymi zarządzania ELV, umożliwiając w ten sposób sprawne funkcjonowanie jednolitego rynku. W związku z tym wymagania projektowe pojazdów są tak sformułowane, aby skutecznie stanowiły przesłanki prawidłowego wykonania przepisów dotyczących zarządzania ELV. Przykładami takiego bliźniaczego łączenia wymagań są wskaźniki przydatności do ponownego użycia, recyklingu i odzysku a cele ponownego użycia, odzysku i recyklingu, wymagania dotyczące substancji obecnych w pojazdach a obowiązek usunięcia części i komponentów zawierających takie substancje przed rozdrobnieniem pojazdów wycofanych z eksploatacji, wymagania dotyczące zawartości materiałów pochodzących z recyklingu a cel recyklingu tworzyw sztucznych oraz projekt usuwania części a obowiązek usuwania części przed rozdrobnieniem pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Artykuł 114 TFUE stanowi zatem odpowiednią podstawę prawną dla niniejszego wniosku, ponieważ umożliwia on, aby wymogi związane z ochroną środowiska stanowiły podstawowe elementy warunków regulujących homologację typu, a tym samym wprowadzanie pojazdów do obrotu w UE, a także harmonizację wymogów na końcu - obróbka pojazdów na całe życie. Istotą lub punktem ciężkości wniosku jest ujednoczenie wymagań dotyczących wprowadzania do obrotu (dokładniej - wymagania dotyczące homologacji typu pojazdów), a co za tym idzie, dopilnowania, by pojazdy, które osiągnęły etap wycofania z eksploatacji, były traktowane w sposób przyjazny dla środowiska i aby można było z nich skutecznie odzyskiwać wysokiej jakości surowce wtórne. W związku z tym w przypadku niniejszego wniosku cel środowiskowy nie jest niezależny, ale jest raczej motorem harmonizacji wymogów projektowych dotyczących możliwości ponownego użycia, możliwości recyklingu i odzysku pojazdów.

- Pomocniczość (dla kompetencji niewyłącznych)

Aby osiągnąć zharmonizowany i dobrze funkcjonujący jednolity rynek UE oraz umożliwić płynne przejście sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym, zgodnie z celem określonym w Europejskim Zielonym Ładzie, konieczne jest wprowadzenie wspólnego zbioru przepisów na poziomie UE z jasnymi wymogami i obowiązkami dla państw członkowskich i przedsiębiorstw. Cele prac nad przeglądem przepisów UE dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji nie mogą zostać osiągnięte w wystarczającym stopniu poprzez indywidualne działania państw członkowskich; biorąc pod uwagę skalę i skutki środków, najlepiej jest je osiągnąć poprzez działania podejmowane na szczeblu UE.

Harmonizacja wymogów rozwiązałaby problemy z wdrażaniem spowodowane różnymi interpretacjami obowiązującego prawodawstwa. Bez ogólnounijnych działań istnieje ryzyko fragmentacji rynku UE oraz ryzyko, że postęp w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym będzie zależał od dobrowolnych działań przedsiębiorstw lub poszczególnych państw członkowskich.

- Proporcjonalność

Zasada proporcjonalności znajduje odzwierciedlenie w projekcie wszystkich środków zawartych w proponowanym rozporządzeniu. Na przykład stopniowo rozszerza zakres obowiązującego prawodawstwa na nowe pojazdy, przewidując okresy przejściowe dla wszystkich nowych wymogów, aby dać podmiotom gospodarczym czas na dostosowanie się do nowych przepisów.

Bardziej szczegółowy opis oceny proporcjonalności w odniesieniu do każdego wariantu strategicznego znajduje się w załączniku 8 do sprawozdania z oceny skutków.

- Wybór instrumentu

Wybór rozporządzenia ma na celu stworzenie zharmonizowanych ram mających zastosowanie do etapów projektowania, produkcji i wycofania pojazdów z eksploatacji. Zapewni to pewność prawną, że potrzeb operatorów i organów państw członkowskich. Uprości obecny krajobraz regulacyjny poprzez skonsolidowanie wszystkich wymogów w jednym akcie i przyczyni się do silniejszej integracji jednolitego rynku UE. W porównaniu z dyrektywą wybór rozporządzenia zmniejsza również koszty administracyjne związane z transpozycją prawa do ustawodawstwa krajowego i umożliwia wcześniejsze zastosowanie nowych wymogów UE. Wybór rozporządzenia jest zgodny z ramami regulacyjnymi dotyczącymi homologacji typu, w ramach których dyrektywy przekształca się w rozporządzenia w ramach środków przyjętych na szczelbu UE w następstwie skandalu związanego z emisjami „Dieselgate”.

3. WYNIKI OCEN EX POST, ZAINTERESOWANA STRONA KONSULTACJE I OCENY SKUTKÓW

- Oceny ex post/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa

W ocenach dyrektywy ELV25 i dyrektywy 3R w sprawie homologacji typu²⁶ wskazano, że ogólny charakter ich przepisów jest jednym z głównych niedociągnięć uniemożliwiających przejście całego łańcucha dostaw w branży motoryzacyjnej na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Te niedociągnięcia zostały omówione w opinii platformy „Fit for Future” (F4F)²⁷. W rezultacie zidentyfikowano następujące problemy utrudniające funkcjonowanie jednolitego rynku UE i niespełniające poziomu ochrony środowiska, do którego dąży UE:

- Projektowanie i produkcja nowych pojazdów w niewystarczającym stopniu przyczynia się do realizacji ambicji Europejskiego Zielonego Ładu na rzecz neutralnej dla klimatu, czystej gospodarki o obiegu zamkniętym;
- Traktowanie pojazdów pod koniec ich eksploatacji jest nieoptymalne w porównaniu z ich potencjałem w zakresie przyczynienia się do neutralnej dla klimatu, czystej gospodarki o obiegu zamkniętym;
- Znaczna część pojazdów podlegających dyrektywie ELV nie jest zbierana w celu utylizacji w należytych warunkach środowiskowych w UE, co potencjalnie przyczynia się do zanieczyszczenia w krajach trzecich;
- Nie ma zharmonizowanego podejścia na poziomie UE do projektowania, produkcji i utylizacji pojazdów po wycofaniu z eksploatacji, które obecnie nie są objęte zakresem dyrektywy ELV, co skutkuje niewykorzystanym potencjałem dla celów gospodarki o obiegu zamkniętym Europejskiego Zielonego Ładu.

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

²⁶ Zob. załącznik 11 do sprawozdania z oceny skutków.

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

Aby rozwiązać te problemy, proponowane rozporządzenie koncentruje się na trzech głównych aspektach: wymogach dotyczących obiegu zamkniętego w odniesieniu do homologacji typu pojazdów, zarządzaniu pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz wywozie używanych pojazdów.

- Konsultacje z interesariuszami

W trakcie procesu oceny i oceny skutków wielokrotnie konsultowano się z zainteresowanymi stronami. Konsultacje te stanowiły podstawę projektu rozporządzenia, w szczególności otwarte konsultacje społeczne, konsultacje ukierunkowane, warsztaty z zainteresowanymi stronami²⁸ oraz spotkania dwustronne.

Zainteresowane strony i państwa członkowskie zasadniczo zgodziły się z głównymi ustaleniami oceny dyrektywy ELV oraz z potrzebą przeglądu przepisów UE dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu uwzględnienia tych ustaleń.

Wiele zainteresowanych stron z sektora produkcji motoryzacyjnej podkreśliło, że już zaczęli włączać zasady obiegu zamkniętego do swoich praktyk biznesowych i że potrzebne są jedynie minimalne zmiany, aby poprawić wdrażanie obowiązujących przepisów. W związku z tym nie widzieli potrzeby połączenia dyrektywy ELV i dyrektywy w sprawie homologacji typu 3R.

Inni producenci opowiadali się za działaniami mającymi na celu dostosowanie projektu do recyklingu w nowych przepisach, aby zapewnić równe szanse i poprawić przejrzystość. Sektory demontażu i recyklingu, składające się głównie z MŚP, wezwały do przyjęcia ambitniejszych przepisów dotyczących projektowania pod kątem demontażu/recyklingu oraz wymiany informacji od producentów. Organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska, organy zajmujące się gospodarką odpadami i władze publiczne jednogłośnie poparły kompleksowe podejście do cyklu życia i projektowanie środków w zakresie obiegu zamkniętego.

Chociaż sektory recyklingu i demontażu oraz organizacje społeczeństwa obywatelskiego spotkały się z silnym poparciem dla wyznaczenia wartości docelowych dotyczących zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w nowych pojazdach, sektor motoryzacyjny miał mieszane opinie na temat ustalania wartości docelowych dla tworzyw sztucznych. Zgłosili obawy wokół możliwego braku niezbędnych dostaw i opowiadał się za recyklingiem chemicznym (jak przemysł tworzyw sztucznych). Przemysł stalowy nie poparł celu dotyczącego zawartości stali pochodzącej z recyklingu w nowych pojazdach.

Jeśli chodzi o obróbkę pojazdów wycofanych z eksploatacji, zainteresowane strony opowiedziały się za środkami mającymi na celu poprawę i podniesienie jakości materiałów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, aby sprzyjać ponownemu wykorzystaniu części zamiennych i komponentów, a także wysokiej jakości recyklingowi materiałów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Sektor gospodarowania odpadami wyraził jednak obawy co do wzrostu kosztów, który mógłby wywołać nowe środki regulujące postępowanie z pojazdami wycofanymi z eksploatacji i ich odpadami.

Ogólnie rzecz biorąc, zainteresowane strony zdecydowanie poparły przyjęcie ambitnych środków w celu rozwiązania utrzymującego się problemu „zaginionych pojazdów”. Wyrażono również poparcie dla zaostrzenia wymogów dotyczących wywozu używanych pojazdów, aby uniknąć wywozu z UE do krajów trzecich używanych pojazdów, które nie są zdadne do ruchu drogowego, powodują zanieczyszczenie powietrza i stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Producenci pojazdów stali na stanowisku, że sektor demontażu jest już samowystarczalny i nie ma potrzeby rekompensowania kosztów leczenia poprzez zakładanie

²⁸

W trakcie oceny dyrektywy przeprowadzono konsultacje społeczne (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_en). Wstępną ocenę skutków opublikowano 15 października 2020 r. w celu uzyskania opinii publicznej, a następnie w ramach oceny skutków przeprowadzono 14-tygodniowe otwarte konsultacje społeczne w okresie od 20 lipca 2021 r. do 26 października 2021 r. (https://ec.europa.eu/info/law/lepsze-regulacja/wyraz-swoja-opinie/inicjatywy/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_en).

systemy rozszerzonej odpowiedzialności producenta. W przypadku ustanowienia takich systemów podkreślono znaczenie, jakie ma prawo producentów pojazdów do indywidualnego wykonywania swojej odpowiedzialności. Sektory demontażu, rozdrabniania i recyklingu wezwały przemysł motoryzacyjny do większej odpowiedzialności finansowej w celu pokrycia dodatkowych kosztów związanych z poprawą jakości, z zabezpieczeniami chroniącymi ich niezależność w systemach.

Większość zainteresowanych stron, w tym organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska, organy publiczne i podmioty zajmujące się gospodarką odpadami (głównie MŚP), opowiedziały się za rozszerzeniem zakresu regulacyjnego dyrektywy ELV na dodatkowe kategorie pojazdów. Producenci i dostawcy samochodów wyrazili różne opinie, podkreślając, że nie byłoby pożądane pełne rozszerzenie zakresu na nowe kategorie pojazdów w perspektywie krótkoterminowej ze względu na różnice między nimi.

- Gromadzenie i wykorzystywanie ekspertyz

Aby wesprzeć analizę różnych wariantów regulacyjnych, Komisja zaangażowała konsultantów zewnętrznych na podstawie umowy o wsparcie²⁹.

Dowody zebrano na podstawie sprawozdań z oceny dyrektywy ELV30 oraz ukierunkowanej oceny dyrektywy w sprawie homologacji typu 3R, którą przeprowadzono równoległe z oceną skutków i przedstawiono w załączniku 11 do sprawozdania z oceny skutków.

Wspólne Centrum Badawcze (JRC), służba ds. nauki i wiedzy Komisji Europejskiej, opracowało sprawozdanie techniczne na temat celów w zakresie zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu w nowych samochodach osobowych³¹ oraz sprawozdanie na temat surowców krytycznych w sektorze motoryzacyjnym³². Wyniki tych sprawozdań zostały uwzględnione w ocenie skutków leżącej u podstaw wniosku dotyczącego rozporządzenia.

We wniosku uwzględniono również sugestie zawarte w opinii platformy „Fit for Future” (F4F)³³.

Dodatkowe dowody potwierdzające wprowadzone do procesu za pośrednictwem konkretnych analiz dokumentacji i gromadzenia danych, również zintegrowane z ogólną oceną skutków.

- Ocena wpływu

Wniosek opiera się na ocenie skutków, która jest publikowana wraz z wnioskiem.

Zgodnie z wytycznymi Komisji dotyczącymi lepszego stanowienia prawa Rada ds. Kontroli Regulacyjnej wydała dwie opinie na temat projektów wersji sprawozdania z oceny skutków, które koncentrowały się na uzasadnieniu środków dotyczących wywozu używanych pojazdów, opisie skutków preferowanego wariantu, wybór niektórych środków dotyczących zawartości materiałów pochodzących z recyklingu i systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta, a także kwestie związane z metodologią zastosowaną w sprawozdaniu. Opinie te zostały uwzględnione w sprawozdaniu końcowym z oceny skutków.

²⁹ Baron Y.; Kosińska-Terrade, I.; Loew, C.; Köhler, A.; Moch, K.; Sutter, J.; Graulich, K.; Adjei, F.; Mehlhart, G.: Badanie wspierające ocenę skutków przeglądu dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji przez Oeko-Institut, czerwiec 2023 r.

³⁰ SWD(2021) 60 wersja ostateczna.

³¹ T. Maury, N. Tazi, C. Torres De Matos, S. Nessi, I. Antonopoulos, E. Pierri, B. Baldassarre, E. Garbarino, P. Gaudillat i F. Mathieux., W kierunku celów dotyczących zawartości tworzyw sztucznych pochodzących 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 N. Tazi, M. Orefice, C. Marmy, Y. Baron, M. Ljunggren, P. Wäger, F. Mathieux, Wstępna analiza wybranych środków mających na celu poprawę obiegu surowców krytycznych i 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/en/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-homologation.aspx>.

W ocenie skutków zidentyfikowano cztery problematyczne obszary, którymi należy się zająć na szczeblu UE:

1. Brakuje integracji obiegu zamkniętego w projektowaniu i produkcji pojazdów prowadzi do dużej zależności od surowców pierwotnych;
2. Jakość postępowania z pojazdami pod koniec ich eksploatacji nie jest optymalna w porównaniu z możliwością zachowania większej wartości środowiskowej i ekonomicznej;
3. Znaczna część „zaginionych pojazdów” podlegających dyrektywie ELV nie jest zbierana w celu przetworzenia w odpowiednich warunkach środowiskowych, a duża ilość używanych pojazdów niezdatnych do ruchu drogowego i zanieczyszczających środowisko jest co roku wywożona z UE ;
4. Istnieje niewykorzystany potencjał pojazdów o obiegu zamkniętym, który obecnie nie jest objęty zakresem dyrektywy ELV, aby przyczynić się do realizacji celów Europejskiego Zielonego Ładu.

Aby rozwiązać każdy z tych problemów, opracowano i przeanalizowano konkretne warianty strategiczne dla każdego z następujących obszarów:

1. „Projektowanie okrężne”: spraw, aby projektowanie i produkcja były obiegowo;
2. „Wykorzystywanie materiałów pochodzących z recyklingu”: zwiększenie zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w nowych pojazdach;
3. „Traktuj lepiej”: poprawa traktowania GPO;
4. „Zbieraj więcej”: zbieraj więcej pojazdów wycofanych z eksploatacji w UE i poprawiaj jakość wywożonych używanych pojazdów;
5. „EPR: zapewnić odpowiednie zachęty do zwiększenia zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji i poprawy przetwarzania odpadów poprzez systemy rozszerzonej odpowiedzialności producenta;
6. „Obejmuje więcej pojazdów”: rozszerzenie zakresu przepisów na dodatkowy pojazd kategorii.

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

Polityka Opcje	NIE	Środki	Preferowane Opcja
PO1 - Projekt Okólnik	1A M1	Zapewnienie, aby nowe przepisy 3RTA zapewniały właściwe wdrożenie wymogów dotyczących obiegu zamkniętego dla nowych typów pojazdów M2 – upoważnienie Komisji do opracowania udoskonalonej metodologii określania zgodności z wymogami 3R M3 – Zapewnienie operatorom obróbki ELV podstawowych informacji dotyczących demontażu M4a - Deklaracja dotycząca substancji potencjalnie niebezpiecznych zweryfikowana przez organy udzielające homologacji typu 3R M5a – Ograniczenia dotyczące substancji na mocy zmienionej dyrektywy ELV	Tak Tak Tak NIE NIE
	1B	Obejmuje środki M1, M2, M3 PO1A. M4b – Obowiązkowa deklaracja dotycząca zawartości tworzyw sztucznych, stali i aluminium pochodzących z recyklingu M5b – Ograniczenia dotyczące substancji na mocy rozporządzenia REACH i innych obowiązujących przepisów M6 – Obowiązek producentów pojazdów w zakresie opracowywania strategii obiegu zamkniętego M7 – Wymagania projektowe dla nowych pojazdów ułatwiające demontaż komponentów	Tak NIE Tak Tak
	1C	Obejmuje środki M1-M3, M6, M7 PO1A i PO1B. M4c - Obowiązkowa deklaracja dotycząca zawartości surowców wtórnych dla materiałów innych niż tworzywa sztuczne, w tym CRM, stali, aluminium M5c – Podejście hybrydowe: utrzymanie obecnych ograniczeń w ramach ELV z nowymi ograniczeniami w ramach REACH (analizowane oddzielnie w załączniku 9)	Tak Tak

		M8 - Ustanowienie cyfrowego paszportu pojazdu cyrkularnego	Tak
PO2- Używać Recykling Treść	2A M9a	- Obowiązkowe cele dotyczące zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w tworzywach sztucznych stosowanych w pojazdach – 6% zawartość tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu do 2031 r., 10% do 2035 r. na poziomie floty, z czego 25% materiałów pochodzących z recyklingu pochodzących z obiegu zamkniętego, zasady obliczania i weryfikacji M10a – upoważnienie Komisji do wyznaczenia obowiązkowego docelowego poziomu zawartości stali pochodzącej z recyklingu, w tym zasad obliczania i weryfikacji, w oparciu o specjalne studium wykonalności	NIE Tak
	2B M9b	- Zawartość tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu: 25% w 2031 r. dla nowo homologowanych tylko pojazdy, z czego 25% z zamkniętych obiegów produkcji, zasad obliczania i weryfikacji M10b – Zawartość stali pochodzącej z recyklingu: 20% w nowo homologowanych pojazdach, zasady obliczania i weryfikacji	Tak NIE
	2C M9c	- Zawartość tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu: 30% w 2031 r. dla nowo homologowanych tylko pojazdy, z czego 25% z zamkniętych obiegów produkcji, zasad obliczania i weryfikacji M10c – Zawartość stali pochodzącej z recyklingu: 30% w nowo homologowanych pojazdach, z czego 15% pochodzi z obiegu zamkniętego produkcji, obliczeń i zasad weryfikacji M11 – Upoważnienie Komisji do określenia obowiązkowych docelowych wartości zawartości materiałów pochodzących z recyklingu dla innych materiałów (stopy aluminium, CRM), studium wykonalności, zasady obliczania poziomów docelowych i weryfikacji	NIE NIE Tak
PO3- Traktować Lepsza	3A M12	- Ujednolicenie definicji recyklingu i ujednolicenie obliczeń metodologię ustalania wskaźników recyklingu z innymi przepisami dotyczącymi odpadów M13a – Obowiązkowe usunięcie niektórych części/komponentów przed zniszczeniem w celu zachęcenia do ich recyklingu lub ponownego użycia, „lista A” M14a – Nowa definicja „regeneracji” i nowe wymogi w zakresie monitorowania ponownego użycia/regeneracji M16a - Zakaz składowania pozostałości odpadów motoryzacyjnych z rozdrabniania	Tak Tak Tak Tak
	3B Obowiązuje wszystkie środki PO3A (skumulowane)	M13b - Obowiązkowe usuwanie dłuższej listy składników, w tym zawierających wysokie stężenie metali szlachetnych lub CRM, „lista B” M14b - Wsparcie rynku w zakresie stosowania części zamiennych M15b - Cele recyklingu tworzyw sztucznych – 30% M16b - Zakaz mieszane go rozdrabniania ELV z WEEE i odpadami opakowaniowymi	Tak Tak Tak Tak
	3C Obowiązuje wszystkie środki PO3A i PO3B (skumulowane)	M13c – Obowiązkowe usunięcie dodatkowych podzespołów, „lista C” M15c — Szkło — 70% recyklingu jako szkło opakowaniowe o jakości lub równoważne M16c – Określenie wymagań dotyczących technologii rozdrabniaczy w celu poprawy ilości i jakości złomu metalowego odzyskiwanego z pojazdów wycofanych z eksploatacji	NIE NIE NIE
PO4 – Zbierać Więcej	4A M17a	- Zgłaszanie przez państwa członkowskie zaginionych pojazdów, rejestracji pojazdów, przywozu i wywozu używanych pojazdów, zachęty zachęcających do dostarczenia do autoryzowanego zakładu przetwarzania oraz kar M18 - Obowiązek podmiotów zajmujących się demontażem, recyklingiem w zakresie sprawdzania i zgłaszania pojazdów wycofanych z eksploatacji, świadectw złomowania M19a – Ustalenie minimalnych wymagań dotyczących inspekcji sektorowych i działań egzekucyjnych (w tym niewiążących wytycznych dla korespondentów nr 9)	NIE Tak Tak
	4B M17b	- Ustalanie grzywien dla sektora ELV, jeśli pojazd ELV zostanie sprzedany nielegalnemu demontażowemu oraz dla dealerów (i platform elektronicznych) zajmujących się zdemontowanymi (używanymi) częściami zamiennymi z nieautoryzowanych zakładów M19b – Jaśniejsza definicja pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu zapewnienia lepszego rozróżnienia między pojazdami używanymi a pojazdami wycofanymi z eksploatacji (wiążąca CG9) M20 - Poprawa informacji zawartych w krajowych rejestrach pojazdów i zapewnienie ich interoperacyjności	Tak Tak Tak
	4C M19c	- Przekazywanie lub udostępnianie organom celnym informacji o identyfikacji pojazdu i przydatności do ruchu drogowego (numer identyfikacyjny pojazdu) M21 – Wymogi eksportowe dotyczące używanych pojazdów związane z przydatnością do ruchu drogowego	Tak Tak
	4D Obowiązuje środki M17b, M18, M19a-c, M20, M21 z PO4A, PO4B i PO4C (skumulowany)		Tak
PO5 –	5A M22	- Wymóg ustanowienia przez państwa członkowskie zbiorowego lub indywidualnego	Tak

Rozszerzony Producent		Schematy EPR, w tym monitorowanie kosztów przestrzegania przepisów i minimalnych zobowiązań finansowych M23 – Obowiązki sprawozdawcze producentów	Tak	
odpowiedzialny (EPR)	5B Obowiązek	obejmuje środki M22, M23 PO5A (skumulowane) M24 – Zharmonizowana modulacja opłat EPR M25 - Przeniesienie opłat/ gwarancji EPR (transgraniczne EPR)	Tak Tak	
	5C Obowiązek	obejmuje środki M22-M25 PO5A i PO5B (skumulowane) M26 – Ustanowienie krajowych systemów zwrotu kaucji M27 – Zharmonizowane kryteria zielonych zamówień publicznych (dobrowolne)	NIE NIE	
PO6 – Zakryj więcej pojazdów	6A M28	- Udzielanie informacji podmiotom zajmującym się demontażem i recyklingiem	Tak	
	6B Obowiązek	obejmuje środek M28 PO6A (skumulowany) M30a – Obowiązkowe postępowanie z wycofanymi z eksploatacji pojazdami kategorii L3e-L7e, ciężarówkami (N2, N3) oraz autobusy (M2, M3) i przyczepy (O) w autoryzowanych zakładach przetwarzania M30b – Wymogi wywozowe dotyczące używanych pojazdów związane ze stanem przydatności do ruchu drogowego samochodów ciężarowych (N2, N3) i autobusów (M2, M3) oraz przyczep (O) M31b – Minimalne wymagania EPR dla samochodów ciężarowych kategorii L3e-L7e wycofanych z eksploatacji (N2, N3) i autobusy (M2, M3) i przyczepy (O) M32 – Klauzula przeglądowa dotycząca regulacyjnego rozszerzenia zakresu 3RTA na nowe pojazdy	Tak Tak Tak Tak	
		6C Obowiązek	obejmuje środki M28, M30a-b, M31b PO6A i PO6B (skumulowane) M31c – Pełne zastosowanie EPR i zaawansowanych zachęt ekonomicznych M33 – Pełen zakres zastosowania nowej 3RTA i wymagań dotyczących przetwarzania po zakończeniu eksploatacji w dodatkowych kategoriach pojazdów	NIE NIE

Skutki każdego wariantu strategicznego zostały przeanalizowane kompleksowo, podobnie jak wspólne skutki i synergie między wariantami. Wpływ na małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) został uwzględniony i podsumowany w specjalnym teście dla MŚP. Skutki środowiskowe, gospodarcze i społeczne obliczono do 2040 r. i porównano ze scenariuszem bazowym. Głównym rokiem do porównania jest rok 2035, w którym wszystkie długoterminowe środki miały wejść w życie do tego dnia.

Preferowany pakiet zasad zawiera kombinację następujących opcji.

Zaprojektuj okólnik. Preferowany wariant zawiera krótkoterminowe zobowiązania producentów pojazdów do udostępniania szczegółowych i przyjaznych dla użytkownika informacji na temat demontażu i recyklingu, w tym wykorzystania i lokalizacji CRM w pojazdach oraz informacji na temat udziału materiałów pochodzących z recyklingu w nowych pojazdach. Działania w perspektywie średnioterminowej obejmują przegląd metodologii obliczania możliwości recyklingu i ponownego użycia nowych pojazdów na etapie homologacji typu oraz opracowanie paszportu pojazdu służącego do obiegu zamkniętego. Ogólnie rzecz biorąc, oznacza to zakotwiczenie wymogów dotyczących obiegu zamkniętego w homologacji typu nowych typów pojazdów.

Zawartość z recyklingu. Preferowanym wariantem jest ustalenie średniego poziomu ambicji z celem dotyczącym zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu na poziomie 25% do 2030 r., z czego 25% pochodzi z obróbki wycofanych z obiegu odpadów w obiegu zamkniętym. W przypadku stali opcja ta upoważnia Komisję do wyznaczenia docelowej zawartości stali pochodzącej z recyklingu w nowo homologowanych pojazdach w ciągu trzech lat od wejścia w życie rozporządzenia, w oparciu o studium wykonalności. Możliwość ustalenia docelowych wartości zawartości materiałów pochodzących z recyklingu dla innych materiałów, takich jak aluminium i CRM, zostanie oceniona w przyszłości, w oparciu o zmiany w projektach samochodów i dostępność możliwości recyklingu.

Traktuj lepiej. Preferowany wariant obejmuje bardziej rygorystyczną definicję recyklingu, zakaz składowania frakcji pozostałości pochodzących z rozdrabniania samochodów na składowiskach oraz średni poziom ambicji w zakresie obowiązków usuwania w celu usprawnienia odzyskiwania kluczowych komponentów z pojazdów wycofanych z eksploatacji bez nieproporcjonalnych kosztów dla podmiotów zajmujących się przetwarzaniem. Zwiększy odzysk (krytycznych) surowców oraz poprawi jakość tworzyw sztucznych, frakcji stali i aluminium.

Zbieraj więcej. Wariantem preferowanym jest najbardziej ambitny wariant polityczny. Środki takie jak jaśniejszy podział odpowiedzialności za świadectwa złomowania, wiążące kryteria rozróżniania pojazdów używanych i pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz nowe przepisy wykonawcze znacznie zwiększą liczbę pojazdów wycofanych z eksploatacji, które są legalnie traktowane w UE. Wprowadzi również zakaz wywozu pojazdów, które nie są już zdadne do ruchu drogowego, zgodnie z zasadą „nie wyrządzaj znaczącej szkody”.

Zapewnienie zachęt do zwiększenia zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji i poprawy przetwarzania odpadów. Preferowany wariant obejmuje zachęty finansowe i organizacyjne poprzez ustanowienie wymogów EPR w celu zwiększenia zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz zrekompensowania kosztów poprawy jakości przetwarzania, których nie można zrekompensować wartością odzyskanych materiałów i komponentów.

Zakryj więcej pojazdów. Preferowanym wariantem jest podejście stopniowe, polegające na stopniowym objęciu nowych przepisów UE większej liczby pojazdów poprzez wymaganie od producentów dostarczania informacji na temat składu ich pojazdów. Zawiera również zestaw minimalnych wymagań dotyczących przetwarzania wycofanych z eksploatacji pojazdów kategorii L3e -L7e, samochodów ciężarowych, autobusów i przyczep. Oczekuje się, że preferowany wariant będzie miał pozytywny wpływ na środowisko poprzez ograniczenie śladu środowiskowego związanego z wymogami dotyczącymi produkcji i wycofania z eksploatacji pojazdów.

Ogólne korzyści dla środowiska ocenia się jako roczną redukcję ekwiwalentu CO₂ o 12,3 mln ton w 2035 r. (10,8 mln ton w 2030 r. do 14,0 mln ton w 2040 r.), co jest kluczem do dekarbonizacji przemysłu motoryzacyjnego. Te oszczędności CO₂ w ujęciu pieniężnym stanowią 2,8 mld EUR. Wiąże się to z lepszą waloryzacją 5,4 mln ton materiałów (tworzywa sztuczne, stal, aluminium, miedź, CRM), które można by poddać recyklingowi z wyższą jakością lub ponownie wykorzystała, a także z faktem, że do 3,8 mln dodatkowych ELV zostałyby zebranych i leczonych w UE. W 2035 r. 350 ton pierwiastków ziem rzadkich w materiałach z magnezami trwałymi byłoby zbieranych oddzielnie w celu ponownego wykorzystania i recyklingu (oraz 1500 ton w 2040 r.), co znacznie przyczyniłoby się do realizacji celu UE, jakim jest osiągnięcie strategicznej autonomii w zakresie surowców krytycznych. Preferowany wariant przyczynia się głównie do osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju w zakresie zrównoważonych innowacji (SDG9), odpowiedzialnej konsumpcji i produkcji (SDG12) oraz działań w dziedzinie klimatu (SDG13).

Całkowity roczny dochód dla preferowanego wariantu wynosi 5,2 mld EUR w 2035 r., w tym 2,8 mld EUR oszczędności CO₂ w ujęciu pieniężnym, przy koszcie w wysokości 3,3 mld EUR, co przekłada się na 1,8 mld EUR dochodu netto.

Szacuje się, że koszt preferowanego wariantu wyniesie 66 EUR na pojazd wprowadzony na rynek w 2035 r. Szacuje się, że stworzy on 22 100 dodatkowych miejsc pracy, z czego 14 200 w MŚP, głównie w podmiotach zajmujących się demontażem i recyklingiem.

Chociaż przemysł motoryzacyjny UE poniesie pewne koszty krótkoterminowe, preferowany wariant przyniesie również oszczędności energii, zmniejszy zależność UE od materiałów pochodzących z państw trzecich i zapewni przejście na elektryfikację pojazdów w oparciu o zrównoważony biznes o obiegu zamkniętym modeli, z których wszystkie przyczyniają się do długoterminowej konkurencyjności sektora.

Preferowany wariant będzie generował zarówno koszty (związane z inwestycjami w nowe technologie), jak i przychody (związane z wyższą wartością części zamiennych i materiałów pochodzących z recyklingu) dla sektora gospodarki odpadami. Chociaż sytuacja będzie się różnić w poszczególnych państwach członkowskich i operatorach ze względu na różnice w stosowanych technologiach i kosztach pracy, planowane zmiany znacznie wzmocnią i zmodernizują unijny przemysł demontażu, rozdrabniania i recyklingu.

Oczekuje się, że organy państw członkowskich poniosą ograniczone koszty związane z monitorowaniem i egzekwowaniem przestrzegania nowych przepisów. Koszty będą wynikać przede wszystkim z kontroli, kontroli wywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji i pojazdów używanych oraz konieczności dostosowania systemów rejestracji. W zamian zwiększona cyfryzacja (w zakresie zgłaszania świadectwa złomowania, wymiany informacji z krajowych rejestrów rejestracyjnych pojazdów o wywozie pojazdów wycofanych z eksploatacji i pojazdów używanych

oraz z interoperacyjnością z systemem pojedynczych punktów kontaktowych) zwiększy wydajność zarówno organów egzekwowania prawa, jak i przedsiębiorstw, a także zmniejszy ich obciążenia. Szacunkowy całkowity koszt nadzorowania systemów EPR przez organy publiczne, wykonywania prac związanych z egzekwowaniem przepisów i dostosowywania krajowych systemów rejestracji pojazdów wynosi około 24 mln EUR, czyli mniej niż 2 EUR na pojazd.

Konsumenci mogą spotkać się ze wzrostem cen nowych pojazdów o około 39 EUR za pojazd i niższymi cenami (o 12 EUR za pojazd) przy sprzedaży samochodów używanych z powodu spadku eksportu. Oczekuje się natomiast, że środki wspierające odzyskiwanie i sprzedaż używanych części zamiennych spowodują niższe ceny zakupu oraz tańsze naprawy i konserwację dla konsumentów, co jest korzystne.

Zaawansowane wymagania dotyczące utylizacji pojazdów wycofanych z eksploatacji mogą stanowić wyzwanie dla MŚP pod względem wyższych krótko- i średnioterminowych kosztów wdrożenia oraz dostosowania do nowych technologii oczyszczania. Jednocześnie większe inwestycje w sektorze recyklingu samochodów, wsparcie rynku ponownego użycia części wtórnych oraz łatwiejszy dostęp do informacji dotyczących demontażu pojazdu pobudzi innowacyjność, otworzy nowe możliwości dla MŚP i pomoże w tworzeniu nowych miejsc pracy w sektorze. Aby jeszcze bardziej złagodzić wpływ na MŚP, surowsze wymogi EPR umożliwiają zrekompensowanie kosztów przez wyższe wskaźniki zbierania i jakość przetwarzania.

Powtarzające się koszty związane z podejściem „one-in, one-out” w przeliczeniu na pojazd szacuje się na 81,8 mln EUR lub 5,45 EUR na nowy pojazd w przypadku preferowanego pakietu opcji. Preferowany wariant maksymalnie wykorzystuje potencjał cyfryzacji, aby zapewnić skuteczne egzekwowanie nowych wymogów zgodnie z zasadą domyślnej cyfryzacji. Bez cyfryzacji skutki szacuje się na 32,2 mln EUR, czyli o 40% więcej.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Oczekuje się, że proponowane rozporządzenie poprawi efektywność i harmonizację. Uwzględnia większość sugestii przedstawionych w opinii platformy „Fit for Future” (F4F)³⁴.

Specyfikacje procedur homologacji typu pojazdów dotyczące określenia jasnych wymogów dotyczących obiegu zamkniętego usprawnią procedury jednolitego rynku dla producentów. Dalsze uproszczenie zostanie osiągnięte poprzez centralizację ograniczeń dotyczących substancji chemicznych w ramach REACH, głównego unijnego aktu prawnego dotyczącego chemikaliów. W przypadku zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji dostosowanie definicji recyklingu do dyrektywy ramowej w sprawie odpadów zharmonizuje i ułatwi interpretację prawną oraz sprawi, że dane sprawozdawcze będą bardziej porównywalne. Ustanowienie systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta dla konkretnych pojazdów wycofanych z eksploatacji zapobiegnie nierównemu podejściu między państwami członkowskimi. Poprawi to przejrzystość i sprawiedliwy podział odpowiedzialności finansowej między przedsiębiorstwami zajmującymi się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Cyfryzacja pomoże również usprawnić zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji i rozwiązać problem zaginionych pojazdów poprzez wprowadzenie cyfrowej sprawozdawczości w uprawnionych zakładach przetwarzania i wymianę informacji rejestracyjnych pojazdów między państwami członkowskimi. Wzajemne połączenie z unijnym systemem jednego okienka dla organów celnych umożliwi organom celnym egzekwowanie nowych warunków wywozu używanych pojazdów. Wykorzystanie potencjału cyfryzacji będzie miało zasadnicze znaczenie dla wzmocnienia pozycji MŚP, w szczególności mniejszych i często rodzinnych przedsiębiorstw, w zdobywaniu nowych rynków poprzez umożliwienie im łączenia się z platformami internetowymi i odległymi rynkami zarówno na poziomie lokalnym, jak i międzynarodowym. Ponadto oczekuje się, że efekt przyciągania wynikający z ustanowienia obowiązkowego celu dotyczącego zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu zwiększy konkurencyjność podmiotów zajmujących się demontażem, ponieważ staną się one głównym źródłem dostaw wysokiej jakości materiałów wtórnych, na które jest duże zapotrzebowanie.

³⁴ Więcej informacji na temat wybranych sugestii zawartych w opinii F4F znajduje się w załącznikach 1 i 5 do sprawozdania z oceny skutków.

Szczególną uwagę zwrócono na ograniczenie obowiązków sprawozdawczych do tego, co jest ściśle niezbędne do oceny i monitorowania wdrażania prawodawstwa, uprzywilejowując rozwiązania cyfrowe i pozostawiając swobodę co do tego, w jaki sposób operatorzy powinni zgłaszać się do organów krajowych.

- Podstawowe prawa

Wniosek nie ma wpływu na ochronę praw podstawowych.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Wdrożenie wniosku będzie wymagało personelu i środków finansowych na zakup usług.

Oczekuje się, że niektóre wymagania dotyczące personelu zostaną spełnione w ramach istniejących przydziałów dla Komisji, chociaż w towarzyszącej ocenie skutków finansowych regulacji przedstawiono niektóre potrzeby dotyczące dodatkowego personelu zewnętrznego. Oczekuje się, że Europejska Agencja Chemikaliów będzie potrzebować ograniczonych dodatkowych zasobów, co zostanie uwzględnione w kolejnym wniosku ustawodawczym dotyczącym prawodawstwa dotyczącego chemikaliów.

Wniosek zawiera kilka artykułów wyszczególniających dalsze strumienie prac, które będą musiały zostać przeprowadzone w celu uzupełnienia rozporządzenia. Prace te będą obejmować przyjmowanie aktów wykonawczych/delegowanych w ciągu następnych 1–8 lat.

Do głównych zadań technicznych należą:

- doskonalenie metodologii obliczania wskaźników dotyczących możliwości recyklingu, ponownego użycia i odzysku (stawki 3R);
- poprawa oceny ryzyka pozostałych zwolnień dotyczących substancji niebezpiecznych (wsparcie ECHA);
- obliczanie i weryfikacja zasad dotyczących zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu, wykonalność studium na rzecz ustalenia docelowych zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w przypadku stali w zastosowaniach motoryzacyjnych oraz szersze studium wykonalności, w tym ocenę ekonomiczną dotyczącą ustalenia docelowych poziomów zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w przypadku innych materiałów i formatów deklaracji (w oparciu o wiedzę fachową JRC i metodologii, chociaż niekoniecznie przeprowadzane przez JRC);
- określenie wymogów dotyczących możliwości demontażu akumulatorów EV i silników napędu elektrycznego, ogólne informacje dotyczące demontażu innych odpowiednich komponentów oraz dostosowanie wymogów dotyczących ustawy o CRM do rozporządzenia w sprawie baterii (jak wyżej, w oparciu o wiedzę fachową JRC);
- aktualizacja formatów homologacji typu i folderu informacyjnego, który ma być przekazywany organom udzielającym homologacji typu;
- opracowanie kryteriów paszportu cyrkularnego pojazdu;
- ustanowienie transgranicznych mechanizmów EPR;
- zmiana zasad obliczania i weryfikacji jakości działania w zakresie obróbki pojazdów (jak wyżej, w oparciu o wiedzę fachową JRC);
- cyfryzacja: tworzenie interoperacyjnych rejestrów pojazdów i kontroli wywozu w czasie rzeczywistym za pośrednictwem unijnego systemu jednego okienka dla organów celnych, opartego najpierw na obowiązujących wymogach zdatności do ruchu drogowego, a na drugim etapie na ocenie opartej na ryzyku (ściśła współpraca między DG ENV, DG MOVE i DG TAXUD);
- przyjęcie stopniowego podejścia do rozszerzenia zakresu kategorii pojazdów i przygotowanie do przeglądu 8 lat po wejściu w życie.

Komisja będzie potrzebować dodatkowego personelu do wykonywania tych zadań technicznych w następujący sposób:

- 0,5 ekwiwalentu pełnego czasu pracy (EPC) pracowników kontraktowych w 2024 r.;
- 3,0 etatów pracowników kontraktowych w 2025 r.;
- 4,0 EPC pracowników kontraktowych w 2026 i 2027 r. plus 1 EPC oddelegowany ekspert krajowy.

Ogółem całkowite koszty wdrożenia, w tym koszty personelu Komisji, szacuje się na 4,346 mln EUR, na podstawie najnowszych tabel wynagrodzeń.

5. INNE ELEMENTY

- Plany wdrażania oraz ustalenia dotyczące monitorowania, oceny i sprawozdawczości

Wdrażanie proponowanego rozporządzenia będzie monitorowane za pomocą kilku wskaźników śledzących informacje, takie jak ilość materiałów pochodzących z recyklingu wykorzystywanych w nowych pojazdach, wskaźniki recyklingu określonych materiałów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, materiały/komponenty/części usunięte przed rozdrobieniem, udział w rynku używanych części zamiennych, liczba pojazdów wycofanych z eksploatacji zebranych i przetworzonych zgodnie z wymogami dotyczącymi pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz wielkość wywiezionych pojazdów używanych. Więcej informacji na temat tych wskaźników można znaleźć w sprawozdaniu z oceny skutków.

Ogólny przegląd rozporządzenia planowany jest 8 lat po jego wejściu w życie.

- Szczegółowe wyjaśnienie szczegółowych przepisów wniosku

Rozdział I zawiera przepisy ogólne.

Artykuł 1 określa przedmiot niniejszego rozporządzenia, a art. 2 określa jego zakres. Większość jej przepisów ma zastosowanie do pojazdów kategorii M1 i N1 (samochody osobowe i dostawcze). Niektóre przepisy dotyczące postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji oraz wymogów wywozowych mają również zastosowanie do niektórych pojazdów kategorii L (pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e, L6e i L7e), do samochodów ciężarowych, autobusów i przyczep (pojazdy kategorii M2, M3, N2, N3 i O).

Artykuł 3 ustanawia definicje potrzebne do celów niniejszego rozporządzenia. Kilka definicji zostało przeniesionych z uchylonych dyrektyw 2000/53/WE i 2005/64/WE lub z obowiązującego prawodawstwa UE, takiego jak dyrektywy 1999/37/WE, 2008/98/WE i 2014/45/UE lub rozporządzenie (UE) 2018/858.

Rozdział II zawiera wymogi dotyczące obiegu zamkniętego dotyczące projektu pojazdu, które należy zweryfikować w procesie homologacji typu.

W art. 4 określono minimalne wymogi dotyczące przydatności do ponownego użycia, recyklingu i odzysku typów pojazdów, określając wskaźniki, jakie należy osiągnąć dla każdego typu. Upoważnia Komisję do przyjęcia aktów wykonawczych określających metodę obliczania i weryfikacji tych stawek.

Artykuł 5 ogranicza stosowanie ołowiu, kadmu, rtęci i sześciowartościowego chromu w pojazdach, a załącznik III przewiduje wyjątki od tego ograniczenia. Komisja przyjmie akty delegowane zmieniające ten załącznik, dostosowujące go do postępu naukowo-technicznego.

Artykuł 6 wymaga, aby każdy typ pojazdu zawierał co najmniej 25% plastiku pochodzącego z recyklingu poużytkowych odpadów z tworzyw sztucznych, a 25% takiego materiału pochodziło z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Upoważnia również Komisję do przyjmowania aktów delegowanych określających cele w zakresie zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w odniesieniu do innych materiałów. Ustalenie takich potencjalnych celów musi być poparte szczegółową oceną.

Artykuł 7 ustanawia ogólny obowiązek, zgodnie z którym projekt nowych pojazdów nie może utrudniać usuwania części i komponentów, które mają duży potencjał do ponownego wykorzystania, gdy pojazdy stają się odpadami. Ustanawia również wymóg projektowania pojazdów w sposób umożliwiający

demontaż i wymiana akumulatorów pojazdów elektrycznych oraz silników e-drive z typu pojazdu zarówno w fazie użytkowania, jak i w fazie odpadów.

Rozdział III określa wymagania dotyczące informacji i etykietowania dla producentów.

Artykuł 8 określa sposób, w jaki producenci muszą udowodnić zgodność swoich typów pojazdów z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu podczas procesu homologacji typu.

Artykuł 9 ustanawia obowiązek przygotowania strategii obiegu zamkniętego dla każdego nowego typu pojazdu, zawierającej aspekty wymienione w załączniku IV. Producenci powinni aktualizować strategię co 5 lat, podsumowując wyniki działań podjętych w celu wypełnienia ich zobowiązań.

Art. 10 zobowiązuje producentów do deklarowania w dokumentacji homologacyjnej udziału zawartości surowców wtórnych wskazanych materiałów obecnych w pojazdach.

Artykuł 11 zobowiązuje producentów do udzielania informacji na temat bezpiecznego demontażu i wymiany części, podzespołów i materiałów znajdujących się w pojazdach. Informacje te muszą być dostępne bezpłatnie dla podmiotów gospodarujących odpadami oraz podmiotów zajmujących się naprawami i konserwacją.

Artykuł 12 dotyczy etykietowania części, komponentów i materiałów znajdujących się w pojazdach zgodnie z normami dotyczącymi kodowania materiałów. Szczegółowe zasady dotyczące etykietowania silników napędu elektrycznego zawierających magnesy trwale określono w załączniku VI.

W art. 13 ustanawia się paszport pojazdu napędzanego cyfrowym narzędziem służącym do lepszego dostarczania informacji na temat bezpiecznego demontażu i wymiany części i podzespołów pojazdu w sposób spójny z innymi cyfrowymi narzędziami i platformami informacyjnymi które już istnieją lub są w trakcie opracowywania w sektorze motoryzacyjnym.

Rozdział IV określa zasady postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

Sekcja 1 zawiera przepisy zobowiązujące państwa członkowskie do wyznaczenia organów odpowiedzialnych za wdrożenie i wykonanie rozdziałów IV i V (art. 14) oraz za określenie ogólnych warunków wydawania zezwoleń dla zatwierdzonych zakładów przetwarzania (art. 15).

Sekcja 2 określa wymogi dotyczące rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

Artykuł 16 ustanawia ogólny obowiązek producentów w zakresie odpowiedzialności i wskazuje jego zakres. Artykuł 17 zobowiązuje państwa członkowskie do utworzenia rejestru, który będzie monitorował przestrzeganie tych wymogów przez producentów. Producenci, którzy nie są zarejestrowani, nie udostępniają pojazdów na rynku na terytorium państwa członkowskiego. Artykuł 18 dotyczy organizacji odpowiedzialnych za producentów. Artykuł 19 określa warunki udzielania zezwoleń producentom, w przypadku indywidualnego wypełniania obowiązków wynikających z rozszerzonej odpowiedzialności producenta, oraz organizacjom odpowiedzialności producenta. W art. 20 wskazano koszty związane z zarządzaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji, które powinny być pokrywane z wkładów finansowych producentów. Artykuł 21 ustanawia zharmonizowane kryteria zmiany tych opłat. Artykuł 22 określa zasady dotyczące mechanizmu alokacji kosztów w przypadku pojazdów, które stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim. Upoważnia Komisję do przyjmowania aktów delegowanych dotyczących szczegółowych przepisów dotyczących stosowania kryteriów modulacji opłat oraz mechanizmu alokacji kosztów transgranicznej rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

Sekcja 3 obejmuje zbiórkę pojazdów wycofanych z eksploatacji.

W art. 23 nałożono na producentów obowiązek ustanowienia systemów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i uczestnictwa w nich oraz określono wymogi dotyczące tych systemów. Zobowiązuje również państwa członkowskie do zapewnienia prawidłowego funkcjonowania tych systemów.

Artykuł 24 ustanawia obowiązek dostarczania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania.

Artykuł 25 określa obowiązek uprawnionych zakładów przetwarzania do wydawania świadectw złomowania dla wszystkich poddanych obróbce pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Art. 26 wymienia obowiązki właścicieli pojazdów w zakresie dostarczania ich pojazdów do autoryzowanej stacji przetwarzania, gdy osiągną one etap wycofania z eksploatacji oraz przedstawiania późniejszego świadectwa złomowania w celu wyrejestrowania pojazdu.

Sekcja 4 dotyczy postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

W art. 27 określono obowiązki uprawnionych zakładów przetwarzania w zakresie konkretnych działań niezbędnych do prawidłowego obchodzenia się z pojazdami.

W art. 28 określono ogólne wymogi mające zastosowanie do niszczenia pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Zakazuje również mieszania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części, komponentów i materiałów z odpadami opakowaniowymi oraz zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym.

Artykuł 29 ustanawia wymagania dotyczące usuwania zanieczyszczeń z pojazdów wycofanych z eksploatacji, wskazując, że usunięte płyny i gazy muszą być przechowywane oddzielnie, podobnie jak części, komponenty i materiały zawierające ołów, kadm, rtęć i sześciowartościowy chrom. Podkreśla również, że usunięte akumulatory pojazdów elektrycznych muszą być przechowywane i traktowane zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/[Akumulatory].

Artykuł 30 zobowiązuje upoważnione zakłady przetwarzania do usunięcia części i komponentów wymienionych w załączniku VII część C przed rozdrobnieniem i określa warunki zezwalające na zwolnienie z tego wymogu.

W art. 31 określono obowiązki dotyczące usuniętych części i komponentów w zakresie oceny ich przydatności do ponownego użycia, regeneracji, odnowienia, recyklingu lub innych operacji przetwarzania oraz sposób ich oznakowania. Zawiera również listę części, których nie należy ponownie używać, regenerować ani odnawiać.

Artykuł 32 ustanawia wymogi dotyczące handlu używanymi, regenerowanymi i odnowionymi częściami i komponentami. Te części i komponenty muszą być odpowiednio oznakowane i objęte gwarancją.

Artykuł 33 stanowi, że państwa członkowskie muszą przyjąć zachęty do promowania ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów.

W art. 34 określono trzy cele: ponowne użycie i recykling pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich ponowne użycie i odzysk oraz recykling tworzyw sztucznych.

Art. 35 wprowadza zakaz składowania odpadów nieobojętnych, które nie są przetwarzane w technologii porozdrabniania.

W art. 36 określono zasady obliczania celów w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku w sytuacjach, gdy pojazdy wycofane z eksploatacji są wysyłane do innego kraju w celu przetworzenia.

Rozdział V zawiera przepisy dotyczące używanych pojazdów i ich wywozu.

Sekcja 1 dotyczy statusu używanych pojazdów. Artykuł 37 zobowiązuje właściciela pojazdu dokonującego przeniesienia własności pojazdu do wykazania, że pojazd podlegający przeniesieniu nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.

Sekcja 2 zawiera kilka przepisów regulujących wywóz używanych pojazdów.

Artykuł 38 określa warunki wywozu używanych pojazdów: nie powinny to być pojazdy wycofane z eksploatacji zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku I oraz muszą być sprawne. Wyjaśnia również, w jaki sposób organy celne będą sprawdzać, czy i w jaki sposób pojazdy spełniają te wymogi.

Artykuł 39 zobowiązuje organy celne do automatycznej i elektronicznej weryfikacji zgodności pojazdów przeznaczonych do wywozu z wymogami wywozowymi.

W art. 40 określono, kiedy organy celne powinny przeprowadzać kontrole używanych pojazdów przeznaczonych do wywozu.

Artykuł 41 wskazuje, kiedy organy celne powinny zawiesić wywóz używanego pojazdu przed dopuszczeniem do wywozu, art. 42 dotyczy sytuacji, w których pojazd używany powinien zostać dopuszczony do wywozu, a art. 43 przewiduje przesłanki odmowy dopuszczenia pojazdu do wywozu.

Artykuł 44 obejmuje współpracę między organami i wymianę informacji celnych, a art. 45 wskazuje system teleinformatyczny, który ma być używany w tym celu.

Rozdział VI zawiera przepisy dotyczące egzekwowania zasad zawartych w rozporządzeniu.

Artykuł 46 zobowiązuje państwa członkowskie do przeprowadzania regularnych kontroli dozwolonego leczenia zakłady, operatorzy zajmujący się naprawami i konserwacją oraz inne zakłady i podmioty gospodarcze, które mogą zajmować się pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

Artykuł 47 zobowiązuje państwa członkowskie do ustanowienia skutecznych mechanizmów współpracy na szczeblu krajowym i międzynarodowym, umożliwiających wymianę danych potrzebnych na mocy niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 48 zobowiązuje państwa członkowskie do ustanowienia skutecznych, proporcjonalnych i odstrasających sankcji za naruszenie niniejszego rozporządzenia.

W art. 49 ustanowiono przepisy dotyczące zgłaszania Komisji przez państwa członkowskie danych dotyczących zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także wdrażania obowiązków wynikających z rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

Rozdział VII to standardowy rozdział 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 dotyczące wymogu oceny rozporządzenia po 8 latach od jego przyjęcia (art. 55), uchylecia i przepisów przejściowych (art. 56) oraz wejścia w życie (art. 57).

2023/0284 (COD)

Propozycja dla A

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wymogów dotyczących obiegu zamkniętego w projektach pojazdów i gospodarowania 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 w szczególności Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej 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,

Mając na uwadze, że:

(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 dobrze prosperujące społeczeństwo, dysponujące nowoczesnymi, wydajną i konkurencyjną gospodarkę, w której w 2050 r. nie będzie emisji gazów cieplarnianych netto i w której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów. Aby polityka produktowa Unii przyczyniła się do obniżenia emisji dwutlenku węgla na poziomie światowym, należy zapewnić, aby produkty wprowadzane do obrotu i sprzedawane w Unii były pozyskiwane, wytwarzane i poddawane obróbce pod koniec ich przydatności do użycia w zrównoważony sposób.

(2) Sektor motoryzacyjny w istotny sposób przyczynia się do wykorzystania energii i zasobów materiałowych przez Unię, a tym samym do wytwarzania gazów cieplarnianych. Produkcja pojazdów w państwach trzecich, które są wprowadzane na rynek unijny, przyczynia się do generowania globalnych gazów cieplarnianych, co z kolei ma negatywny wpływ na środowisko w Unii. Przejście od wykorzystywania paliw kopalnych w pojazdach do mobilności zeroemisyjnej, przewidziane w pakiecie Fit for 55, jest jednym z warunków osiągnięcia celu neutralności klimatycznej w 2050 r. Zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych z sektora motoryzacyjnego związane z fazą użytkowania pojazdów. Przemysł motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników aluminium pierwotnego, stali i tworzyw sztucznych, związanych z produkcją nowych pojazdów wprowadzanych do Unii

¹ Dz.U. .

² Dz.U. .

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

rynek. Może to oznaczać znaczny wpływ na środowisko, związany z energią potrzebną do wydobycia i przetwarzania tych materiałów. Ślad środowiskowy związany z produkcją nowych pojazdów może wzrosnąć wraz z trwającą elektryfikacją floty, a także z powodu szerszego stosowania elektroniki w przyszłych modelach, które wymagają znacznej ilości krytycznych i strategicznych surowców oraz metali szlachetnych, takich jak miedź i pierwiastki ziem rzadkich. Rezultatem tych zmian jest to, że faza produkcji może mieć większy wpływ na środowisko niż faza użytkowania pojazdów. Ponadto obecne wymogi prawa unijnego dotyczące gospodarowania odpadami skutkują nieoptymalnym odzyskiwaniem zasobów z pojazdów wycofanych z eksploatacji i istnieje duży potencjał w zakresie zwiększenia ilości i jakości części, komponentów i materiałów przeznaczonych do ponownego wykorzystania, regenerowane, odnowione lub poddane recyklingowi z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Aby zaradzić tym wpływom na środowisko i przyczynić się do dekarbonizacji sektora, konieczna jest poprawa funkcjonowania jednolitego rynku i przyspieszenie przechodzenia przemysłu motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym.

Jest to zgodne z komunikatem Komisji z dnia 11 marca 2020 r. pt. „Nowy plan działania dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym – na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy”⁴, w którym wezwano do przeglądu obowiązujących przepisów w celu „promowania modeli biznesowych o bardziej zamkniętym obiegu poprzez powiązanie kwestii projektowych z utylizacją produktów wycofanych z eksploatacji, rozważenie przepisów dotyczących obowiązkowej zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w przypadku niektórych materiałów oraz poprawa wydajności recyklingu”. Rada⁵ i Parlament⁶ podkreśliły również potrzebę przyjęcia nowych unijnych przepisów w tych kwestiach, które zastąpiłyby obowiązujące przepisy dotyczące homologacji typu pojazdów pod względem przydatności do ponownego użycia, recyklingu i odzysku oraz dotyczące pojazdów wycofanych z eksploatacji.

- (3) Dyrektywa 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁷ ustanawia zharmonizowane wymogi dotyczące przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz cele w zakresie ponownego użycia i recyklingu pojazdów oraz ponownego użycia i odzysku. Ustanawia obowiązki w zakresie zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także obowiązki podmiotów gospodarczych, w szczególności ograniczające stosowanie metali ciężkich w pojazdach. Tworzy również podstawowe zasady dotyczące rozszerzonej odpowiedzialności producenta, zobowiązując producentów pojazdów do pokrycia części kosztów zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji.

- (4) W przeprowadzonej przez Komisję ocenie dyrektywy 2000/53/WE⁸ podkreślono, że skutecznie osiągnęła ona wiele z jej pierwotnych celów, zwłaszcza eliminację kadmu, ołowiu, rtęci i sześciowartościowego chromu z pojazdów, zwiększenie liczby punktów zbiórki odpadów pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz osiągnięcie celów w zakresie odzysku i recyklingu. Ocena wykazała jednak, że dyrektywa jednak

w niewystarczający sposób odnosiła się do ważnych kwestii związanych ze zbieraniem pojazdów wycofanych z eksploatacji i nie była już dostosowywana do zapewniania wysokiej jakości przetwarzania tych pojazdów.

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

⁵ Konkluzje Rady z 17 grudnia 2020 r. „Ekologiczny i okrężny proces odbudowy”.

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

⁷ Dyrektywa 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 269 z 21.10.2000, s. 34).

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

- (5) Dyrektywa 2005/64/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁹ reguluje homologację typu pojazdów w odniesieniu do ich przydatności do ponownego użycia, recyklingu i odzysku, tak aby pojazdy te spełniały cele określone w dyrektywie 2000/53/WE po ich zakończeniu etap życia. Dyrektywa ta nie przyczyniła się skutecznie do znacznej poprawy możliwości ponownego użycia, recyklingu i odzysku nowych pojazdów i nie jest dostosowana do cech nowych pojazdów, które znacznie się zmieniły od czasu wejścia w życie tej dyrektywy.
- (6) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858¹⁰ wprowadziło kompleksowy system homologacji typu i nadzoru rynku pojazdów silnikowych, przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w celu zapewnienia prawidłowego funkcjonowania jednolitego rynku oraz w celu zapewnienia wysokiego poziomu efektywności środowiskowej. Potrzebny jest odrębny akt prawny do celów procedury homologacji typu UE określonej w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858. Konieczne jest określenie przepisów i wymagań dotyczących obiegu pojazdów w procesie homologacji typu UE. Aby zapewnić zgodność pojazdów z tymi wymaganiami, należy zapewnić ich weryfikację w procesie homologacji typu UE. Do homologacji typu wydanych niniejszym rozporządzeniem zastosowanie mają przepisy administracyjne rozporządzenia (UE) 2018/858, w tym przepisy dotyczące nadzoru rynku, środków naprawczych i kar. Przepisy administracyjne rozporządzenia (UE) 2018/858, w tym przepisy dotyczące nadzoru rynku, środków naprawczych i kar, mają zastosowanie do homologacji typu wydanych zgodnie z wymogami niniejszego rozporządzenia.
- (7) W celu poprawy funkcjonowania jednolitego rynku, przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony środowiska niezbędne jest ujednoczenie warunków homologacji typu pojazdów pod kątem ich przydatności do ponownego użycia, recyklingu i odzysku oraz warunków gospodarki odpadami w sektorze motoryzacyjnym. Istnieją nierozdzielne powiązania między etapem produkcji a postępowaniem z pojazdami wycofanymi z eksploatacji, ponieważ przyjazne dla środowiska postępowanie z pojazdami wycofanymi z eksploatacji zależy w dużej mierze od tego, jak pojazdy są projektowane i konstruowane. Najskuteczniejszym sposobem ułatwienia przejścia sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym jest zatem ustanowienie jednolitych ram regulacyjnych na szczeblu unijnym, obejmujących w zintegrowany i spójny sposób projektowanie, wytwarzanie, wprowadzanie do obrotu w Unii i końcowe -obróbka pojazdów na całe życie. Ma to również zasadnicze znaczenie dla rozwoju unijnego rynku surowców wtórnych, które wchodzi w skład nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu, a także dla uniknięcia barier w handlu i zakłóceń konkurencji, zapewnienia jasności prawa i poprawy efektywności środowiskowej wszystkich podmioty gospodarcze zaangażowane w projektowanie, produkcję i utylizację pojazdów po wycofaniu z eksploatacji. Aby osiągnąć te cele i konieczność
- jednolitych przepisów dotyczących jednolitego rynku kierującego się względami środowiskowymi oraz zgodnie z ogólnym prawodawstwem Unii dotyczącym homologacji typu pojazdów silnikowych, dyrektywę 2000/53/WE i dyrektywę 2005/64/WE należy zastąpić rozporządzeniem, na podstawie w sprawie art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

⁹ Dyrektywa 2005/64/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych 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. 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 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 i uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

- (8) Dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów osobowych (M1) i lekkich samochodów dostawczych (N1), które stanowią około 85 % wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii. Pozostałe pojazdy, a mianowicie pojazdy dwu- i trzykołowe, samochody ciężarowe, autobusy i przyczepy, nie podlegają żadnemu prawu unijnemu dotyczącemu ich ekoprojektu i zarządzania nimi na etapie wycofania z eksploatacji. W związku z tym, aby zapewnić ramy obiegu zamkniętego dla wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii, w tym ich przyjazne dla środowiska traktowanie, a także aby zapobiec fragmentacji jednolitego rynku, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie nie tylko do pojazdów kategorii M1 i N1, ale, częściowo także do niektórych pojazdów kategorii L (L3e-L7e), pojazdów ciężkich i ich przyczep (M2, M3, N2, N3, O). Brak jest wyczerpujących informacji dotyczących postępowania z takimi pojazdami po wycofaniu ich z eksploatacji w Unii, co uniemożliwia zastosowanie do nich takiego samego systemu, jaki ma zastosowanie do M1 i N1

pojazdów po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia. Jednak wymogi dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich obowiązkowego dostarczenia do uprawnionych zakładów przetwarzania w celu oczyszczenia oraz ich usuwania zanieczyszczeń powinny mieć zastosowanie do pojazdów kategorii L (L3e-L7e) oraz pojazdów ciężkich i ich przyczep (M2, M3, N2, N3, O). Aby ułatwić postępowanie z takimi pojazdami wycofanymi z eksploatacji, ich producenci powinni być zobowiązani do dostarczania informacji na temat usuwania i wymiany części, komponentów i materiałów z takich pojazdów. Również przepisy regulujące rozszerzoną odpowiedzialność producenta powinny mieć zastosowanie do tych kategorii pojazdów, obejmując koszty ich zbiórki i usuwania zanieczyszczeń po zakończeniu ich eksploatacji.

- (9) Problemy z wywozem używanych pojazdów dotyczą nie tylko samochodów osobowych (M1) i lekkich samochodów dostawczych (N1), ale także, jak pokazują badania¹¹, większych pojazdów. W związku z tym przepisy te powinny mieć zastosowanie również do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M2, M3, N2, N3, O).

- (10) Pojazdy specjalnego przeznaczenia są zaprojektowane do pełnienia określonej funkcji i wymagają specjalnych konstrukcji nadwozia, które nie są w pełni kontrolowane przez producenta. W związku z tym nie można prawidłowo obliczyć wskaźników przydatności do ponownego użycia, recyklingu i odzysku. W przypadku tych pojazdów zastosowanie powinny mieć wyłącznie przepisy dotyczące zbierania, usuwania zanieczyszczeń i obowiązkowego usuwania części i komponentów. Koszty prowadzenia tych działań powinni ponosić producenci w ramach systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Przepisy dotyczące substancji w pojazdach powinny mieć również zastosowanie do pojazdów specjalnego przeznaczenia, tak jak to wynika z dyrektywy 2000/53/WE. Producent pojazdów, którym udzielono homologacji typu w ramach wieloetapowej homologacji typu na drugim etapie, nie jest w stanie obliczyć współczynników przydatności do ponownego użycia, recyklingu i odzysku dla pojazdów skompletowanych. Należy zatem wymagać, aby tylko pojazd podstawowy był zgodny z niniejszym rozporządzeniem.

- (11) Jedno z największych praktycznych wyzwań związanych ze stosowaniem dyrektywy 2000/53/WE dotyczy ustalenia, czy pojazd stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, w szczególności w przypadku transgranicznych przewozów pojazdów. Pomimo wydania wytycznych¹² w tej kwestii, taka ocena pozostaje problematyczna. Konieczne jest zatem zapewnienie prawnie wiążących, precyzyjnych kryteriów pozwalających na ustalenie pojazdu wycofanego z eksploatacji. Kryteria te powinny być stosowane przez wszystkie podmioty gospodarcze i właścicieli pojazdów zajmujących się pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

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

¹² Wytyczne korespondentów nr 9 w sprawie przemieszczania odpadów pojazdów,

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

- (12) Ocena dyrektywy 2000/53/WE wykazała, że przepisy tej dyrektywy dotyczące projektowania pojazdów mające na celu ułatwienie ich demontażu i wykorzystywania materiałów pochodzących z recyklingu miały bardzo ograniczony wpływ na projektowanie i produkcję nowych pojazdów, ponieważ nie były wystarczająco szczegółowe, konkretne i wymierne.
- (13) Uwzględnienie projektu wszystkich pojazdów wprowadzanych do obrotu w Unii oraz etapu wycofania ich z eksploatacji wymaga ustanowienia zharmonizowanych wymogów dotyczących obiegu zamkniętego weryfikowanych na etapie homologacji typu. Projektowanie i wytwarzanie pojazdów w taki sposób, aby ich części i komponenty nadawały się do ponownego użycia, a zawarte w nich materiały nadawały się do recyklingu, ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia sytuacji, w której te części, komponenty i materiały nie będą mogły być odpowiednio wykorzystane, gdy pojazd dobiegnie końca. Dlatego producenci pojazdów i ich dostawcy powinni zintegrować strategie projektowe, które poprawiają możliwość ponownego użycia i recyklingu na wczesnym etapie rozwoju nowych pojazdów. W związku z tym należy nadal konstruować nowe typy pojazdów w taki sposób, aby nadawały się do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % masy i ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 % masy, jak już przewidziano w dyrektywie 2005/64/WE. W celu zapewnienia, aby obliczanie wskaźników przydatności do ponownego użycia, recyklingu i odzysku odbywało się w jednolity sposób i aby można było je monitorować, należy ustanowić nową metodę obliczania i weryfikacji wskaźników przydatności pojazdu do ponownego użycia, recyklingu i odzysku. Metodologia ta powinna lepiej odzwierciedlać rzeczywisty potencjał nowego pojazdu w zakresie recyklingu, ponownego użycia i odzysku po wycofaniu z eksploatacji, przy jednoczesnym uwzględnieniu postępu technologicznego. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia takiej metodyki. Do czasu ustanowienia takiej metodologii współczynniki przydatności do ponownego użycia, recyklingu i odzysku powinny być nadal obliczane zgodnie z normą ISO 22628:2002, zgodnie z dyrektywą 2005/64/WE.
- (14) Pojazdy powinny być projektowane i produkowane w sposób ograniczający obecność substancji potencjalnie niebezpiecznych. W swoim komunikacie z dnia 14 października 2020 r. w sprawie „Strategii w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważonego rozwoju – w kierunku środowiska wolnego od toksycznych” („Strategia w zakresie chemikaliów na rzecz zrównoważonego rozwoju”)¹³ Komisja stwierdziła, że substancje budzące obawy należy minimalizować i zastępować je w miarę możliwości, stopniowe wycofywanie najbardziej szkodliwych substancji do użytku innego niż niezbędne dla społeczeństwa, w szczególności w produktach konsumpcyjnych. W związku z tym ilość substancji potencjalnie niebezpiecznych jako składników materiałów stosowanych w pojazdach lub jakichkolwiek części lub elementów pojazdów powinna być ograniczona do minimum, aby zapewnić, że pojazdy, jak również materiały pochodzące z recyklingu pojazdów, nie mają szkodliwego wpływu na ludzi dla zdrowia lub środowiska przez cały cykl ich życia.
- (15) Dyrektywa 2000/53/WE ogranicza już stosowanie ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu w pojazdach i przewiduje wyjątki, w przypadku gdy takie substancje mogą być używane w niektórych zastosowaniach. Niniejsze rozporządzenie powinno przejąć te istniejące przepisy. Aby jednak zapewnić spójność prawodawstwa dotyczącego chemikaliów, ograniczenia dotyczące wprowadzania do obrotu i stosowania innych substancji w pojazdach powinny zostać uwzględnione w rozporządzeniu (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁴. Podobnie ograniczenia w stosowaniu substancji uregulowanych w art

¹³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 14 listopada 2020 r. „Strategia chemiczna na rzecz zrównoważonego rozwoju – w kierunku środowiska wolnego od toksyn” (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), powołujące Europejską Agencję Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE i uchylające Rada

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/102115 powinno zostać wprowadzone w oparciu o przepisy tego rozporządzenia. W związku z tym niniejsze rozporządzenie nie powinno umożliwiać ograniczania stosowania w pojazdach substancji innych niż ołów, rtęć, kadm i sześciowartościowy chrom.

- (16) Dyrektywa 2000/53/WE przewiduje wyjątki od ograniczeń dotyczących stosowania ołowiu i kadmu w akumulatorach stosowanych w pojazdach, które zostały przejęte niniejszym rozporządzeniem. Stosowanie substancji w bateriach jest jednak kompleksowo uregulowane w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2023/[Baterie]¹⁶.
- W związku z tym należy zająć się takimi substancjami, a ostatecznie ich ograniczenia i związane z nimi zwolnienia przenieść, w stosownych przypadkach, do tego rozporządzenia i nie należy ich regulować w niniejszym rozporządzeniu. Przed wprowadzeniem takich ograniczeń na mocy rozporządzenia (UE) nr 2023/[baterie] należy przeprowadzić kompleksową ocenę na podstawie tego rozporządzenia, aby stwierdzić, czy zwolnienie jest nadal wymagane i w jakim zakresie.
- (17) W celu uwzględnienia postępu naukowo-technicznego należy nadal przekazywać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany zwolnień z ograniczeń w sprawie stosowania ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu w pojazdach na podstawie niniejszego rozporządzenia. Zmiana lub usunięcie takich zwolnień powinna być poprzedzona oceną społeczno-ekonomicznych skutków takiej zmiany, której nie ma w dyrektywie 2000/53/WE, w tym rozważeniem dostępności substancji alternatywnych oraz wpływu na zdrowie człowieka 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 takiej ocenie.
- (18) Aby zwiększyć obieg zamknięty w sektorze motoryzacyjnym, pojazdy powinny być stopniowo projektowane i produkowane w taki sposób, aby zamiast surowców pierwotnych wykorzystywać materiały pochodzące z recyklingu. Wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu pozwala na bardziej zasobooszczędne wykorzystanie materiałów, dekarbonizację produkcji i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko związanego z wykorzystaniem surowców pierwotnych. Zwiększony obieg zamknięty dla pojazdów produkowanych w państwach trzecich, które są wprowadzane do obrotu w Unii, również przyczyni się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych na całym świecie, w tym w Unii. Zmniejsza również zależności surowcowe i energetyczne związane z dostawami surowców pierwotnych, a jednocześnie wzmacnia rynek surowców wtórnych. Chociaż nie ma wymagań dotyczących wykorzystania materiałów pochodzących z recyklingu na poziomie światowym, wielu producentów zastosowało już materiały pochodzące z recyklingu w swoich pojazdach. Ustanowienie celów i jednolitych przepisów dotyczących sposobu obliczania zawartości materiałów pochodzących z recyklingu zapewni pewność prawa i przyczyni się do stworzenia uczciwej konkurencji między producentami. Wymogi będą miały zastosowanie do wszystkich producentów zamierzających wprowadzać pojazdy do obrotu w Unii, niezależnie od ich siedziby. Uznając znaczenie globalnych łańcuchów wartości w

Rozporządzenie (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94 oraz dyrektywa 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. w sprawie trwałych zanieczyszczeń organicznych (Dz.U. L 169 z 25.6.2019, s. 45).

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 [...]).

motoryzacyjnego rozporządzenie powinno umożliwiać pozyskiwanie surowców wtórnych spoza Unii.

- (19) Ze względu na niski wskaźnik recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz z uwagi na ogólny negatywny wpływ innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych, należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu w nowych pojazdach należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumpcyjnych. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać dwadzieścia pięć procent plastiku pochodzącego z recyklingu pokonsumenckich odpadów plastikowych. Dwadzieścia pięć procent docelowej zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu powinno zostać osiągnięte poprzez włączenie do danego typu pojazdu tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia metodyki obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskanych odpowiednio z odpadów pokonsumpcyjnych i pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecne i włączone do typu pojazdu.
- (20) Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie stali pochodzącej z recyklingu w nowych pojazdach pozostaje na niskim poziomie. Aby przyczynić się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wesprzeć dążenie przemysłu motoryzacyjnego do neutralności klimatycznej, należy przyznać uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej delegowane Komisji w odniesieniu do ustalenia minimalnego udziału stali poddanej recyklingowi ze stalowych odpadów pokonsumpcyjnych, która ma być obecna i wykorzystywana w typach pojazdów. Ustalenie przyszłego celu powinno zostać poprzedzone przez Komisję specjalnym badaniem obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z wykonalnością takiego celu. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia metodyki obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskanej z pokonsumpcyjnych odpadów stalowych obecnych w typie pojazdu i włączonych do niego.
- (21) Istnieje możliwość zwiększenia wykorzystania materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach do innych celów materiałów powszechnie stosowanych w przemyśle motoryzacyjnym, dla 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 ulegają poprawie. Właściwe jest zatem, aby Komisja oceniła celowość, wykonalność i wpływ określenia celów dotyczących zawartości materiałów pochodzących z recyklingu neodym, dysproz, prazeodym, terb, samar, bor stosowane w magnesach trwałych, a także do aluminium i jego stopów lub magnezu i jego stopów. Aby możliwe było ustalenie docelowych wartości docelowych dla określonych rodzajów stopów aluminium i magnezu, badanie powinno ogólnie dotyczyć dopasowania popytu przez podaż wtórną, a w szczególności zbadać kompromis między maksymalizacją korzyści skali poprzez określenie minimalnej liczby rodzin stopów w przeciwieństwie do maksymalizacji zachowania wartości poprzez sortowanie według szerszego zakresu określonych typów stopów.
- (22) W celu pobudzenia słabo rozwiniętych rynków surowców wtórnych należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do ustanowienia minimalnego udziału minimalny udział aluminium i jego stopów, magnezu i jego stopów, neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumpcyjnych, który musi być obecny w typach pojazdów i być w nich zawarty. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy przyznać uprawnienia wykonawcze

Komisję do ustanowienia metodologii obliczania i weryfikacji udziału materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumpcyjnych w typach pojazdów. Metodologia konieczne jest doprecyzowanie definicji złomu pokonsumpcyjnego i złomu przedkonsumpcyjnego. Ma to znaczenie dla zachęcania do poprawy jakości i zachowania wartości, w szczególności w przypadku frakcji pokonsumpcyjnych. Aby promować dekarbonizację poprzez wykorzystanie większej ilości materiałów pochodzących z recyklingu, konieczne są jasne definicje zachęcające do recyklingu złomu pokonsumpcyjnego przy jednoczesnym ograniczeniu do minimum wykorzystania złomu przedkonsumpcyjnego, który zwykle wiąże się z takim samym śladem węglowym jak surowiec pierwotny.

(23) Zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) [ustawa o CRM] Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁷ oraz mając na uwadze, że konieczne jest ustanowienie w tym rozporządzeniu przepisów dotyczących zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach oraz surowców krytycznych wykorzystywanych w części i komponentów pojazdów, przepisy te powinny mieć zastosowanie jako sektorowa implementacja przepisów zawartych w rozporządzeniu (UE) [ustawa CRM].

Zapewni to usprawnienie i integrację różnych obowiązków w zakresie informacji, etykietowania i usuwania w ramach procedur niniejszego rozporządzenia z obowiązkami dotyczącymi innych części, komponentów i materiałów.

(24) Aby zapewnić recykling baterii zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2023/[baterie] oraz aby silniki napędu elektrycznego, które zawierają znaczne ilości pierwiastków ziem rzadkich, mogły być również wymieniane i poddawane recyklingowi, konieczne jest wprowadzenie wymogów projektowych dla nowych typów pojazdów, zapewniających możliwość łatwego demontażu tych akumulatorów i silników napędu elektrycznego przez autoryzowane zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawami i konserwacją na każdym etapie cyklu życia pojazdu. W celu uwzględnienia postępu naukowo-technicznego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany niniejszego rozporządzenia poprzez zmianę wykazu części i części, które mają być przeznaczone do demontażu i wymiany z pojazdów. W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania tego wymogu projektowego należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze.

(25) System homologacji typu ustanowiony w rozporządzeniu (UE) 2018/858 wymaga, aby producenci do konstruowania ich pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z homologowanym typem pojazdu. Aby zapewnić przestrzeganie przez producentów wymogów dotyczących obiegu zamkniętego, które mają do nich zastosowanie na etapie homologacji typu i które są określone w niniejszym rozporządzeniu, oraz aby organy udzielające homologacji typu mogły zweryfikować zgodność, producenci muszą zawrzeć informacje wymagane do procedury homologacji typu w folderze informacyjnym. Aby zwiększyć przejrzystość i zapewnić, że wymagane informacje dotyczące homologacji typu są przedstawiane w sposób spójny z wymogami zawartymi w innych aktach prawnych regulujących wymagania dotyczące homologacji typu pojazdów, Komisja powinna zmienić przepisy ustanowione w art.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/68318, które normalizuje tzw

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

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 takich pojazdów (Dz.U. L 163 z 26.5.2020, s. 1).

dokumenty i informacje, które należy zamieścić w folderze informacyjnym, a tym samym określić wymogi administracyjne dotyczące homologacji typu.

- (26) Aby zapewnić podjęcie przez producentów samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych działań zapewniających spełnienie wymogów dotyczących obiegu zamkniętego określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz zachęcenie ich do poprawy obiegu zamkniętego typów pojazdów, które wprowadzają do obrotu, powinny sporządzić kompleksową strategię obiegu zamkniętego dla każdego nowego typu i przedstawić ją organowi udzielającemu homologacji typu. Strategia ta powinna opierać się na sprawdzonych technologiach, które są dostępne lub są w trakcie opracowywania w momencie ubiegania się o homologację typu pojazdu i powinny być okresowo aktualizowane. Komisja powinna regularnie składać sprawozdania na temat obiegu zamkniętego w sektorze motoryzacyjnym w oparciu o strategię dotyczące obiegu zamkniętego dostarczone przez producentów. W celu uwzględnienia postępu naukowo-technicznego w produkcji pojazdów i zarządzaniu pojazdami wycofanymi z eksploatacji, rozwoju rynku w sektorze motoryzacyjnym oraz zmian regulacyjnych, uprawnienie do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej należy przekazać Komisji uprawnienia do zmiany załącznika zawierającego wymogi dotyczące treści strategii obiegu zamkniętego i jego aktualizacji.
- (27) Aby zwiększyć przejrzystość wykorzystania materiałów pochodzących z recyklingu w sektorze motoryzacyjnym i zapewnić zachęty do zwiększania poziomów zawartości materiałów pochodzących z recyklingu, producenci pojazdów powinni być zobowiązani do dostarczania dokumentacji technicznej wykazującej odsetek materiałów pochodzących z recyklingu obecnych w nowych typach pojazdów, które są przedstawiane do homologacji typu. Wymóg ten powinien mieć zastosowanie do wybranych materiałów, w przypadku których zwiększenie poziomu zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach przyniosłoby szczególnie istotne korzyści dla środowiska. Obowiązkową deklarację należy złożyć do organu udzielającego homologacji typu wraz z innymi dokumentami w ramach wniosku o udzielenie homologacji typu.
- (28) Dostęp do aktualnych informacji i terminowa komunikacja między producentami pojazdów a podmiotami zajmującymi się gospodarką odpadami w całym łańcuchu wartości w branży motoryzacyjnej są niezbędne do maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów pojazdu oraz do zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdy wycofane z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić podmiotom zajmującym się gospodarką odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawami i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminujący dostęp do informacji umożliwiających bezpieczny demontaż i wymianę niektórych części, podzespołów i materiałów znajdujących się w pojeździe. Informacje powinny prowadzić podmioty zajmujące się gospodarką odpadami oraz podmioty zajmujące się naprawami i konserwacją przez kolejne kroki i zawierać jasne instrukcje dotyczące korzystania z narzędzi lub technologii wymaganych do uzyskiwania dostępu do akumulatorów pojazdów elektrycznych i ich wyjmowania, w tym narzędzi lub technologii umożliwiających ich bezpieczne rozładowanie, oraz e-drive Motoryzacja. Informacje te powinny również pomóc w identyfikacji, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) [ustawa o CRM]. Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być udostępniane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przedłożyli wymagane informacje. W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawami i konserwacją, uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej należy przekazać Komisję w odniesieniu do zmiany załącznika V.

- (29) Chociaż kodowanie cyfrowe jest coraz częściej stosowane do kontroli różnych części i komponentów w pojeździe, ocena dyrektywy 2000/53/WE wykazała, że takie kodowanie może utrudniać ponowne użycie, regenerację i regenerację niektórych części i komponentów. Istotne jest zatem, aby producenci pojazdów byli zobowiązani do dostarczania informacji umożliwiających profesjonalnym podmiotom zajmującym się gospodarką odpadami przezwycięzenie problemów stwarzanych przez te kodowane cyfrowo części i komponenty w pojeździe, w przypadku gdy takie kodowanie uniemożliwia naprawę, konserwację lub wymianę w innym pojeździe.
- (30) Producenci i ich dostawcy powinni stosować normy kodowania komponentów i materiałów, które zostały pierwotnie ustanowione w decyzji Komisji 2003/138/WE¹⁹, do etykietowania i identyfikacji plastikowych i elastomerowych części, komponentów i materiałów pojazdów. Powinni zapewnić, aby wszystkie części i komponenty pojazdów były oznakowane zgodnie z innymi mającymi zastosowanie przepisami unijnymi, w szczególności dotyczącymi etykietowania akumulatorów i magnesów trwałych znajdujących się w pojazdach, które wprowadzają do obrotu. W celu uwzględnienia postępu naukowo-technicznego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika VI określającego, w jaki sposób części i komponenty pojazdy powinny być oznakowane.
- (31) Aby ułatwić utylizację pojazdów wycofanych z eksploatacji, producenci pojazdów powinny dostarczać za pomocą narzędzi cyfrowych dokładnych, kompletnych i aktualnych informacji na temat bezpiecznego demontażu i wymiany części i podzespołów pojazdu. Należy zatem opracować i udostępnić paszport pojazdu o obiegu zamkniętym jako nośnik danych dla takich informacji w sposób spójny z innymi cyfrowymi narzędziami i platformami informacyjnymi, które już istnieją lub są w dalszym ciągu rozwijane w sektorze motoryzacyjnym na ekologiczności pojazdów i dostosowane do odpowiednich przepisów rozporządzenia (UE) 2023 [baterie], rozporządzenia [ESPR] Parlamentu Europejskiego i Rady²⁰ oraz rozporządzenia [Euro 7] Parlamentu Europejskiego i Rady²¹.
- W celu zapewnienia jednolitych warunków dla wykonania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określenia wymogów dotyczących projektu technicznego i działania paszportu oraz zasad dotyczących lokalizacji nośnika danych lub innego identyfikatora umożliwiającego dostęp do paszportu w pojeździe.
- (32) W celu zapewnienia, aby producenci i inne podmioty gospodarcze podlegali tym samym przepisom we wszystkich państwach członkowskich, konieczne jest ustanowienie zharmonizowanych przepisów dotyczących gospodarowania odpadami z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Powinno to prowadzić do wysokiego poziomu ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska w całej Unii. Spowodowałoby to również dalszą harmonizację jakości usług gospodarowania odpadami świadczonych przez podmioty gospodarcze oraz ułatwiłoby funkcjonowanie rynku surowców wtórnych.
- (33) W celu zagwarantowania bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji każdy zakład lub przedsiębiorstwo zamierzające przetwarzać odpady

¹⁹ Decyzja Komisji 2003/138/WE z dnia 27 lutego 2003 r. ustanawiająca normy kodowania części i materiałów dla pojazdów zgodnie z dyrektywą 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 53 z 28.2.2003, s. 58–59).

²⁰ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy ustalania wymogów dotyczących ekoprojektu dla produktów zrównoważonych i uchylającego dyrektywę 2009/125/WE.

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

operacje tymi pojazdami powinny uzyskać zezwolenie od właściwego organu. Zezwolenia należy udzielić wyłącznie wówczas, gdy zakład lub przedsiębiorstwo posiada zdolności techniczne, finansowe i organizacyjne niezbędne do przeprowadzania czynności związanych z utylizacją pojazdów wycofanych z eksploatacji w sposób zgodny z obowiązującym prawem unijnym i krajowym, w tym ze szczególnymi wymogami dotyczącymi przetwarzania ustanowione w niniejszym rozporządzeniu. Ponadto upoważnione zakłady przetwarzania powinny mieć uprawnienia do wydawania świadectw złomowania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

- (34) Dyrektywa 2000/53/WE nakłada na producentów pojazdów podstawowy obowiązek pokrycia części kosztów zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji. Opierając się na tym obowiązku, zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” i zgodnie z ogólnymi minimalnymi wymogami dotyczącymi systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta określonymi w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE²², należy ustanowić na poziomie Unii wymogów dotyczących obowiązków producentów pojazdów związanych z zarządzaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Producenci powinni mieć rozszerzoną odpowiedzialność producenta za pojazdy, które wprowadzili do obrotu, gdy osiągną one etap wycofania z eksploatacji. Rozszerzona odpowiedzialność producenta powinna obejmować obowiązki zapewnienia, aby pojazdy udostępniane przez producentów na rynku w państwie członkowskim były zbierane i przetwarzane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aby podmioty zajmujące się gospodarką odpadami przetwarzające takie pojazdy spełniały cele recyklingu określone w niniejszym rozporządzeniu .
- (35) Aby ułatwić monitorowanie przestrzegania przez producentów ich obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, państwa członkowskie powinny ustanowić rejestr producentów. Wymogi dotyczące rejestracji powinny zostać 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 wynikających z rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Cechy i aspekty proceduralne związane z tym rejestrem powinny być również spójne z rejestrem producentów ustanowionym rozporządzeniem (UE) 2023/[OP: Baterie], aby umożliwić producentom pojazdów i producentom akumulatorów korzystanie z jednego i tego samego rejestru.
- (36) W przypadku gdy producent po raz pierwszy udostępnia pojazdy na rynku na terytorium państwa członkowskiego, w którym producent nie ma siedziby, powinien wyznaczyć wyznaczonego przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta.
- (37) Producenci powinni mieć możliwość wyboru, czy będą wykonywać swoje obowiązki wynikające z rozszerzonej odpowiedzialności producenta indywidualnie czy zbiorowo, za pośrednictwem organizacji odpowiedzialności producenta, które przejmą odpowiedzialność w ich imieniu. Organizacje odpowiedzialne za producentów powinny zapewnić poufność danych przekazywanych im przez producentów. Aby zapewnić należyte uwzględnienie interesów wszystkich podmiotów gospodarczych i uniknąć sytuacji, w której podmioty gospodarujące odpadami są stawiane w niekorzystnej sytuacji przy podejmowaniu decyzji w ramach systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta, należy zapewnić sprawiedliwą reprezentację producentów i podmiotów gospodarujących odpadami w władze tych organizacji.
- (38) Producenci powinni finansować część kosztów zbiórki i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, niezbędnych do spełnienia wymogów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, w szczególności obowiązków mających na celu zapewnienie wyższej jakości surowców wtórnych odzyskiwanych z pojazdów. Dokładny poziom kosztów takich operacji, które powinny być

²² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/98/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie odpadów i uchylająca niektóre dyrektywy (Dz.U. L 312 z 22.11.2008, s. 3).

pokrywane przez producentów powinny być ustalane z uwzględnieniem przychodów uprawnionych zakładów przetwarzania i innych podmiotów gospodarujących odpadami uzyskanych ze sprzedaży używanych części zamiennych lub komponentów oraz surowców wtórnych odzyskanych z pojazdów wycofanych z eksploatacji. W tym celu właściwe organy, we współpracy z producentami i podmiotami zajmującymi się gospodarką odpadami, powinny monitorować średnie koszty działań związanych ze zbiórką, recyklingiem i przetwarzaniem, a także poziom wkładów finansowych wnoszonych przez producentów, aby zapewnić sprawiedliwy przydział kosztów między wszystkimi zainteresowanymi operatorami.

- (39) Wkłady finansowe producentów powinny również pokryć koszty kampanii edukacyjnych mających na celu zwiększenie zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji, stworzenie systemu powiadamiania o wydawaniu i przekazywaniu świadectw złomowania oraz gromadzenie i zgłaszanie danych do kompetentnej władze. Wszystkie te działania są niezbędne do zapewnienia właściwego zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w szczególności do śledzenia pojazdów, za które zgodnie z niniejszym rozporządzeniem odpowiadają producenci.
- (40) Producenci, którzy zdecydują się indywidualnie wypełniać swoje obowiązki wynikające z rozszerzonej odpowiedzialności producenta, powinni również złożyć gwarancję na pokrycie kosztów zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Takie gwarancje mogą być stosowane w szczególności w przypadkach, gdy zainteresowani producenci stają się niewypłacalni lub trwale zaprzestają działalności operacyjnej.
- (41) W przypadku gdy producent wspólnie z organizacją odpowiedzialności producenta wykonuje swoje obowiązki wynikające z rozszerzonej odpowiedzialności producenta, wkłady finansowe wpłacane przez producenta powinny podlegać modulacji w oparciu o zharmonizowane kryteria. Takie kryteria powinny tworzyć zachęty ekonomiczne dla producentów do zwiększania obiegu zamkniętego w projektowaniu i produkcji nowych pojazdów, biorąc pod uwagę ilość materiałów pierwotnych i pochodzących z recyklingu w pojeździe, zakres, w jakim zawiera on części, komponenty i materiały, które są trudne do usunąć, zdemontować, ponownie użyć lub poddać recyklingowi, a także ilość zawartych w nim substancji niebezpiecznych. Aby uniknąć zakłócenia jednolitego rynku, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie szczegółowych zasad dotyczących sposobu, w jaki kryteria do modulacji wkładów finansowych wpłacanych na rzecz organizacji odpowiedzialnych za producentów.
- (42) Ponieważ pojazdy często stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim niż w państwie członkowskim, w którym zostały zarejestrowane po raz pierwszy, konieczne jest wprowadzenie przepisów dotyczących transgranicznej rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Te przepisy powinny to zapewnić odpowiedzialność producenta należycie pokrywa koszty zbiórki i przetwarzania poniesionych przez podmioty gospodarujące odpadami w państwie członkowskim, w którym pojazd staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji. W tym celu producent powinien wyznaczyć przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta w każdym państwie członkowskim i ustanowić mechanizmy do współpracy transgranicznej z odpowiednimi podmiotami zajmującymi się gospodarką odpadami. Wprowadzenie takiego mechanizmu przyczynia się do stworzenia równych warunków działania zatwierdzonych zakładów przetwarzania w całej Unii i ułatwia rozwój ogólnounijnych podejść w przypadku indywidualnej odpowiedzialności producenta.
- (43) Aby zapewnić przestrzeganie tych obowiązków i uniknąć zakłóceń na jednolitym rynku, uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej należy przekazać Komisji w zakresie ustanawiania dalszych szczegółowych zasad dotyczących obowiązków producentów,

Państwa i podmioty gospodarujące odpadami oraz cechy mechanizmów transgranicznych.

- (44) Kluczowym warunkiem należytego traktowania pojazdów wycofanych z eksploatacji jest zbiórka wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno nakładać pewne obowiązki związane ze zbiorą przede wszystkim na producentów, a w drugiej kolejności na państwa członkowskie. Producenci powinni ustanowić systemy zbiórki lub uczestniczyć w ich tworzeniu, a państwa członkowskie powinny przyjąć wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić istnienie takich systemów oraz umożliwienie przez nie realizacji celów niniejszego rozporządzenia. Systemy zbiórki powinny umożliwiać właścicielom pojazdów i innym posiadaczom pojazdów dostarczenie pojazdu do autoryzowanego obiektu bez zbędnych wysiłków i kosztów. Oznacza to w praktyce, że takie systemy powinny odpowiednio obejmować całe terytorium każdego państwa członkowskiego. Powinny również umożliwiać odbiór wszystkich marek pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także części zużytych z napraw pojazdów.
- (45) Pojazdy wycofane z eksploatacji powinny być przetwarzane wyłącznie w autoryzowanych zakładach przetwarzania, dlatego też takie zakłady odgrywają kluczową rolę w zbiorze pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu ułatwienia zbiórki i zapewnienia odpowiedniej dostępności punktów zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji niniejsze rozporządzenie przewiduje możliwość tworzenia punktów zbiórki. Rola takich punktów ograniczałaby się do odbioru pojazdów wycofanych z eksploatacji, przechowywania ich w odpowiednich warunkach i transportu do autoryzowanego zakładu przetwarzania. Prowadzenie takiego punktu wymaga specjalnego zezwolenia. Punkty zbiórki powinny być zobowiązane do dostarczania wszystkich zebranych pojazdów wycofanych z eksploatacji do autoryzowanych zakładów przetwarzania.
- (46) W celu skutecznego zbierania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji konieczne jest informowanie opinii publicznej o istnieniu systemów zbierania. Właściciele pojazdów powinni mieć świadomość, że zasadniczo mogą bezpłatnie dostarczyć pojazd wycofany z eksploatacji, z akumulatorem pojazdu elektrycznego lub bez, do punktu zbiórki lub autoryzowanego zakładu przetwarzania. Kampania edukacyjna producentów lub organizacji odpowiedzialności producentów powinna również przedstawiać konsekwencje dla środowiska i zdrowia ludzi wynikające z niewłaściwego zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- (47) Upoważniony zakład przetwarzania powinien wystawić świadectwo złomowania, aby udokumentować, że pojazd wycofany z eksploatacji został poddany obróbce. Jest to niezbędne do zapewnienia właściwego nadzoru nad gospodarką pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Minimalne wymagania dotyczące tego świadectwa są obecnie określone w decyzji Komisji 2002/151/WE²³, a treść tej decyzji powinna zostać uwzględniona w niniejszym rozporządzeniu wraz z niezbędnymi dostosowaniami. Świadectwo to powinno być wydawane w formie elektronicznej i przekazywane ostatecznie właścielowi pojazdu wycofanego z eksploatacji, a następnie przekazywane przez uprawnione zakłady przetwarzania i ostatecznego właściciela właściwym organom państwa członkowskiego, ponieważ jego przedstawienie pozwala na anulowanie rejestracji pojazdu. Elektroniczny system zgłoszeń powinien umożliwiać przekazanie zarówno dokumentu potwierdzającego odbiór pojazdu wycofanego z eksploatacji, jak i świadectwa złomowania.
- (48) Pomimo zawartego w dyrektywie 2000/53/WE obowiązku przekazywania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji do autoryzowanego zakładu przetwarzania, istnieje bardzo znaczna część pojazdów, których miejsce pobytu jest nieznane i które mogły zostać nielegalnie przetwarzane lub wywożone jako pojazdy wycofane z eksploatacji lub których status nie jest odpowiednio zgłaszany organom rejestracyjnym państw członkowskich. Takie pojazdy nazywane są „pojazdami zaginionymi”. Państwa członkowskie powinny zacieśnić współpracę, aby ograniczyć

²³ Decyzja Komisji 2002/151/WE z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie minimalnych wymagań dotyczących świadectwa złomowania wydawanego zgodnie z art. 5 ust. 3 dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 50 z 21.2.2002, s. 94-95).

liczba zaginionych pojazdów. Uznawanie świadectw złomowania wydanych w innym państwie członkowskim oraz obowiązek informowania organów państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, o wydaniu świadectwa złomowania powinno pozwolić na lepsze śledzenie miejsca pobytu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

- (49) Aby zapewnić skuteczną zbiórkę pojazdów wycofanych z eksploatacji, właścicielom pojazdów należy nałożyć wyraźne obowiązki. Powinni dostarczyć swój pojazd, gdy osiągnie on fazę wycofania z eksploatacji, do punktów zbiórki lub autoryzowanych zakładów przetwarzania oraz przedstawić organom rejestracyjnym świadectwo złomowania w celu wykreślenia rejestracji pojazdu.
- (50) W celu zapewnienia jednolitego i przyjaznego dla środowiska przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji w Unii konieczne jest zapewnienie, aby autoryzowane zakłady przetwarzania przyjmowały i przetwarzały wszystkie pojazdy, części, komponenty i materiały wycofane z eksploatacji, w tym zużyte części pochodzące z napraw pojazdów, zgodnie z warunkami określonymi w ich zezwoleniach, a także zgodnie z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, najlepszymi dostępnymi technikami oraz dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/75/UE Rada²⁴.
- (51) Zważywszy na kluczową rolę zatwierdzonych zakładów przetwarzania w zarządzaniu pojazdami wycofanymi z eksploatacji w sposób, który nie ma negatywnego wpływu na środowisko lub zdrowie ludzkie oraz przyczynia się do realizacji unijnych celów gospodarki o obiegu zamkniętym, konieczne jest określenie obowiązków mających zastosowanie do takich obiektów i obejmujących całość ich działalności, od przyjęcia i składowania pojazdu wycofanego z eksploatacji do jego ostatecznego leczenia.
- (52) Aby zapewnić identyfikowalność swojej działalności, zatwierdzone zakłady przetwarzania powinny dokumentować przeprowadzone operacje przetwarzania i elektronicznie przechowywać rejestr przez co najmniej trzy lata oraz być w stanie przedstawić go na żądanie odpowiednim organom krajowym.
- (53) Usuwanie zanieczyszczeń z pojazdów wycofanych z eksploatacji jest pierwszym krokiem w kierunku zapobiegania szkodom dla środowiska, zdrowia ludzi i zagrożeniom dla bezpieczeństwa pracy. Istotne jest zatem, aby pojazd wycofany z eksploatacji został poddany niezbędnym operacjom usuwania zanieczyszczeń jak najszybciej po jego dostarczeniu do autoryzowanego zakładu przetwarzania, zanim pojazd wycofany z eksploatacji zostanie poddany dalszemu przetwarzaniu. Na tym etapie oleje odpadowe należy zbierać i przechowywać oddzielnie od innych płynów i płynów oraz poddawać dalszej obróbce zgodnie z dyrektywą 2008/98/WE. Ponadto części, komponenty i materiały zawierające ołów, kadm, rtęć i sześciowartościowy chrom należy usunąć z pojazdu wycofanego z eksploatacji, aby uniknąć negatywnego wpływu na ludzi lub środowisko.
- (54) Aby zapewnić właściwe wdrożenie rozporządzenia (UE) 2023/ [OP: rozporządzenie w sprawie baterii], wszystkie akumulatory zamontowane w pojazdach należy oddzielnie wyjmować z pojazdu wycofanego z eksploatacji i przechowywać w wyznaczonym miejscu do dalszego leczenia.
- (55) Aby zmaksymalizować potencjał ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów oraz zachować wysoką wartość materiałów wtórnych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, niektóre części i komponenty należy obowiązkowo usuwać z pojazdu zużyty przed rozdrabnianiem. Części i komponenty, o których mowa, należy usunąć w procesie demontażu ręcznego lub półautomatycznego. Aby stymulować postęp w technologiach demontażu, sortowania, rozdrabniania i wtórnego rozdrabniania, powinno być możliwe odstąpienie od wymogu

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).

w sprawie obowiązkowego usuwania części i komponentów w niektórych wyjątkowych przypadkach. Należy wykazać, że przedmiotowe części i komponenty można usunąć za pomocą tych technologii równie skutecznie, jak w przypadku procesów ręcznych lub półautomatycznych i bez obniżania jakości otrzymanych frakcji oczyszczających. Aby wziąć pod uwagę postępu technicznego i naukowego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika VII.

- (56) Gdy autoryzowane zakłady przetwarzania usuną części i komponenty z pojazdu wycofanego z eksploatacji, powinny one dokładnie ocenić i ustalić, czy te części i komponenty nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub renowacji, w oparciu o obiektywne kryteria związane z technicznymi właściwościami części i komponentów oraz wymagania dotyczące bezpieczeństwa pojazdu.
- (57) Rozporządzenie (UE) 2023/[Baterie] określa zasady dotyczące zrównoważonego rozwoju, wydajności, bezpieczeństwa, zbierania, recyklingu i drugiego życia baterii, a także informacje dotyczące usuwania baterii dla podmiotów gospodarczych. W niniejszym rozporządzeniu należy uwzględnić możliwość drugiego życia akumulatorów poprzez wyłączenie akumulatorów elektrycznych akumulatora pojazdu z istotnych części lub podzespołów” w celu umożliwienia nieodpłatnego oddania pojazdu do leczenia bez akumulatora pojazdu elektrycznego.
- (58) Uznając potencjał regeneracji i renowacji w sektorze motoryzacyjnym oraz ich wkład w gospodarkę o obiegu zamkniętym, konieczne jest zapewnienie jasności prawa podmiotom gospodarczym zaangażowanym w ten sektor. Należy zatem wyjaśnić, że części i komponenty usunięte z pojazdu wycofanego z eksploatacji, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub renowacji, nie powinny być uznawane za odpady. Jest to konieczne, aby ułatwić wysyłkę, transport lub jakikolwiek inny transfer takich części i komponentów. Właściwe organy krajowe powinny mieć możliwość zażądania od autoryzowanego zakładu przetwarzania, który usunął daną część lub podzespół, dokumentacji potwierdzającej, za pomocą specjalnej oceny, przydatność techniczną odpowiednich części i podzespołów do regeneracji, renowacji lub
- ponowne użycie.
- (59) W swojej ocenie dyrektywy 2000/53/WE Komisja stwierdziła, że używane części zamienne i komponenty są oferowane ogółowi społeczeństwa przez niezidentyfikowanych dostawców i często pochodzą z nielegalnej działalności. W związku z tym należy ustanowić nowe wymagania dotyczące obrotu używanymi, regenerowanymi lub odnowionymi częściami i komponentami. Takie części i podzespoły powinny być przede wszystkim oznakowane nalepką zawierającą numer identyfikacyjny pojazdu, z którego dana część lub część została wymontowana oraz dane operatora, który je wymontował, a także posiadać gwarancję.
- (60) W interesie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska niektórych komponentów i części, które zostały usunięte z pojazdów wycofanych z eksploatacji, nie należy ponownie wykorzystywać, przerabiać ani odnawiać. Takie części i komponenty nie powinny być wykorzystywane ani do budowy nowych pojazdów, ani w pojazdach już wprowadzonych na rynek.
- (61) Aby zachęcić do rozwoju i prawidłowego funkcjonowania rynku części i komponentów wielokrotnego użytku, regenerowanych i regenerowanych w Unii, należy zachęcać państwa członkowskie do podejmowania niezbędnych zachęt na szczeblu krajowym w celu promowania ponownego użycia, renowacji i regeneracji części i komponentów, niezależnie od tego, czy są one usuwane podczas użytkowania, czy też w fazie wycofania pojazdu z eksploatacji. Komisja powinna ułatwiać wymianę informacji między państwami członkowskimi poprzez:

dzielenie się najlepszymi praktykami w zakresie zachęt podejmowanych na szczeblu krajowym w celu monitorowania ich skuteczności.

- (62) W swojej ocenie dyrektywy 2000/53/WE Komisja stwierdziła, że definicja recykling w tej dyrektywie jest zbyt szeroka i niezgodna z dyrektywą 2008/98/WE, ponieważ uznaje „wypełnianie wyrobisk” za operację recyklingu. W związku z tym rozporządzenie powinno dostosować definicję recyklingu do dyrektywy 2008/98/WE, wyłączając wypełnianie wyrobisk z zakresu jego stosowania.
- (63) Recykling wszystkich tworzyw sztucznych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji powinien być stale ulepszany i ważne jest zapewnienie wystarczającej podaży recyklatów w celu zaspokojenia popytu na tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu w pojazdach. Konieczne jest zatem określenie konkretnego celu recyklingu 30 % tworzyw sztucznych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Cel ten byłby uzupełnieniem celów dotyczących (85 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji według średniej masy pojazdu i roku. Aby ułatwić wdrożenie tych wymogów przez podmioty gospodarujące odpadami, potrzebny jest trzyletni okres przejściowy. W międzyczasie obecne cele w zakresie ponownego użycia i recyklingu (85 %) oraz ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, określone w dyrektywie 2000/53/WE oraz w oparciu o definicję recyklingu zawartą w tej dyrektywie, powinny nadal obowiązywać.
- (64) Ważne jest, aby zwiększyć odzysk wysokiej jakości materiałów wtórnych poprzez usprawnienie procesów rozdrabniania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Dlatego pojazdy wycofane z eksploatacji, ich części, komponenty i materiały nie powinny być przetwarzane w rozdrabniaczu razem z odpadami opakowaniowymi oraz zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym, zwłaszcza w celu poprawy separacji miedzi od frakcji stalowych.
- (65) Aby jeszcze bardziej podnieść jakość przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, nie powinno być możliwe składowanie na składowiskach frakcji odpadów pochodzących z rozdrobnionych pojazdów wycofanych z eksploatacji, które zawierają odpady nieobjętne i które nie są przetwarzane przez technologię niszczarki.
- (66) Pojazdy wycofane z eksploatacji są klasyfikowane jako odpady niebezpieczne i nie mogą być wywożone do krajów spoza OECD. Oczyszczone pojazdy wycofane z eksploatacji mogą nadal być przetwarzane poza Unią, pod warunkiem że te oczyszczone pojazdy wycofane z eksploatacji są wysyłane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1013/2006.
- (67) Jeżeli pojazd wycofany z eksploatacji jest wysyłany z Unii do państwa trzeciego, eksporter powinien przedstawić dokumentację dowodową zatwierdzoną przez właściwy organ w państwie docelowym, potwierdzającą, że warunki leczenia są zasadniczo równoważne wymogom niniejszego rozporządzenia oraz wymogom ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska określonym w innych przepisach unijnych, zgodnie z rozporządzeniem (UE) [nowe
Rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów].
- (68) W celu zapewnienia, aby pojazdy wycofane z eksploatacji były traktowane w sposób zrównoważony pod względem środowiskowym, ważne jest ustalenie jasnego statusu pojazdu przez cały okres jego eksploatacji, zwłaszcza w sytuacjach, gdy istnieje potrzeba odróżnienia pojazdów używanych od pojazdów wycofanych z eksploatacji. Właściciel pojazdu, który zamierza przenieść własność używanego pojazdu, powinien być w szczególności zobowiązany do wykazania, że pojazd nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Aby ocenić status używanego pojazdu, właściciel pojazdu, inne podmioty gospodarcze i właściwe organy powinny sprawdzić, czy spełnione są określone kryteria określające, czy dany pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. W celu uwzględnienia postępu naukowo-technicznego uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

Unii należy przekazać Komisji uprawnienia w zakresie zmiany załącznika I określającego kryteria określające, kiedy pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.

(69) W planie działania UE: „W kierunku zerowego zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby”²⁵ podkreślono potrzebę zaproponowania przez Komisję nowych środków w celu rozwiązania problemu zewnętrznego śladu środowiskowego Unii związanego z wywozem pojazdów wycofanych z eksploatacji i używanych pojazdy. Biorąc pod uwagę, że wywóz używanych pojazdów wiąże się z poważnymi wyzwaniami w zakresie ochrony środowiska i zdrowia publicznego, co zostało udokumentowane w programie ONZ na rzecz ochrony środowiska²⁶, oraz że Unia jest największym eksporterem używanych pojazdów na świecie, konieczne jest określenie na poziomie Unii szczegółowych wymogów regulujących wywóz używanych pojazdów [z Unii]. Wymagania powinny opierać się na obiektywnych kryteriach wg którym używany pojazd nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji i ma być zdolny do ruchu drogowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE²⁷. Powinno to zapewnić, aby do państwa trzeciego mogły być wywożone wyłącznie używane pojazdy, które nadają się do poruszania się po drogach Unii, zmniejszając w ten sposób ryzyko, że wywóz używanych pojazdów z Unii przyczynia się do zanieczyszczenia powietrza lub wypadków drogowych w państwach trzecich. Aby umożliwić organom celnym sprawdzenie, czy wymogi te są spełnione przy wywozie, każda osoba dokonująca wywozu używanego pojazdu powinna być zobowiązana do przedstawienia tym organom numeru identyfikacyjnego pojazdu oraz oświadczenia potwierdzającego, że używany pojazd nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, oraz że jest uważany za zdolny do ruchu drogowego.

(70) Ważne jest ustanowienie mechanizmu umożliwiającego skuteczną weryfikację zgodności używanych pojazdów z wymogami wywozowymi bez utrudniania handlu między Unią a państwami trzecimi. Komisja powinna zatem stworzyć system elektroniczny, który umożliwiłby organom w państwach członkowskich wymianę informacji w czasie rzeczywistym na temat numeru identyfikacyjnego pojazdu i stanu przydatności do ruchu drogowego używanych pojazdów przeznaczonych na eksport. Ze względu na istniejące cechy i funkcje związane z wymianą między organami rejestrującymi pojazdy informacji dotyczących pojazdów zarejestrowanych w Unii, MOVE-HUB, Komisja opracowała platformę wymiany komunikatów w celu wymiany komunikatów w celu wzajemnego Krajowe rejestry elektroniczne państw członkowskich. Platforma obsługuje obecnie połączenie rejestrów przewoźników drogowych (ERRU), rejestrów praw jazdy (RESPER), połączenie rejestrów szkolenia kierowców zawodowych (ProDriveNet), powiadamianie o awariach kontroli drogowej pojazdów (RSI) oraz połączenie kierowcy tachografu rejestry kart (TACHOnet). W związku z tym należy dalej rozszerzać funkcjonalności MOVE-Hub, aby umożliwić wymianę informacji o numerze identyfikacyjnym pojazdu oraz stanie przydatności do ruchu pojazdów używanych przeznaczonych do eksportu. Aby umożliwić organom celnym elektroniczną i automatyczną weryfikację, czy używany pojazd, który ma zostać wywieziony, spełnia wymogi wywozowe, system elektroniczny obsługiwany przez MOVE-HUB powinien być połączony z unijnym środowiskiem pojedynczego okienka dla organów celnych, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2022/2022/WE 2399 Parlamentu Europejskiego i Rady²⁸. W rozporządzeniu tym przewidziano kompleksowe ramy zautomatyzowanych kontroli, które mają zastosowanie do określonej unijnej formalności innej niż celna. W niniejszym rozporządzeniu należy zatem określić główne elementy

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 przydatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51–128).

²⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2399 z dnia 23 listopada 2022 r. ustanawiające unijne środowisko jednego okienka dla organów celnych i zmieniające rozporządzenie (UE) nr 952/2013 (Dz.U. L 317 z 9.12.2022, s. 1).

które mają być kontrolowane, natomiast techniczne aspekty realizacji tej kontroli zostałyby określone w rozporządzeniu (UE) 2022/2399.

- (71) W celu zapewnienia jednolitych warunków realizacji wymogów wywozowych, Komisji należy powierzyć uprawnienia wykonawcze w celu opracowania niezbędnych systemów teleinformatycznych i umożliwienia ich współdziałania z systemami krajowymi.
- (72) Państwa członkowskie powinny ze sobą współpracować, aby zapewnić skuteczną realizację wymogów regulujących wywóz używanych pojazdów oraz udzielać sobie wzajemnej 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 były one wcześniej zarejestrowane. Ponadto w dążeniu do wszechstronnej współpracy państwa członkowskie powinny współpracować z organami państw trzecich.
- (73) Ważne jest, aby organy celne mogły przeprowadzać kontrole używanych pojazdów przeznaczonych do wywozu zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013²⁹. Znaczna część używanych pojazdów opuszczających Unię jest kierowana do krajów, w których ustanowiono lub można ustanowić wymogi dotyczące przywozu, takie jak wymogi dotyczące wieku pojazdu lub jego emisji. Ważne jest, aby organy celne mogły weryfikować elektronicznie i automatycznie za pośrednictwem unijnego systemu jednego punktu kontaktowego dla organów celnych, czy używany pojazd, który ma zostać wywieziony, spełnia te wymogi, gdy informacje o tych wymogach są oficjalnie przekazywane Komisji przez stronę trzecią zainteresowanymi krajami. 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 określenia tych wymogów.
- (74) Aby zapobiec ryzyku wywozu pojazdów bez wymaganych dokumentów wskazujących numer identyfikacyjny pojazdu i przydatność do ruchu drogowego pojazdu oraz wykrycia niezgodności z wymogami wywozowymi dopiero wtedy, gdy pojazd opuścił już Unię, zastosowanie uproszczonego procedury celne określone w rozporządzeniu (UE) nr 952/2013 nie powinny być dozwolone. Procedury te uniemożliwiłyby organom celnym przeprowadzanie kontroli w czasie rzeczywistym za pośrednictwem unijnego systemu jednego punktu kontaktowego dla organów celnych, co zwiększyłoby ryzyko naruszenia unijnych przepisów dotyczących wywozu używanych pojazdów.
- (75) W swojej ocenie dyrektywy 2000/53/WE Komisja uznała brak wymogów dotyczących obowiązkowych inspekcji za wadę dyrektywy. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno określać minimalne wymogi dotyczące częstotliwości kontroli, ich zakresu oraz charakterystyki obiektów podlegających takim kontrolom. Konkurencyjność zatwierdzonych zakładów przetwarzania w stosunku do nielegalnych podmiotów byłaby w ten sposób zabezpieczona i zapewniona byłaby ciągła zgodność z warunkami zezwoleń i wymogami dotyczącymi zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- (76) Kontrole powinny obejmować przestrzeganie przepisów dotyczących wywozu używanych pojazdów oraz postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Każdego roku kontrole powinny obejmować co najmniej 10 % uprawnionych zakładów przetwarzania i operatorów. Kontroli powinny podlegać również zakłady naprawcze i konserwacyjne operatorów. Należy podkreślić, że kontrole przeprowadzane na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny być

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).

uzupełnienie kontroli przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji, które są kompleksowo uregulowane w rozporządzeniu [OP: nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów].

- (77) Państwa członkowskie powinny ustanowić mechanizmy współpracy na poziomie krajowym i międzynarodowym, tak aby kontrole mogły odbywać się w skuteczny sposób. Takie mechanizmy powinny umożliwiać wymianę danych rejestracyjnych pojazdów, niezbędnych do śledzenia pojazdów i sprawdzania, czy zostały one odpowiednio potraktowane, gdy osiągną fazę wycofania z eksploatacji.
- (78) Państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne środki egzekucyjne w celu rozwiązania problemu nielegalnego postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w celu zapobieżenia szkodom dla środowiska lub zdrowia ludzkiego w wyniku takich działań. Każdy zakład lub przedsiębiorstwo zajmujące się przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji bez ważnego zezwolenia lub naruszające warunki lub wymogi określone w zezwoleniu powinno zatem podlegać karom. Państwa członkowskie powinny również rozważyć inne środki, takie jak cofnięcie zezwolenia lub zawieszenie działalności operatora, aby zapewnić skuteczne przestrzeganie niniejszego rozporządzenia.
- (79) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia i zapewnić wdrożenie tych przepisów. Kary powinny zostać ustanowione w szczególności za naruszenia przepisów dotyczących wywozu pojazdów używanych, dostarczania pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania lub punktów zbiórki oraz obrotu częściami i podzespołami używanymi, regenerowanymi lub odnowionymi. Przewidziane kary powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
- (80) Ustanowienie obowiązków sprawozdawczych jest niezbędne do zapewnienia właściwego wdrażania, monitorowania i oceny prawodawstwa Unii oraz do dostarczania rynkom aktualnych i przejrzystych informacji. Prawidłowe i aktualne dane są niezbędne, aby Komisja mogła ocenić, czy środki przewidziane w rozporządzeniu funkcjonują prawidłowo i zaproponować, w razie potrzeby, dalsze dostosowania mające na celu zapewnienie przyjaznego dla środowiska traktowania pojazdów wycofanych z eksploatacji lub usprawnienie wdrażania Rozporządzenia. Aby ograniczyć obciążenia związane ze zgłaszaniem, należy zgłaszać wyłącznie te dane, które są niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia, a zgłaszanie powinno być ułatwione za pomocą narzędzi cyfrowych. Na podstawie tych elementów należy określić, jakie dane mają być przekazywane przez podmioty gospodarcze właściwym organom, a przez państwa członkowskie Komisji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania wymogów w zakresie sprawozdawczości należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Akty wykonawcze, które powinny zastąpić decyzję Komisji 2005/293/WE³⁰, powinny również określać metodykę obliczania i sprawdzania, czy osiągnięto cele w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku.
- (81) Właściwe organy państw członkowskich odgrywają ważną rolę w sprawdzaniu zgodności z obowiązkami ustanowionymi na mocy niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji i gospodarowania nimi, w tym w lepszym śledzeniu przez te organy miejsca pobytu pojazdów i zwalczanie nielegalnego obchodzenia się z pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Państwa członkowskie powinny zatem wymagać, aby podmioty zajmujące się gospodarką odpadami i inne odpowiednie podmioty gospodarcze dostarczały właściwym organom dane umożliwiające im lepsze monitorowanie wdrażania przepisów dotyczących zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i gospodarowania nimi.

³⁰ Decyzja Komisji 2005/293/WE z dnia 1 kwietnia 2005 r. ustanawiająca szczegółowe zasady monitorowania celów dotyczących ponownego użycia/odzysku i ponownego użycia/recyklingu określonych w dyrektywie 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wycofania pojazdów ratunkowych (Dz.U. L 94 z 13.4.2005, s. 30-33).

- (82) Uprawnienia wykonawcze powierzone Komisji niniejszym rozporządzeniem powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011³¹.
- (83) Przyjmując akty delegowane na mocy niniejszego rozporządzenia, szczególnie ważne jest, aby podczas prac przygotowawczych Komisja prowadziła odpowiednie konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te były prowadzone zgodnie z zasadami określonymi w porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa³². Aby zapewnić równy udział w przygotowywaniu aktów delegowanych, Parlament Europejski i Rada otrzymują wszystkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci z państw członkowskich, a ich eksperci mają systematyczny dostęp do posiedzeń grup ekspertów Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (84) Załącznik II do rozporządzenia (UE) 2019/1020, który zawiera wykaz unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego bez przepisów dotyczących kar, powinien zostać zmieniony w celu usunięcia dyrektyw 2000/53/WE i 2005/64/WE z tego wykazu, ponieważ konieczne jest, aby obecne rozporządzenie zawiera przepisy dotyczące kar.
- (85) Należy zapewnić weryfikację przepisów i wymogów niniejszego rozporządzenia związanych z homologacją typu w trakcie procesu homologacji typu UE. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2018/858.
- (86) Zaginione pojazdy uznano za jedno z głównych wyzwań związanych z wdrażaniem dyrektywy 2000/53/WE. Brak skutecznego systemu umożliwiającego wymianę w czasie rzeczywistym informacji między państwami członkowskimi na temat statusu rejestracji pojazdów utrudnia identyfikowalność i został zidentyfikowany jako przyczyna dużej liczby „zaginionych pojazdów” w Unii. Aby temu zaradzić, Komisja powinna zaproponować przegląd dyrektywy Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów³³. Zmiana ta powinna wymagać od państw członkowskich rejestrowania w formie elektronicznej, w przypadku pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, danych umożliwiających należyte udokumentowanie przyczyn unieważnienia rejestracji pojazdu, zwłaszcza jeżeli pojazd był traktowany jako pojazd wycofany z eksploatacji w autoryzowany zakład przetwarzania, ponownie zarejestrowany w innym państwie członkowskim, wywieziony do państwa trzeciego poza Unię lub skradziony. Ponadto, aby zapobiec nielegalnemu demontażowi lub wywozowi pojazdów, które zostały czasowo wyrejestrowane, właściciele pojazdów powinni być zobowiązani do niezwłocznego zgłaszania wszelkich zmian własności do krajowego organu rejestracji pojazdów. Te poprawki uzupełniają i rozwijają istniejące wymogi dotyczące elektronicznego rejestrowania przez państwa członkowskie danych dotyczących wszystkich pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium.
- (87) Mając na uwadze konieczność zapewnienia wysokiego poziomu ochrony środowiska oraz uwzględnienie postępu naukowego, Komisja powinna przedłożyć Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszego rozporządzenia i jego wpływu na funkcjonowanie jednolitego rynku i środowiska. Komisja powinna zawrzeć w swoim sprawozdaniu ocenę przepisów dotyczących projektowania nowych pojazdów, w tym celów dotyczących ponownego użycia, możliwości recyklingu i odzysku, zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w tym celów dotyczących recyklingu, oraz kar, jak również ocenę potrzeby i wykonalności dalszego rozszerzenia zakresu niniejszego rozporządzenia

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, str. 13).

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).

do niektórych pojazdów kategorii L, pojazdów ciężkich i ich przyczep. Ocena ta powinna koncentrować się nie tylko na aspektach dotyczących postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji, ale także na znaczeniu i wartości dodanej ustanowienia wymogów projektowych.

- (88) Sprawozdanie Komisji powinno również zawierać ocenę środków dotyczących przekazywania informacji o substancjach potencjalnie niebezpiecznych obecnych w pojazdach oraz ocenę, czy należy poprawić identyfikowalność takich substancji. Należy również ocenić, czy istnieje potrzeba wprowadzenia środków dotyczących substancji, które mogą mieć wpływ na obchodzenie się z pojazdami, gdy osiągną one etap wycofania z eksploatacji, w celu ściślejszego dostosowania ich do rozporządzenia (UE) [ekoprojekt dla zrównoważonych produktów] .
- (89) Konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym wystarczającej ilości czasu na wypełnienie ich obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia, a państwom członkowskim utworzenie infrastruktury administracyjnej niezbędnej do jego stosowania. Należy zatem odroczyć stosowanie niniejszego rozporządzenia.
- (90) Aby umożliwić państwom członkowskim podjęcie niezbędnych środków administracyjnych dotyczących ustanowienia systemów zbierania, przy jednoczesnym zachowaniu ciągłości dla podmiotów gospodarczych i podmiotów gospodarujących odpadami, należy odroczyć uchylene dyrektywy 2000/53/WE.
- (91) Niniejsze rozporządzenie nie zmienia przepisów dotyczących ograniczeń stosowania ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu w pojazdach ustanowionych na mocy dyrektywy 2000/53/WE ani zwolnień z tych ograniczeń. Ustanawia jednak jaśniejsze zasady dotyczące sposobu weryfikacji zgodności z tymi ograniczeniami, a także z innymi wymogami dotyczącymi obiegu zamkniętego, podczas procesu homologacji typu. Aby zapewnić producentom wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do tych przepisów, należy odroczyć ich stosowanie. W związku z tym przepisy dyrektywy 2000/53/WE dotyczące ograniczeń w stosowaniu ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu powinny pozostać w mocy do czasu, gdy przepisy te zaczną obowiązywać, aby zapewnić ciągłość i zagwarantować, że pojazdy wprowadzane do obrotu w Unii nie zawierają takich substancji, w przypadkach innych niż przewidziane w tej dyrektywie.
- (92) Niniejsze rozporządzenie zawiera również jaśniejsze przepisy dotyczące rozszerzonej odpowiedzialności producenta niż dyrektywa 2000/53/WE. Ponieważ ustanowienie takich systemów i niezbędnych przepisów krajowych dotyczących udzielania zezwoleń producentom i organizacjom odpowiedzialności producentów wymaga trochę czasu, należy odroczyć stosowanie tych przepisów. The odpowiednie przepisy dyrektywy 2000/53/WE powinny obowiązywać do czasu, gdy te przepisy zaczną obowiązywać, aby zapewnić ciągłość finansowania przez producentów kosztów zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- (93) Podobnie niniejsze rozporządzenie zawiera nowe wymogi dotyczące postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w szczególności dotyczące usuwania części i komponentów w celu promowanie ich ponownego wykorzystania, regeneracji lub regeneracji oraz podnoszenie jakości procesów recyklingu. Podmioty zajmujące się gospodarką odpadami potrzebują czasu na dostosowanie się do tych nowych wymogów, dlatego należy odroczyć ich stosowanie. Odpowiednie przepisy dyrektywy 2000/53/WE powinny pozostać w mocy do czasu, gdy wymogi te zaczną obowiązywać, aby zapewnić ciągłość postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji.
- (94) Obowiązki wynikające z dyrektywy 2000/53/WE w sprawie sprawozdawczości i związane z nimi obowiązki przekazywania danych Komisji powinny obowiązywać przez pewien czas, aby zapewnić ciągłość do czasu przyjęcia nowych zasad obliczania i formatów sprawozdawczych przez Komisję na mocy niniejszego rozporządzenia.

- (95) Należy odroczyć stosowanie wszystkich przepisów dotyczących pojazdów kategorii L3e-L7e, M2, M3, N2, N3 i O, aby zapewnić operatorom wystarczającą ilość czasu na dostosowanie się do nowych wymogów. Jest to szczególnie istotne w przypadku zezwoleń dla uprawnionych zakładów przetwarzania, które są w stanie przeprowadzić unieszkodliwianie i dalsze unieszkodliwianie takich pojazdów.
- (96) W trosce o jasność, racjonalność i uproszczenie, ponieważ przepisy dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ich przydatności do ponownego użycia, możliwości recyklingu i odzysku są zawarte w niniejszym rozporządzeniu, uchylene dyrektywy 2005/65/WE powinno zostać odroczone. Ten czas zapewnia producentom wystarczającą ilość czasu na zapewnienie, aby typy pojazdów, które projektują i konstruują, były zgodne z wymogami dotyczącymi obiegu zamkniętego, a organom udzielającym homologacji na wdrożenie nowych przepisów.
- (97) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przyczynienie się do funkcjonowania jednolitego rynku, zapobieganie negatywnym skutkom zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji i ograniczanie ich oraz zapewnienie wysokiego poziomu ochrony zdrowia ludzkiego, a także ochrony środowiska, nie mogą zostać osiągnięte w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na potrzebę harmonizacji możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. Traktat 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 POSTANOWIENIA OGÓLNE

artykuł 1

Temat

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące obiegu zamkniętego w zakresie projektowania i produkcji pojazdów, związane z możliwością ponownego użycia, recyklingu i odzysku oraz wykorzystaniem materiałów pochodzących z recyklingu, które należy zweryfikować podczas homologacji typu pojazdów, oraz wymogi dotyczące informacji i etykietowania części, komponentów i materiałów w pojazdy. Ustanawia również wymogi dotyczące rozszerzonej odpowiedzialności producenta, zbiórki i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także wywozu używanych pojazdów z Unii do państw trzecich.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się:
 - a) do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii M1 i N1, jak określono w art. 4 ust. 1 lit. a) ppkt (i) oraz lit. b) ppkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858;
 - b) od [OP: 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 i O zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858;
 - c) od [OP: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 60 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz kategorii L3e, L4e, L5e, L6e i L7e zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. c)–g) rozporządzenia (UE) nr 168/2013.
2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:
 - a) pojazdy specjalnego przeznaczenia określone w art. 3 pkt 31 rozporządzenia (UE) 2018/858;
 - b) inne części pojazdu, którym udzielono homologacji typu w ramach wieloetapowej homologacji typu kategorii N1, N2, N3, M2 lub M3 niż pojazd podstawowy;
 - c) pojazdów produkowanych w małych seriach, jak określono w art. 3 pkt 30 lit rozporządzenie 2018/858;
 - d) pojazdów o znaczeniu historycznym, jak określono w art. 3 pkt 7 dyrektywy 2014/45/UE.
3. Niezależnie od ust. 1 lit. b) następujących przepisów nie stosuje się do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii M2, M3, N2, N3 i O:
 - a) art. 4 dotyczący możliwości ponownego użycia, recyklingu i odzysku pojazdów;
 - b) artykuł 5 dotyczący wymagań dotyczących substancji w pojazdach;
 - c) art. 6 dotyczący minimalnej zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach;
 - d) art. 7 dotyczący projektu umożliwiającego demontaż i wymianę niektórych części oraz komponenty w pojazdach;
 - e) artykuł 8 dotyczący zobowiązań ogólnych;

- f) art. 9 dotyczący strategii na rzecz obiegu zamkniętego;
 - g) art. 10 dotyczący deklaracji w sprawie zawartości materiałów pochodzących z recyklingu obecnych w pojazdach;
 - h) art. 12 dotyczący etykietowania części, komponentów i materiałów znajdujących się w pojazdach;
 - (i) art. 13 dotyczący paszportu pojazdu służącego do obiegu zamkniętego;
 - j) art. 21 dotyczący modulacji opłat;
 - k) art. 22 dotyczący mechanizmu alokacji kosztów w przypadku pojazdów wycofanych z eksploatacji pojazdy w innym państwie członkowskim;
 - l) artykuł 28 dotyczący ogólnych wymogów dotyczących rozdrabniania;
 - m) art. 30 dotyczący obowiązkowego usuwania części i komponentów w celu ponownego użycia i recyklingu przed rozdrobnieniem;
 - n) art. 31 w sprawie wymagań dotyczących usuniętych części i komponentów;
 - o) Artykuł 32 dotyczący handlu używanymi, regenerowanymi lub odnowionymi częściami oraz składnikami;
 - p) Artykuł 33 dotyczący ponownego użycia, regeneracji i regeneracji części oraz składniki;
 - q) art. 34 dotyczący celów w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku;
 - r) art. 35 dotyczący zakazu składowania odpadów nieobojętnych; s) art. 36 dotyczący przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji.
4. Niezależnie od ust. 1 lit. c) następujących przepisów nie stosuje się do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii L3e, L4e, L5e, L6e i L7e:
- a) artykułów wymienionych w ust. 3;
 - b) artykuł 38 dotyczący kontroli i wymogów dotyczących wywozu używanych pojazdów;
 - c) art. 39 dotyczący automatycznej weryfikacji numeru identyfikacyjnego pojazdu oraz informacji o statusie pojazdu;
 - d) artykuł 40 dotyczący zarządzania ryzykiem i kontroli celnych;
 - e) artykuł 41 dotyczący zawieszenia;
 - f) artykuł 42 dotyczący dopuszczenia do wywozu;
 - g) art. 43 dotyczący odmowy dopuszczenia do wywozu;
 - h) artykuł 44 dotyczący współpracy między organami i wymiany informacji;
 - (i) artykuł 45 dotyczący systemów elektronicznych.
5. Niezależnie od ust. 2 lit. a) do pojazdów specjalnego przeznaczenia zastosowanie mają następujące przepisy:
- a) artykuł 5 dotyczący wymagań dotyczących substancji w pojazdach;
 - b) art. 16 dotyczący rozszerzonej odpowiedzialności producenta;
 - c) artykuł 20 dotyczący odpowiedzialności finansowej producentów;
 - d) art. 23 dotyczący zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji;
 - e) art. 24 dotyczący dostarczania pojazdów wycofanych z eksploatacji do autoryzowanego przetwarzania udogodnienia;

- f) artykuł 25 dotyczący świadectwa złomowania;
- g) artykuł 26 dotyczący obowiązków właściciela pojazdu;
- h) artykuł 29 dotyczący usuwania zanieczyszczeń;
- (i) Artykuł 30 dotyczący obowiązkowego usuwania części i komponentów w celu ponownego użycia i recyklingu przed rozdrobnieniem.

6. Niezależnie od ust. 1 lit. b) i c) art. 16, 19, 20, 27 i 46–49 mają zastosowanie do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii L3, L4, L5, L6, L7, M2, M3, N2, N3 i O z następującymi modyfikacjami:

a) rozszerzona odpowiedzialność producenta, o której mowa w art. 16, obejmuje zobowiązanie producentów takich pojazdów do zapewnienia, aby pojazdy, które po raz pierwszy udostępniły na rynku na terytorium państwa członkowskiego, stanowe i które stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji, to:

- (i) zebrane zgodnie z art. 23;
- (ii) oczyszczone, zgodnie z art. 29;

b) zezwolenia, o którym mowa w art. 19, udziela się po wykazaniu, że wnioskodawca spełnia kryteria określone w art. 19 ust. 2 w odniesieniu do zbierania i usuwania zanieczyszczeń z pojazdów;

c) wkłady finansowe wnoszone przez producentów zgodnie z art. 20 ust. 1 lit. a) obejmują koszty zbierania i usuwania zanieczyszczeń z pojazdów takich kategorii, które nie są pokrywane z dochodów podmiotów gospodarujących odpadami związane ze sprzedażą używanych części zamiennych i używanych komponentów, oczyszczonych pojazdów wycofanych z eksploatacji lub surowców wtórnych pochodzących z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;

d) art. 27 stosuje się z wyjątkiem ust. 3 lit. c) id);

e) Artykuły 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 zdefiniowany w 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 jest odpadem w rozumieniu art. 3 pkt 1, dyrektywy 2008/98/WE lub pojazdów, których nie można naprawić zgodnie z kryteriami część A pkt 1 i 2 załącznika I;
- (3) „typ pojazdu” oznacza dowolny typ pojazdu zdefiniowany w art. 3 pkt 32 lit Rozporządzenie (UE) 2018/858 lub typ pojazdu zdefiniowany w art. 3 pkt (73) rozporządzenia (UE) nr 168/2013;
- (4) „ponowne użycie” oznacza możliwość ponownego wykorzystania części lub komponentów pochodzących z pojazdu wycofanego z eksploatacji;
- (5) „ponowne użycie” oznacza każdą operację, w ramach której części lub komponenty pojazdów wycofanych z eksploatacji są wykorzystywane do tego samego celu, do którego zostały stworzone;

- (6) „zdolność do recyklingu” oznacza możliwość recyklingu części, komponentów lub materiałów pochodzących z pojazdu wycofanego z eksploatacji;
- (7) „odzysk” oznacza możliwość odzyskania części, komponentów lub materiałów pochodzących z pojazdu wycofanego z eksploatacji;
- (8) „dostawca” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która dostarcza części, komponenty lub materiały producentowi, który wykorzystuje je 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 określone w art. 2 pkt 2 rozporządzenia (UE) [ustawa o surowcach krytycznych];
- (11) „odpady pokonsumpcyjne” oznaczają odpady powstające z produktów po wprowadzeniu ich do obrotu;
- (12) „usunięcie” oznacza czynności ręczne, mechaniczne, chemiczne, termiczne lub metalurgiczne, w wyniku których docelowe części, komponenty lub materiały z pojazdów wycofanych z eksploatacji można indywidualnie zidentyfikować jako oddzielny strumień wyjściowy lub część strumienia wyjściowego;
- (13) „silnik elektryczny” oznacza silnik elektryczny, który przetwarza elektryczną moc wejściową na mechaniczną moc wyjściową w celu zapewnienia trakcji pojazdu;
- (14) „akumulator pojazdu elektrycznego” oznacza akumulator pojazdu elektrycznego zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 14 rozporządzenia (UE) 2023/ [baterie i zużyte baterie];
- (15) „autoryzowana stacja przetwarzania” oznacza każdy zakład lub przedsiębiorstwo, które zgodnie z dyrektywą 2008/98/WE i niniejszym rozporządzeniem uzyskały zezwolenie na zbieranie i przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- (16) „obróbka” oznacza każdą czynność po przekazaniu pojazdu wycofanego z eksploatacji do zakładu w celu oczyszczenia z zanieczyszczeń, demontażu, ubijania, ścinania, rozdrabniania, odzysku lub przygotowania do unieszkodliwienia odpadów pochodzących z rozdrabniania oraz wszelkie inne czynności przeprowadzane w celu odzyskiwania lub unieszkodliwiania pojazdu wycofanego z eksploatacji oraz jego części, komponentów i materiałów;
- (17) „rozdrabnianie” oznacza każdą operację używaną do rozrywania na części lub fragmentacji pojazdów wycofanych z eksploatacji;
- (18) „podmiot zajmujący się naprawami i konserwacją” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, która w związku z działalnością handlową, gospodarczą, rzemieślniczą lub zawodem tej osoby świadczy usługi naprawcze lub konserwacyjne niezależnie od producentów lub za ich zgodą;
- (19) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie pojazdu po raz pierwszy w Unia;
- (20) „udostępnienie na rynku” oznacza każde dostarczenie pojazdu w celu 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 stosowanej techniki sprzedaży, w tym za pomocą umów zawieranych na odległość, jak określono w art. 2 pkt 7 dyrektywy 2011/83/UE, dostarcza pojazd na pierwszy czas na dystrybucję lub wykorzystanie na terytorium państwa członkowskiego w celach zawodowych;

- (23) „organizacja odpowiedzialności producenta” oznacza podmiot prawny, który finansowo lub finansowo i operacyjnie organizuje wypełnianie obowiązków wynikających z rozszerzonej odpowiedzialności producenta w imieniu kilku producentów;
- (24) „wyznaczony przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta” oznacza osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w państwie członkowskim, w którym producent po raz pierwszy udostępnia pojazd na rynku, innym niż państwo członkowskie, w którym producent ma siedzibę, i która jest wyznaczony przez producenta zgodnie z art. 8a ust. 5 akapit trzeci dyrektywy 2008/98/WE w celu wypełnienia obowiązków tego producenta na mocy rozdziału IV niniejszego rozporządzenia;
- (25) „surowce wtórne” oznaczają materiały, które uzyskano w wyniku procesów recyklingu i które mogą zastąpić surowce pierwotne;
- (26) „właściciel pojazdu” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną posiadającą prawo własności pojazdu oraz, o ile nie wskazano inaczej, każdego posiadacza dowodu rejestracyjnego;
- (27) „technologia po strzępieniu” oznacza techniki i technologie wykorzystywane do przetwarzania materiałów z pojazdów wycofanych z eksploatacji po ich rozdrobieniu w celu dalszego odzysku;
- (28) „regeneracja” oznacza operację, w ramach której nowa część lub podzespoł jest wytwarzana z części i podzespołów, które zostały usunięte z pojazdów lub pojazdów wycofanych z eksploatacji, i w ramach której w części lub podzespole dokonuje się co najmniej jednej zmiany mającej wpływ na ich bezpieczeństwo, wydajność, cel lub typ;
- (29) „renowacja” oznacza czynności przeprowadzane w celu przygotowania, oczyszczenia, przetestowania i, w razie potrzeby, naprawy części lub podzespołu wymontowanych z pojazdów lub pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu przywrócenia działania lub funkcjonalności tej części lub podzespołu w ramach przeznaczenie i zakres działania pierwotnie przewidziane na etapie projektowania, mające zastosowanie w momencie wprowadzenia produktu do obrotu;
- (30) „odpady opakowaniowe” oznaczają odpady opakowaniowe określone w art. 3 pkt 2 lit Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 94/62/WE³⁴ [art. 3 pkt (20) Rozporządzenie (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 2012/19/UE Parlamentu Europejskiego i Rady³⁵;
- (32) „odpady nieobojętne” oznaczają odpady, które nie spełniają warunków definicji „odpady obojętne” określone w art. 2 lit. e) dyrektywy Rady 1999/31/WE³⁶;
- (33) „pojazd używany” oznacza pojazd, który został zarejestrowany w państwie członkowskim lub innym kraju i nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji;
- (34) „używany pojazd przeznaczony do wywozu” oznacza używany pojazd, który ma zostać objęty procedurą celną określoną w art. 269 rozporządzenia (UE) nr 952/2013;
- (35) „podmioty gospodarcze” oznaczają producentów, zbieraczy, towarzystwa ubezpieczeń pojazdów, dostawców, podmioty zajmujące się naprawami i konserwacją, podmioty zajmujące się gospodarką odpadami i inne

³⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 94/62/WE 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. 1–19).

inni operatorzy zajmujący się projektowaniem pojazdów, handlem pojazdami używanymi lub zarządzaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

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

a) „odpady”, „oleje odpadowe”, „posiadacz odpadów”, „gospodarowanie odpadami”, „zbieranie”, „zapobieganie”, „recykling”, „odzysk”, „wypełnianie wyrobisk”, „unieszkodliwianie” i „rozszerzona odpowiedzialność producenta system” określony 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” oraz „dystrybutor” określony w art. 3 pkt 1, 8, 19, 21, 23, 24 (28), (30), (31), (35), (36), (40), (42) i (43) rozporządzenia (UE) 2018/858;

c) „rejestracja”, „świadectwo rejestracji”, „zawieszenie”, „posiadacz świadectwa rejestracji” i „unieważnienie rejestracji”, określone w art. 2 lit. b), c), d), e) oraz f) dyrektywy 1999/37/WE;

d) „pojazd o znaczeniu historycznym”, „badanie przydatności do ruchu drogowego” i „świadectwo przydatności do ruchu drogowego” określone w art. 3 pkt 7, 9 i 12 dyrektywy 2014/45/UE;

e) „substancja budząca obawy” i „nośnik danych” określone w art. 2 pkt 28 i 30 rozporządzenia [ekoprojekt dla zrównoważonych produktów].

ROZDZIAŁ II WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZAMKNIĘCIA

Artykuł 4

Możliwość ponownego użycia, recyklingu i odzysku pojazdów

1. Każdy pojazd należący do typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [OP: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858 musi być tak skonstruowany, aby był:

a) nadające się do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % masowo;

b) nadające się do ponownego użycia lub odzysku w ilości co najmniej 95 % masowych.

2. Dla każdego typu pojazdu, o którym mowa w ust. 1, producenci podejmują następujące środki:

a) gromadzi niezbędne dane w całym łańcuchu dostaw, w szczególności dotyczące rodzaju i masy wszystkich materiałów użytych do budowy pojazdów, aby zapewnić ciągłą zgodność z wymogami;

b) przechowuje wszystkie inne odpowiednie dane pojazdu wymagane w procesie obliczania o których mowa w lit. e);

c) zweryfikować poprawność i kompletność informacji otrzymanych od dostawcy;

d) podziałem materiałów zarządza się i dokumentuje;

- e) obliczyć współczynniki przydatności do ponownego użycia, recyklingu i odzysku do celów ust. 1 zgodnie z metodyką ustaloną przez Komisji zgodnie z ust. 3 lub, przed przyjęciem takiej metodologii, zgodnie z normą ISO 22628:2002 w połączeniu z elementami określonymi w części A załącznika II;
- f) oznakować części i elementy pojazdów wykonane z polimerów i elastomery zgodnie z art. 12 ust. 1;
- g) zapewniają, aby części i komponenty wymienione w części E załącznika VII nie były ponownie wykorzystywane przy budowie nowych pojazdów.

3. Do dnia [OP: proszę wpisać datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmuje akt wykonawczy ustanawiający nową metodę obliczania i weryfikacji wskaźników przydatności do ponownego użycia, recyklingu i odzysku pojazdu, z uwzględnieniem elementów określonych w załączniku II.

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

Artykuł 5

Wymagania dotyczące substancji w pojazdach

1. W miarę możliwości ogranicza się do minimum obecność substancji potencjalnie niebezpiecznych w pojazdach oraz w ich częściach i komponentach.
2. Oprócz ograniczeń określonych w załączniku XVII do rozporządzenia (WE) nr 1907/2006 oraz, w stosownych przypadkach, ograniczeń określonych w załącznikach I i II do rozporządzenia (UE) 2019/1021 oraz w rozporządzeniu (UE) 2023/ [OP: akumulatory], każdy typ pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [OP: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858 nie zawiera ołowiu, rtęci, kadmu ani sześciowartościowego chromu.
3. W drodze odstępstwa od ust. 2 typy pojazdów mogą zawierać ołów, rtęć, kadm lub sześciowartościowy chrom na warunkach i do maksymalnych wartości stężeń określonych w załączniku III.
4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 zmiany załącznika III w celu dostosowania go do postępu naukowo-technicznego poprzez:
 - a) ustanawiające maksymalne wartości stężeń, do których tolerowana jest obecność ołowiu, rtęci, kadmu lub sześciowartościowego chromu w określonych częściach, komponentach i jednorodnych materiałach pojazdów;
 - b) zwolnienie niektórych części, komponentów i jednorodnych materiałów pojazdów z zakazu obecności ołowiu, rtęci, kadmu lub sześciowartościowego chromu określonego w ust. 2, jeżeli spełnione są następujące warunki:
 - (i) użycie tych substancji jest nieuniknione;
 - (ii) wykazano, że korzyści społeczno-ekonomiczne przewyższają ryzyko dla zdrowia ludzkiego lub dla środowiska wynikające ze stosowania tych substancji;
 - (iii) nie ma odpowiednich substancji lub technologii alternatywnych.

- c) wykreślenie 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 dalszą obróbką, oraz wymaganie ich oznakowania lub umożliwienia ich identyfikacji za pomocą innych odpowiednich środków.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 w celu zmiany załącznika III, w szczególności poprzez usunięcie z wykazu niektórych wyłączeń dotyczących jednorodnych materiałów i komponentów, w przypadku gdy szczególne wyłączenie jest objęte innymi przepisami unijnymi.

- 5. Na żądanie Komisji i w ciągu 12 miesięcy od złożenia wniosku Europejska Agencja Chemikaliów („Agencja”) przygotowuje sprawozdanie dotyczące technicznej i ekonomicznej wykonalności rozwiązań alternatywnych dotyczących istniejących wyłączeń wymienionych w załączniku III oraz, w oparciu o taką ocenę, umotywowany wniosek dotyczący konkretnej zmiany wyłączenia.
- 6. Niezwłocznie po otrzymaniu wniosku od Komisji Agencja publikuje na swojej stronie internetowej zawiadomienie o przygotowaniu sprawozdania w sprawie ewentualnej zmiany wyłączenia w załączniku III i zaprasza wszystkie zainteresowane strony do zgłaszania uwag w ciągu ośmiu tygodni od daty publikacji obwieszczenia. Agencja publikuje na swojej stronie internetowej wszystkie uwagi otrzymane od zainteresowanych stron.
- 7. Najpóźniej dziewięć miesięcy po przedłożeniu Komisji sprawozdania, o którym mowa w ust. 4, Komitet ds. Analiz Społeczno-Ekonomicznych Agencji, ustanowiony na mocy art. 76 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 1907/2006, przyjmuje opinię w sprawie sprawozdania i proponowanych konkretnych zmian. Agencja bezzwłocznie przedkłada tę opinię Komisji.
- 8. Komisja przyjmuje akty delegowane, o których mowa w ust. 4, i bierze pod uwagę społeczno-gospodarcze skutki wprowadzenia, zmiany lub usunięcia wyłączenia z ograniczenia stosowania ołowiu, rtęci, kadmu lub sześciowartościowego chromu w typach pojazdów, w tym dostępność rozwiązań alternatywnych oraz wpływ na zdrowie ludzi i środowisko w całym cyklu życia pojazdów.

Artykuł 6

Minimalna zawartość materiałów pochodzących z recyklingu w pojazdach

- 1. Tworzywa sztuczne zawarte w każdym typie pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [OP: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie rozporządzenia] zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858 zawiera co najmniej 25 % wagowo tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu pochodzących z pokonsumpcyjnych odpadów z tworzyw sztucznych. Co najmniej 25 % celu określonego w akapicie pierwszym osiąga się poprzez uwzględnienie w danym typie pojazdu tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- 2. Do dnia [OP: Proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 23 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przyjmie akt wykonawczy zgodnie z art. 51 ust. 2 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanawiające metodę obliczania i weryfikacji, do celów ust. 1 niniejszego artykułu, udziału tworzyw sztucznych odzyskanych odpowiednio z odpadów pokonsumpcyjnych i pojazdów wycofanych z eksploatacji, obecnych w danym typie pojazdu i w nim zawartych.

3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych, zgodnie z art. 50, w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu ze stalowych odpadów pokonsumpcyjnych, która ma być obecna i wykorzystywana w typach pojazdów, które mają uzyskać homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Rozporządzenie i rozporządzenie (UE) 2018/858.

Minimalny udział stali pochodzącej z recyklingu, o którym mowa w akapicie pierwszym, opiera się na studium wykonalności przeprowadzonym przez Komisję. Badanie zostanie zakończone do dnia [OP: Proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 23 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], ze szczególnym uwzględnieniem następujących aspektów:

- a) obecną i prognozowaną dostępność stali pochodzącej z recyklingu z pokonsumpcyjnych źródeł odpadów stalowych;
- b) obecny udział odpadów pokonsumpcyjnych w różnych półproduktach i półproduktach stalowych stosowanych w pojazdach;
- c) potencjalne wykorzystanie stali pochodzącej z recyklingu pokonsumpcyjnego przez producentów w pojazdy, które mają uzyskać homologację typu w przyszłości;
- d) względny popyt sektora motoryzacyjnego w porównaniu z popytem na pokonsumpcyjne odpady stalowe z innych sektorów;
- e) rentowność, postęp techniczny i naukowy, w tym zmiany w zakresie dostępności technologii recyklingu dotyczących wskaźników recyklingu stali;
- f) wkład minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu w pojazdach w realizację otwartych strategicznych celów Unii w zakresie autonomii, klimatu i środowiska;
- g) konieczność zapobiegania nieproporcjonalnym negatywnym skutkom dla przystępności cenowej pojazdy; I
- h) wpływ na ogólne koszty i konkurencyjność sektora motoryzacyjnego.

Komisja może przyjąć akt wykonawczy ustanawiający metodykę obliczania i weryfikacji udziału stali pochodzącej z recyklingu z pokonsumpcyjnych odpadów stalowych obecnych w typach pojazdów i włączonych do tych typów pojazdów.

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

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

- a) aluminium i jego stopy, magnez i jego stopy, poddane recyklingowi z odpadów pokonsumpcyjnych i włączone do typów pojazdów; I
- b) neodym, dysproz, prazeodym, terb, samar lub bor odzyskane z odpadów poużytkowych i włączone do magnesów trwałych w napędach elektrycznych
Motoryzacja.

Po zakończeniu oceny, o której mowa w akapicie pierwszym, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 50 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie minimalnego udziału aluminium i jego stopów, magnezu i jego stopów, neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru lub boru pochodzących z recyklingu z odpadów pokonsumpcyjnych, które są obecne w typach pojazdów, które mają uzyskać homologację typu na mocy niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) 2018/858, i są w nich włączone.

Minimalny udział materiałów pochodzących z recyklingu w materiałach, o których mowa w akapicie drugim, opiera się na studium wykonalności, o którym mowa w akapicie pierwszym, z uwzględnieniem wszystkich następujących elementów:

- a) aktualną i przewidywaną dostępność materiałów wymienionych w akapicie drugim pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumpcyjnych;
- b) aktualny udział materiałów pochodzących z recyklingu pochodzących z odpadów pokonsumpcyjnych w materiałach wymienionych w akapicie drugim w pojazdach wprowadzanych do obrotu;
- c) opłacalność ekonomiczna, postęp techniczny i naukowy, w tym zmiany w dostępności technologii recyklingu dotyczące rodzaju materiałów poddanych recyklingowi i wskaźników ich recyklingu;
- d) wkład minimalnego udziału materiałów wymienionych w akapicie drugim w pojazdach pochodzących z recyklingu materiałów wymienionych w akapicie drugim w realizację strategicznej autonomii Unii oraz jej celów klimatycznych i środowiskowych;
- e) możliwe skutki dla funkcjonowania pojazdów wynikające z włączenia materiałów pochodzących z recyklingu materiałów wymienionych w akapicie drugim do części i komponentów pojazdów;
- f) potrzebę zapobiegania nieproporcjonalnemu negatywnemu wpływowi na przystępność cenową pojazdów zawierających materiały wymienione w akapicie drugim;
- g) wpływ na ogólne koszty i konkurencyjność sektora motoryzacyjnego.

Komisja może przyjąć akt wykonawczy ustanawiający metodę obliczania i weryfikacji udziału materiałów poddanych recyklingowi z odpadów pokonsumpcyjnych w typach pojazdów.

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

Artykuł 7

Konstrukcja umożliwiająca demontaż i wymianę niektórych części i podzespołów w pojazdach

1. Każdy pojazd należący do typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [OP: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], musi być zaprojektowany w sposób, który nie utrudniać usuwania przez upoważnione zakłady przetwarzania części i komponentów wymienionych w części C załącznika VII z danego pojazdu na etapie złomowania pojazdu.
2. Każdy pojazd należący do typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [OP: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858 muszą być zaprojektowane w zakresie łączenia, mocowania i uszczelniania elementów, aby umożliwić w łatwy i nieniszczący sposób demontaż i wymianę akumulatorów pojazdów elektrycznych i silników napędowych z pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawami i konserwacją podczas fazy użytkowania i fazy odpadów pojazdu.
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 w celu zmiany ust. 2 poprzez zmianę wykazu części i podzespołów, które mają być przeznaczone do demontażu i wymiany z pojazdów, w celu uwzględnienia w tym ustępie dodatkowych części i podzespołów wymienionych w art. część C załącznika VII, uwzględniając postęp techniczny i naukowy.

4. Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające warunki projektowania w celu usunięcia i wymiany części i komponentów, o których mowa w ust. 2, w razie potrzeby w celu zapewnienia zharmonizowanej realizacji obowiązku określonego w ust. 2.

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

ROZDZIAŁ III

OBOWIĄZKI PRODUCENTÓW

Artykuł 8

Obowiązki ogólne

1. Producenci wykazują, że nowe pojazdy, które wyprodukowali i które są wprowadzane do obrotu, posiadają homologację typu zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2018/858 i niniejszego rozporządzenia.
2. Do celów homologacji typu pojazdów, których dotyczą wymogi określone w art. 4, 5, 6 lub 7, producent dostarcza dokumentację wykazującą zgodność z tymi wymogami oraz:
 - a) umieszcza go w folderze informacyjnym, o którym mowa w art. 24 rozporządzenia (UE) 2018/858; I
 - b) przedkłada go organowi udzielającemu homologacji typu zgodnie z art. 23 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858.
3. Do celów homologacji typu pojazdów, do których ma zastosowanie wymóg określony w art. 9, producent przedkłada strategię dotyczącą obiegu zamkniętego organowi udzielającemu homologacji typu wraz z wnioskiem o udzielenie homologacji 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 przedkłada je zgodnie z art. 24 ust. a) rozporządzenia (UE) 2018/858 organowi udzielającemu homologacji typu wraz z wnioskiem o udzielenie homologacji typu, o którym mowa w art. 23 tego rozporządzenia.
5. Do celów homologacji typu pojazdów, do których mają zastosowanie wymagania określone w art. 11, producent składa deklarację potwierdzającą spełnienie wymogu określonego w art. 11 ust. 1, zgodnie z art. 24 ust. a) rozporządzenia (UE) 2018/858 organowi udzielającemu homologacji typu wraz z wnioskiem o udzielenie homologacji typu, o którym mowa w art. 23 tego rozporządzenia.

Artykuł 9

Strategia obiegu zamkniętego

1. Producent opracuje strategię obiegu zamkniętego.

2. W strategii dotyczącej obiegu zamkniętego opisuje się, jakie działania podejmą producenci w celu wypełnienia swoich zobowiązań w celu zapewnienia spełnienia wymogów dotyczących obiegu zamkniętego określonych w rozdziale II, które są weryfikowane w ramach procedur homologacji typu i które mają zastosowanie do danego typu pojazdu.
3. Strategia obiegu zamkniętego zawiera elementy określone w części A załącznika IV.
4. Producent dostarcza Komisji kopię strategii dotyczącej obiegu zamkniętego w ciągu 30 dni od udzielenia homologacji typu dla danego typu pojazdu.
5. Producent monitoruje i monitoruje działania zawarte w strategii dotyczącej obiegu zamkniętego oraz aktualizuje strategię co pięć lat zgodnie z częścią B załącznika IV. Zaktualizowaną strategię obiegu zamkniętego przekazuje się organowi udzielającemu homologacji typu, który udzielił homologacji typu pojazdowi, oraz Komisji.
6. Komisja podaje do wiadomości publicznej strategię obiegu zamkniętego i wszelkie aktualizacje tych strategii, z wyjątkiem informacji poufnych.
7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 zmiany części B załącznika IV poprzez dostosowanie wymogów dotyczących treści strategii obiegu zamkniętego oraz aktualizacji tej strategii do postępu naukowo-technicznego w produkcji pojazdów i gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, do zmian rynkowych w sektorze motoryzacyjnym oraz na zmiany regulacyjne.
8. Do [OP: 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 opiera się w szczególności na strategiach obiegu zamkniętego i aktualizacjach takich strategii.

Artykuł 10

Deklaracja dotycząca zawartości materiałów pochodzących z recyklingu obecnych w pojazdach

1. Producenci deklarują dla każdego typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [OP: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od wejścia w życie rozporządzenia] zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858 odpowiedni udział zawartości materiałów pochodzących z recyklingu:
 - a) neodym, dysproz, prazeodym, terb, samar, bor w magnesach trwałych w silnikach elektrycznych;
 - b) aluminium i jego stopy;
 - c) magnez i jego stopy;
 - (d) stal.Deklaracja dotyczy zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w tych materiałach obecnych w danym typie pojazdu i wskazuje, w odniesieniu do części materiału, czy materiał pochodzi z recyklingu z odpadów przedkonsumpcyjnych, czy z odpadów pokonsumpcyjnych.
2. Organy udzielające homologacji typu sprawdzają, czy producenci przedłożyli wymaganą dokumentację oraz czy zawiera ona informacje, o których mowa w ust. 1.

3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 wymóg deklarowania udziału określonego materiału pochodzącego z recyklingu nie ma zastosowania, jeżeli dla tego materiału ustalono wartość docelową na podstawie art. 6 ust. 3 lub 4.

Artykuł 11

Informacje dotyczące demontażu i wymiany części, podzespołów i materiałów znajdujących się w pojazdach

1. Od [OP: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] producenci zapewniają podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawami i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji wymienione w załączniku V, umożliwiające dostęp do następujących elementów oraz ich bezpieczny demontaż i wymianę:
 - a) akumulatory pojazdu elektrycznego wbudowane w pojazd;
 - b) silniki e-drive wbudowane w pojazd;
 - (c) części, komponenty i materiały, które zawierają płyny i płyny wymienione w art. część B załącznika VII i które znajdują się w pojazdach;
 - d) części i komponenty wymienione w załączniku VII część C zawarte w pojazdach;
 - e) części i komponenty zawierające surowce krytyczne, o których mowa w art. art. 27 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) [ustawa CRM] w momencie homologacji typu pojazdu;
 - (F) kodowanych cyfrowo podzespołów i części w pojeździe, jeżeli takie kodowanie uniemożliwia ich naprawę, konserwację lub wymianę w innym pojeździe.
2. Producenci zapewniają współpracę z uprawnionymi podmiotami zajmującymi się przetwarzaniem oraz operatorów zajmujących się naprawami i konserwacją poprzez ustanowienie niezbędnych platform komunikacyjnych w celu dostarczania i aktualizowania informacji, o których mowa w ust. 1, oraz informacji określonych w załączniku V.

Producenci dostarczają bezpłatnie informacje, o których mowa w akapicie pierwszym. Producenci mogą pobierać opłaty od podmiotów gospodarujących odpadami oraz podmiotów zajmujących się naprawami i konserwacją do kwoty niezbędnej do pokrycia kosztów administracyjnych udostępniania wymaganych informacji za pośrednictwem platform komunikacyjnych.
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 w celu zmiany załącznika V poprzez zmianę wykazu części, komponentów i materiałów pojazdów oraz zakresu informacji, które mają być dostarczane przez producentów.

Artykuł 12

Oznakowanie części, podzespołów i materiałów znajdujących się w pojazdach

1. Producenci i ich dostawcy stosują nazewnictwo norm kodowania części i materiałów wymienionych w pkt 1–3 załącznika VI do etykietowania i identyfikacji części, komponentów i materiałów pojazdów.
2. Producenci zapewniają, aby silniki napędu elektrycznego zawierające magnesy trwałe były opatrzone widoczną, dobrze czytelną i nieusuwalną etykietą zawierającą informacje wymienione w pkt 4 załącznika VI.

3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 zmiany załącznika VI w celu dostosowania go do postępu naukowo-technicznego.

Artykuł 13

Paszport pojazdu kołowego

1. Od [OP: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 84 miesiącach od wejścia w życie rozporządzenia] każdy pojazd wprowadzany do obrotu musi posiadać paszport pojazdu poruszającego się w obiegu zamkniętym, który jest zgodny z i, w miarę możliwości, włączone do innych paszportów środowiskowych związanych z pojazdami ustanowionych na mocy prawa Unii.
2. Paszport pojazdu cyrkularnego zawiera informacje, o których mowa w art. 11 niniejszego rozporządzenia w formie cyfrowej i są dostępne bezpłatnie.
3. Producent wprowadzający pojazd do obrotu zapewnia, aby informacje zawarte w paszporcie pojazdu poruszającego się w ruchu były dokładne, kompletne i aktualne.
4. Wszystkie informacje zawarte w paszporcie pojazdu poruszającego się ruchem kołowym są zgodne z zasadami ustanowionymi przez Komisję na mocy ust. 6 i są:
 - a) w oparciu o otwarte standardy;
 - b) opracowane w formie interoperacyjnej;
 - c) możliwe do przeniesienia za pośrednictwem otwartej, interoperacyjnej sieci wymiany danych bez uzależnienia od jednego dostawcy;
 - (d) nadające się do odczytu maszynowego, uporządkowane i możliwe do przeszukiwania.
5. Paszport pojazdu służącego do obiegu zamkniętego dla pojazdu, który stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, traci ważność najwcześniej 6 miesięcy po wydaniu świadectwa złomowania dla tego pojazdu wydano pojazd wycofany z eksploatacji.
6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające przepisy dotyczące:
 - a) sposób i specyfikację techniczną rozwiązania, które ma być wykorzystywane do uzyskiwania dostępu do paszportu pojazdu służącego do obiegu zamkniętego;
 - b) wymagania dotyczące projektu technicznego i eksploatacji paszportu pojazdu poruszającego się w obiegu zamkniętym, w tym przepisy dotyczące:
 - (i) interoperacyjności paszportu pojazdu służącego do obiegu zamkniętego z innymi paszporty wymagane na mocy przepisów unijnych;
 - (ii) przechowywanie i przetwarzanie informacji zawartych w paszporcie pojazdu służącego do obiegu zamkniętego;
 - (iii) dostępność paszportu pojazdu poruszającego się w obiegu zamkniętym po wyświetleniu przez producenta odpowiedzialny za wypełnianie obowiązków określonych w ust. 3 przestaje istnieć lub zaprzestaje swojej działalności w Unii;
 - c) wprowadzanie, zmiana i aktualizacja informacji zawartych w paszporcie pojazdu poruszającego się w obiegu zamkniętym przez strony trzecie inne niż producent;
 - d) lokalizację nośnika danych lub innego identyfikatora umożliwiającego dostęp do paszportu pojazdu kołowego pojazdu.Ustanawiając zasady, 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.

ROZDZIAŁ IV

ZARZĄDZANIE WYCOFANIEM Z EKSPLOATACJI POJAZDÓW

SEKCJA 1

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Artykuł 14

Właściwe władze

1. Państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jeden właściwy organ odpowiedzialny za wypełnianie obowiązków wynikających z niniejszego rozdziału, w szczególności za monitorowanie i weryfikację przestrzegania przez producentów i organizacje odpowiedzialności producentów 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 komunikacji z Komisją.
3. Państwa członkowskie określają szczegóły organizacji i działania właściwych organów, w tym przepisy administracyjne i proceduralne dotyczące:
 - a) rejestracja producentów zgodnie z art. 17;
 - b) zezwolenia producentów i organizacji odpowiedzialności producenta w zgodnie z art. 19;
 - c) nadzór nad wdrażaniem obowiązków wynikających z rozszerzonej odpowiedzialności producenta zgodnie z art. 16 i 20;
 - d) gromadzenie danych o pojazdach i pojazdach wycofanych z eksploatacji zgodnie z art. 17 ust. 12 i art. 49 ust. 6;
 - e) udostępnianie informacji zgodnie z art. 49.
4. Do dnia [OP: Proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 3 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i adresy właściwych organów wyznaczonych zgodnie z ust. 1 Państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki informują Komisję o wszelkich zmianach w nazwach lub adresach tych właściwych organów.

Artykuł 15

Autoryzowane placówki lecznicze

1. Bez uszczerbku dla dyrektywy 2010/75/UE każdy zakład lub przedsiębiorstwo, które zamierza przeprowadzać czynności przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, musi uzyskać zezwolenie właściwego organu zgodnie z art. 23 dyrektywy 2008/98/WE i spełniać warunki określone w tym zezwoleniu.
2. W celu wydania zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, właściwy organ sprawdza, czy zakład lub przedsiębiorca posiada zaplecze techniczne, finansowe i

zdolności organizacyjne niezbędne do wypełnienia obowiązków określonych w art. 27.

3. Zezwolenia, o których mowa w ust. 1, wskazują, że zakłady przetwarzania są uprawnione do wydawania świadectwa złomowania, o którym mowa w art. 25.
4. Właściwy organ zapewnia, aby warunki i procedury udzielania zezwolenia były w pełni skoordynowane, jeżeli więcej niż jeden właściwy organ lub więcej niż jeden zakład lub przedsiębiorstwo zamierzające przeprowadzać czynności związane z przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji zaangażowanych w te procedury udzielania zezwoleń.

SEKCJA 2

ROZSZERZONA ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRODUCENTA

Artykuł 16

Rozszerzona odpowiedzialność producenta

Od [OP: 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 udostępniają na rynku po raz pierwszy w ciągu terytorium państwa członkowskiego. System ustanowiony przez producentów w celu wykonania tego obowiązku jest zgodny z art. 8 i 8a dyrektywy 2008/98/WE oraz z wymogami niniejszego rozdziału.

Rozszerzona odpowiedzialność producenta obejmuje zobowiązanie producentów do zapewnienia, aby:

- (A) pojazdów, które po raz pierwszy udostępnił na rynku na terytorium państwa członkowskiego i które stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji
 - (i) zebrane zgodnie z art. 23;
 - (ii) traktowane zgodnie z art. 27;
- (B) podmioty zajmujące się gospodarką odpadami zajmujące się pojazdami wycofanymi z eksploatacji, o których mowa w lit. a), spełniają cele określone w art. 34.

Artykuł 17

Rejestr producentów

1. Do [OP: Proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Państwa członkowskie ustanawiają rejestr producentów, który będzie służył monitorowaniu przestrzegania przez producentów wymogów niniejszego rozporządzenia Rozdział.

Rejestr zawiera linki do innych krajowych rejestrów stron internetowych producentów, aby ułatwić we wszystkich państwach członkowskich rejestrację producentów lub wyznaczonych przedstawicieli w ramach rozszerzonej odpowiedzialności producenta.
2. Producenci rejestrują się w rejestrze, o którym mowa w ust. 1. W tym celu składają wniosek o rejestrację w każdym państwie członkowskim, w którym po raz pierwszy udostępniają pojazd na rynku.

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

Producenci udostępniają pojazdy na rynku państwa członkowskiego wyłącznie wtedy, gdy oni sami lub, w przypadku zezwolenia, ich wyznaczeni przedstawiciele w ramach rozszerzonej odpowiedzialności producenta, są zarejestrowani w tym państwie członkowskim.

3. Wniosek o rejestrację zawiera informacje wymienione w załączniku VIII.
W razie potrzeby państwa członkowskie mogą zażądać dodatkowych informacji lub dokumentów w celu efektywnego korzystania z rejestru producentów.
4. W drodze odstępstwa od ust. 3 informacje, o których mowa w załączniku VIII pkt 1 lit. d), podaje się we wniosku o rejestrację zgodnie z ust. 3 albo we wniosku o zezwolenie na mocy art. 19.
5. W przypadku gdy producent wyznaczył organizację odpowiedzialności producenta zgodnie z art. 18, obowiązki wynikające z niniejszego artykułu są wypełniane przez tę organizację *mutatis mutandis*, chyba że państwo członkowskie, w którym pojazd został udostępniony na rynku po raz pierwszy, określiło inaczej.
6. Zobowiązania wynikające z niniejszego artykułu mogą być wypełniane w imieniu producenta przez wyznaczonego przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta.
7. Państwa członkowskie mogą postanowić, że procedura rejestracji zgodnie z niniejszym artykułem i procedura udzielania zezwoleń zgodnie z art. 19 stanowią jedną procedurę, pod warunkiem że wniosek o zezwolenie spełnia wymogi określone w ust. 3–6 niniejszego artykułu.
8. Właściwy organ:
 - (a) udostępnić na swojej stronie internetowej informacje o procesie składania wniosków za pośrednictwem analityczny system przetwarzania danych;
 - b) udzielają rejestracji i podają numer rejestracji w ciągu maksymalnie 12 tygodni od momentu dostarczenia wszystkich informacji wymaganych na mocy ust. 2 i 3.
9. Właściwy organ może:
 - a) określa warunki dotyczące wymogów i procesu rejestracji bez dodawania wymogów merytorycznych do wymagań określonych w ust. 2 i 3;
 - b) pobierać od producentów oparte na kosztach i proporcjonalne opłaty za przetwarzanie wniosków, o których mowa w ust. 2.
10. Właściwy organ może odmówić rejestracji producenta lub cofnąć rejestrację producenta, jeżeli informacje, o których mowa w ust. 1 lit. d).

Właściwy organ wycofuje rejestrację producenta, jeżeli producent przestał istnieć.

11. Producent lub, w stosownych przypadkach, wyznaczony przedstawiciel producenta w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta lub organizacja odpowiedzialności producenta wyznaczona w imieniu producentów, których reprezentuje, bez zbędnej zwłoki powiadamiają właściwy organ o wszelkich zmianach w informacjach zawartych w rejestrze oraz o każde trwałe zaprzestanie udostępniania na rynku na terytorium państwa członkowskiego pojazdów, których dotyczy rejestracja.

12. Producent lub, w stosownych przypadkach, wyznaczony przedstawiciel producenta w ramach rozszerzonej odpowiedzialności producenta lub organizacja odpowiedzialności producenta składają właściwemu organowi odpowiedzialnemu za rejestr sprawozdanie z wykonania obowiązków wynikających z rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

Artykuł 18

Organizacja Odpowiedzialności Producentów

1. Producenci mogą zdecydować się na wypełnianie swoich obowiązków w ramach rozszerzonej odpowiedzialności producenta albo indywidualnie, albo mogą powierzyć organizacji odpowiedzialności producenta upoważnionej zgodnie z art. 19 wypełnianie w ich imieniu obowiązków wynikających z rozszerzonej odpowiedzialności producenta.
2. Organizacje odpowiedzialne za producentów zapewniają poufność posiadanych danych w odniesieniu do informacji zastrzeżonych lub informacji, które można bezpośrednio przypisać poszczególnym producentom lub ich wyznaczonym przedstawicielom w ramach rozszerzonej odpowiedzialności producenta.
3. Oprócz informacji, o których mowa w art. 8a ust. 3 lit. e) dyrektywy 2008/98/WE, organizacje odpowiedzialnego producenta publikują na swoich stronach internetowych co najmniej raz w roku, z zastrzeżeniem tajemnicy handlowej i przemysłowej, informacje dotyczące zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji i osiągnięcie celów w zakresie ponownego użycia i recyklingu, ponownego użycia i odzysku oraz recyklingu tworzyw sztucznych przez producentów, którzy powierzyli to organizacji odpowiedzialności producentów.
4. Organizacje odpowiedzialne za producentów zapewniają sprawiedliwą reprezentację producentów i podmiotów gospodarujących odpadami w swoich organach zarządzających.

Artykuł 19

Zezwolenie na wypełnianie rozszerzonej odpowiedzialności producenta

1. Producent, w przypadku indywidualnego wypełniania obowiązków wynikających z rozszerzonej odpowiedzialności producenta, oraz organizacje odpowiedzialności producenta powołane w przypadku zbiorowego wypełniania obowiązków wynikających z rozszerzonej odpowiedzialności producenta, składają wniosek do właściwego organu o wydanie zezwolenia.
2. Zezwolenia udziela się wyłącznie w przypadku wykazania, że spełnione są wymogi określone w art. 8a ust. 3 lit. a)–d) dyrektywy 2008/98/WE oraz środki wprowadzone przez producenta lub organizację odpowiedzialności producentów są wystarczające do wypełnienia 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 organizacja odpowiedzialności producentów dzieje.
3. Państwa członkowskie w swoich środkach ustanawiających przepisy administracyjne i proceduralne, o których mowa w art. 14 ust. 3 lit. obowiązków wynikających z rozszerzonej odpowiedzialności producenta oraz warunków sprawdzania zgodności producentów lub organizacji odpowiedzialności producentów, w tym informacji, które mają być dostarczane w tym celu przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producentów.
4. Producent lub organizacje odpowiedzialności producenta bez zbędnej zwłoki powiadamiają właściwy organ o wszelkich zmianach w informacjach zawartych w

zezwolenia, o wszelkich zmianach, które dotyczą warunków zezwolenia lub trwałego zaprzestania działalności.

5. Mechanizm samokontroli, o którym mowa w art. 8a ust. 3 lit. d) dyrektywy 2008/98/WE, przeprowadza się regularnie, co najmniej raz na 3 lata, oraz na wniosek właściwego organu, w celu sprawdzić, czy przestrzegane są przepisy wymienione w tym punkcie oraz czy warunki zezwolenia, o których mowa w ust. 2, są nadal spełniane. Producent lub organizacja odpowiedzialności producenta przedstawiają na żądanie właściwego organu sprawozdanie z samokontroli oraz, w razie potrzeby, projekt planu działań naprawczych. Bez uszczerbku dla kompetencji określonych w ust. 6 właściwy organ może zgłaszać uwagi do sprawozdania z samokontroli i do projektu planu działań naprawczych oraz przekazuje wszelkie takie uwagi producentowi lub organizacji odpowiedzialnej za producentów. Producent lub organizacja odpowiedzialności producenta opracowuje i wdraża plan działań naprawczych na podstawie tych obserwacji.
6. Właściwy organ może podjąć decyzję o cofnięciu zezwolenia, jeżeli producent lub organizacja odpowiedzialności producenta nie spełnia już wymogów dotyczących organizacji zbiórki i przetwarzania produktów wycofanych z eksploatacji, nie zgłasza się właściwemu organowi, nie powiadamia właściwy organ o wszelkich zmianach dotyczących warunków zezwolenia lub zaprzestał działalności.

Artykuł 20

Odpowiedzialność finansowa producentów

1. Wkłady finansowe wnoszone przez producenta obejmują następujące koszty związane z pojazdami, które producent udostępnia na rynku:
 - a) koszty odbioru pojazdów wycofanych z eksploatacji, który jest niezbędny do spełnienia wymogów określonych w art. 23–26, oraz koszty przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, który jest niezbędny do spełnienia wymogów określonych w art. 30, 34 i 35, pod warunkiem że nie są one pokrywane z przychodów podmiotów gospodarujących odpadami, związanych ze sprzedażą używanych części zamiennych i używanych części zamiennych, oczyszczonych pojazdów wycofanych z eksploatacji lub surowców wtórnych pochodzących z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji;
 - b) koszty prowadzenia kampanii informacyjnych mających na celu poprawę zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji;
 - c) koszty ustanowienia systemu powiadamiania, o którym mowa w art. 25;
 - d) koszty gromadzenia danych i zgłaszania ich właściwym organom.
2. Właściwy organ, w ścisłej współpracy z producentami, organizacjami odpowiedzialności producenta i podmiotami gospodarującymi odpadami, monitoruje:
 - a) średnie koszty działań związanych ze zbiórką, recyklingiem i przetwarzaniem oraz przychody operatorów gospodarki odpadami;
 - b) poziom wkładów finansowych wnoszonych przez producentów na rzecz organizacji odpowiedzialności producenta wyznaczonych w przypadku zbiorowego wypełniania obowiązków wynikających z rozszerzonej odpowiedzialności producenta, tak aby koszty były sprawiedliwie rozdzielane między wszystkich zainteresowanych operatorów.

3. Wkłady finansowe wnoszone przez producentów udostępniających na rynku spółki celowe pokrywają wyłącznie te koszty, o których mowa w lit. 1, które dotyczą zbierania i usuwania zanieczyszczeń z takich pojazdów.
4. W przypadku indywidualnego wypełniania obowiązków wynikających z rozszerzonej odpowiedzialności producenta, producenci udzielają gwarancji na pojazdy, które po raz pierwszy udostępniają na rynku na terytorium państwa członkowskiego. Gwarancja ta zapewnia finansowanie działań, o których mowa w ust. 1, dotyczących tych pojazdów.

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

Gwarancja może przybrać formę udziału producenta w odpowiednich programach finansowania zagospodarowania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ubezpieczenia recyklingowego lub blokady rachunku bankowego.

Artykuł 21

Modulacja opłat

1. W przypadku zbiorowego wypełniania obowiązków wynikających z rozszerzonej odpowiedzialności producenta organizacje odpowiedzialności producenta zapewniają modulację wkładów finansowych płaconych im przez producentów z uwzględnieniem następujących elementów:
 - a) masa pojazdu;
 - b) typ układu napędowego;
 - c) stopień przydatności do recyklingu i ponownego użycia typu pojazdu, do którego należy pojazd, na podstawie informacji przedłożonych organowi udzielającemu homologacji typu zgodnie z art. 4;
 - d) czas potrzebny na demontaż pojazdu w autoryzowanym zakładzie przetwarzania, w szczególności w przypadku części i komponentów, które należy usunąć przed rozdrobieniem zgodnie z art. 30;
 - e) udział materiałów i substancji uniemożliwiających proces recyklingu wysokiej jakości, takich jak kleje, tworzywa kompozytowe lub materiały wzmacniane węglem;
 - f) odsetek materiałów pochodzących z recyklingu materiałów wymienionych w art. 6 i 10 zastosowanych w pojeździe;
 - g) obecność i ilość substancji, o których mowa w art. 5 ust. 2.
2. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 50 uzupełniających niniejsze rozporządzenie poprzez ustanowienie szczegółowych zasad stosowania kryteriów, o których mowa w ust. 1.

Artykuł 22

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

1. W przypadku gdy pojazd staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji w państwie członkowskim innym niż Państwo członkowskie, na którego terytorium pojazd został po raz pierwszy udostępniony na rynku, producent tego pojazdu lub, jeżeli został wyznaczony zgodnie z art. Artykuł 18, organizacja odpowiedzialności producenta zapewnia, że koszty netto

objęte są operacje gospodarowania odpadami, o których mowa w art. 20, ponoszone przez podmioty gospodarujące odpadami w innych państwach członkowskich.

2. Producent lub, w przypadku wyznaczenia zgodnie z art. 18, organizacja odpowiedzialności producenta:
 - a) wyznaczyć w drodze pisemnego pełnomocnictwa wyznaczonego przedstawiciela do spraw rozszerzonych odpowiedzialność producenta w każdym państwie członkowskim;
 - b) ustanawiają 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 przez producentów lub, jeżeli zostały one wyznaczone zgodnie z art. 18, organizacji odpowiedzialnych za producentów, zgodnie z ust. 1 i 2. Monitorowanie opiera się na zgłoszonych i zweryfikowanych informacjach przez producentów lub, jeżeli zostały wyznaczone zgodnie z art. 18, organizacje odpowiedzialności producenta, właściwym organom w sprawie wykonania ust. 1 i 2, w szczególności w sprawie obliczania i alokacji kosztów zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji o których mowa w ust. 1, z należywym uwzględnieniem poufności handlowej i innych kwestii dotyczących konkurencyjności.
4. Jeżeli jest to konieczne do zapewnienia zgodności z niniejszym artykułem i uniknięcia zakłóceń na jednolitym rynku, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie szczegółowych przepisów dotyczących obowiązków producentów, państw członkowskich i podmiotów gospodarujących odpadami oraz cechy mechanizmów, o których mowa w ust. 1.

SEKCJA 3

ZBIÓRKA POJAZDÓW WYCOFANA Z EKSPLOATACJI

Artykuł 23

Zbiórka pojazdów wycofanych z eksploatacji

1. Producenci lub, jeżeli zostali wyznaczeni zgodnie z art. 18, organizacje odpowiedzialności producenta ustanawiają systemy zbiórki, w tym punkty zbiórki, lub uczestniczą w ich tworzeniu, dla wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji należących do kategorii pojazdów, które wyprodukowali dostępne po raz pierwszy na rynku na terytorium państwa członkowskiego.

Państwa członkowskie przyjmują niezbędne środki w celu zapewnienia, aby producenci lub, jeżeli zostali wyznaczeni zgodnie z art. 18, organizacje odpowiedzialne za producentów ustanowiły systemy zbiórki dla wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji.
2. Producenci lub, jeżeli zostali wyznaczeni zgodnie z art. 18, organizacje odpowiedzialności producenta zapewniają, aby systemy zbierania, o których mowa w ust. 1:
 - a) obejmują całe terytorium państwa członkowskiego;
 - b) zapewniają odpowiednią dostępność zatwierdzonych zakładów przetwarzania, biorąc pod uwagę wielkość i gęstość zaludnienia, przewidywaną liczbę pojazdów wycofanych z eksploatacji, nie ograniczając się do obszarów, na których zbieranie i późniejsze zagospodarowanie jest najbardziej opłacalne;

- (c) zapewnienia odbioru zużytych części pochodzących z napraw pojazdów;
 - d) umożliwienia zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji każdej marki, niezależnie od ich marki pochodzenie;
 - e) umożliwiając bezpłatne dostarczanie wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania zgodnie z art. 24 ust. 2.
3. Producenci lub, jeżeli zostali powołani zgodnie z art. 18, organizacje odpowiedzialności producenta prowadzą kampanie edukacyjne promujące system zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz informujące o skutkach dla środowiska niewłaściwego zbierania i postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji.
4. Państwa członkowskie mogą zezwolić podmiotom gospodarującym odpadami innym niż zatwierdzone zakłady przetwarzania na utworzenie punktów zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji.
- Operator gospodarki odpadami prowadzący punkt zbiórki:
- a) zapewniają, aby punkt zbiórki spełniał warunki przechowywania produktów wycofanych z eksploatacji pojazdy określone w części A załącznika VII;
 - b) być upoważnione przez właściwe organy, o których mowa w art. 14, do zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i być zarejestrowane w odpowiednim rejestrze;
 - c) zagwarantować, że wszystkie zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji zostaną przekazane do autoryzowanej stacji przetwarzania w ciągu jednego roku od otrzymania pojazdu wycofanego z eksploatacji; I
 - d) spełniają wszystkie inne obowiązujące warunki składowania odpadów określone w przepisach krajowych prawo.
5. Podmioty zajmujące się gospodarką 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.) odpowiednim organom państwa członkowskiego, w tym właściwym organom wyznaczonym na mocy art. 14.

Artykuł 24

Dostarczenie pojazdów wycofanych z eksploatacji do autoryzowanych zakładów przetwarzania

1. Wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji należy dostarczyć do autoryzowanych zakładów przetwarzania.
2. Dostarczenie pojazdu wycofanego z eksploatacji do autoryzowanej stacji przetwarzania jest bezpłatne dla ostatniego właściciela pojazdu, chyba że w pojeździe wycofanym z eksploatacji brakuje którejkolwiek z istotnych części lub podzespołów pojazdu, z wyjątkiem akumulatora pojazdu elektrycznego, lub zawiera odpadów, które zostały dodane do pojazdu wycofanego z eksploatacji.

Artykuł 25

Świadectwo zniszczenia

1. Upoważnione zakłady przetwarzania wydają świadectwo złomowania dla każdego poddanego obróbce pojazdu wycofanego z eksploatacji ostatniemu właścicielowi pojazdu wycofanego z eksploatacji. Świadectwo złomowania zawiera informacje wymienione w załączniku IX.
2. Świadectwo złomowania jest wydawane w formacie elektronicznym i przekazywane w drodze elektronicznej procedury powiadamiania odpowiednim organom państwa członkowskiego, w tym właściwym organom wyznaczonym na mocy art. 14.

3. W przypadku pojazdu wycofanego z eksploatacji, dla którego wydano świadectwo złomowania w państwie członkowskim, jest zarejestrowany w innym państwie członkowskim, organy rejestracji pojazdów państwa członkowskiego, w którym wydano świadectwo złomowania, informują odpowiednie organy rejestracji pojazdów państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, że wydano świadectwo złomowania wydany dla danego pojazdu.
4. Właściwe organy państwa członkowskiego unieważniają rejestrację pojazdu wycofanego z eksploatacji dopiero po otrzymaniu świadectwa złomowania tego pojazdu.
5. Świadectwa złomowania wydane w Państwie Członkowskim są uznawane we wszystkich pozostałych Państwach Członkowskich.

Artykuł 26

Obowiązki właściciela pojazdu

Właściciel pojazdu, który staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji:

- (A) dostarczyć pojazd wycofany z eksploatacji do autoryzowanego zakładu przetwarzania lub, w przypadkach, o których mowa w art. 23 ust. 4, do punktu zbiórki, bez zbędnej zwłoki po otrzymaniu informacji, że pojazd spełnia którekolwiek z kryteriów nienaprawialności określonych w art. część A pkt 1 i 2 załącznika I;
- (B) przedstawić świadectwo zniszczenia właściwemu organowi rejestracyjnemu.

SEKCJA 4

POSTĘPOWANIE Z POJAZDAMI WYCOFANYMI Z EKSPLOATACJI

Artykuł 27

Obowiązki uprawnionych zakładów przetwarzania

1. Upoważnione zakłady przetwarzania zapewniają, aby wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji oraz ich części, komponenty i materiały, a także części odpadowe pochodzące z napraw pojazdów były przyjmowane i przetwarzane zgodnie z warunkami określonymi w ich zezwoleniach, a także w zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
2. Upoważnione zakłady przetwarzania zapewniają, aby wszelkie przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji było zgodne co najmniej z art. 28, 29, 30, 31, 34 i 35 oraz załącznikiem VII do niniejszego rozporządzenia, oraz stosują najlepsze dostępne techniki określone w art. Art. 3 ust. 10 dyrektywy 2010/75/UE.
3. Upoważnione zakłady przetwarzania:
 - a) przechowywać, nawet tymczasowo, wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji oraz ich części, komponenty i materiały zgodnie z minimalnymi wymogami określonymi w części A załącznik VII;
 - b) usuwa zanieczyszczenia ze wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, zgodnie z art. 29 i art minimalne wymagania określone w części B załącznika VII;
 - c) usunąć części i komponenty wymienione w części C załącznika VII z pojazdu wycofanego z eksploatacji przed rozdrabnianiem rozdrabnianie lub zagęszczanie poprzez demontaż ręczny lub (pół)automatyczny demontaż w sposób nieniszczący w przypadku części z potencjał ponownego użycia, regeneracji lub renowacji;

d) traktować 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 art. 32, 34, 35 i 36 niniejszego Regulaminu.

Oprócz wymogów określonych w art. 35 dyrektywy 2008/98/WE autoryzowane zakłady przetwarzania przechowują w formie elektronicznej zapis przeprowadzonych operacji przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji przez 3 lata i są w stanie przedstawić te informacje, na wniosek właściwych organów krajowych.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 zmienić załącznik VII poprzez dostosowanie minimalnych wymagań dotyczących przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji do postępu naukowo-technicznego.
5. Państwa członkowskie zachęcają upoważnione zakłady przetwarzania do wprowadzania certyfikowanych systemów zarządzania środowiskowego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1221/2009.

Artykuł 28

Ogólne wymagania dotyczące rozdrabniania

1. Od [OP: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] upoważnione zakłady przetwarzania i inne podmioty gospodarujące odpadami zwracają się o dostarczenie im pojazdów wycofanych z eksploatacji w celu rozdrabnianiu towarzyszą:
 - a) dokumentację zawierającą numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) danego pojazdu wycofanego z eksploatacji;
 - b) kopię świadectwa zniszczenia, które zostało wydane na koniec okresu przydatności do użycia dany pojazd.
2. Upoważnione zakłady przetwarzania i podmioty gospodarujące odpadami otrzymujące pojazdy wycofane z eksploatacji niespełniające wymogów określonych w ust. 1:
 - a) zgłosić niezgodność właściwemu organowi;
 - b) powstrzymują się od używania tych pojazdów wycofanych z eksploatacji w swoich operacjach rozdrabniania, chyba że właściwy organ zezwoli na takie operacje.
3. Podmioty zajmujące się gospodarką odpadami prowadzące rozdrabnianie pojazdów wycofanych z eksploatacji nie mieszają pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części, komponentów i materiałów z odpadami opakowaniowymi oraz zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym.

Artykuł 29

Usuwanie zanieczyszczeń z pojazdów wycofanych z eksploatacji

1. Jak najszybciej po dostarczeniu pojazdu wycofanego z eksploatacji do autoryzowanego zakładu przetwarzania zakład ten usuwa zanieczyszczenia z tych pojazdów przed ich dalszym przetwarzaniem, zgodnie z minimalnymi wymogami określonymi w części B załącznika VII.
2. Płyny i ciecze wymienione w części B załącznika VII są gromadzone i przechowywane oddzielnie, zgodnie z wymogami określonymi w części A załącznika VII. Oleje odpadowe należy zbierać i przechowywać oddzielnie od innych płynów i płynów oraz przetwarzać zgodnie z art. 21 dyrektywy 2008/98/WE.

3. Części, komponenty i materiały zawierające substancje, o których mowa w art. 5 ust. 2, są usuwane z pojazdów wycofanych z eksploatacji i traktowane zgodnie z art. 17 dyrektywy 2008/98/WE.
4. Akumulatory należy oddzielnie wyjmować z pojazdów wycofanych z eksploatacji i przechowywać w wyznaczonym miejscu do dalszego przetwarzania zgodnie z art. 70 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2023/ [OP: rozporządzenie w sprawie baterii].
5. Części, komponenty i materiały, które zostały oczyszczone, należy obchodzić się z nimi i oznakować zgodnie z art. 18 i 19 dyrektywy 2008/98/WE.
6. Zatwierdzony zakład przetwarzania dokumentuje usuwanie zanieczyszczeń z pojazdów wycofanych z eksploatacji, rejestrując informacje wymienione w części B pkt 3 załącznika VII.

Artykuł 30

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

1. Od [OP: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] autoryzowane zakłady przetwarzania zapewniają usunięcie części i komponentów wymienionych w części C załącznika VII z pojazdu wycofanego z eksploatacji przed strzępieniem, po zakończeniu operacji usuwania zanieczyszczeń, o których mowa w art. 29.
2. Ustęp 1 nie ma zastosowania, jeżeli upoważniony zakład przetwarzania wykaze, że technologie po rozdrabnianiu oddzielają materiały od części i komponentów wymienionych w części C, pozycje 13–19 załącznika VII, równie skutecznie, jak ręczne procesy demontażu lub półautomatyczne procesy demontażu.

Do celów akapitu pierwszego upoważniony zakład przetwarzania przekazuje informacje wymienione w części G załącznika VII.
3. Oprócz obowiązków określonych w art. 35 dyrektywy 2008/98/WE autoryzowane zakłady przetwarzania prowadzą rejestr pojazdów wycofanych z eksploatacji, które są przetwarzane bez uprzedniego usuwania części, komponentów i materiałów zgodnie z ust. 2, w tym nazwę i adres zakładów przetwarzania oraz numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) przedmiotowych pojazdów wycofanych z eksploatacji.

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

Artykuł 31

Wymagania dotyczące usuwanych części i podzespołów

1. Wszystkie części i komponenty, które zostały wymontowane z pojazdu wycofanego z eksploatacji zgodnie z art. 30 ust. 1, poddaje się ocenie w celu ustalenia, czy nadają się do:
 - a) ponownego użycia, zgodnie z częścią D pkt 1 lit. a) załącznika VII;
 - b) regeneracja lub renowacja, zgodnie z częścią D pkt 1 lit. b), załącznik VII;
 - c) recykling; Lub

d) inne operacje przetwarzania, z uwzględnieniem szczególnych wymagań dotyczących przetwarzania w części F załącznika VII

Części i komponenty, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub renowacji, nie są uważane za odpady.

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

Dokumentacja potwierdzająca przeprowadzoną ocenę jest udostępniana na żądanie właściwym organom krajowym, w tym w przypadku transportu części i komponentów w celu ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia.

2. Usunięte części i komponenty nadające się do ponownego użycia, regeneracji lub renowacji muszą być:

e) oznakowane zgodnie z częścią D pkt 2 załącznika VII;

(f) wraz z gwarancją, jeżeli części i komponenty są przekazywane do lub używane przez inną osobę.

3. Części i komponenty wymienione w części E załącznika VII nie mogą być ponownie użyte.

Artykuł 32

Handel używanymi, regenerowanymi lub regenerowanymi częściami i komponentami

Od [OP: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] każda osoba handlująca używanymi, regenerowanymi lub odnowionymi częściami zamiennymi i komponentami musi w punkcie sprzedaży: (A)

zapewnić, aby części i komponenty były oznakowane zgodnie z częścią D pkt 2 załącznika VII;

(B) udzielać gwarancji na używane, regenerowane lub regenerowane części i komponenty.

Artykuł 33

Ponowne użycie, regeneracja i regeneracja części i komponentów

1. Od [OP: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Państwa członkowskie podejmują niezbędne zachęty do promowania ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów, niezależnie od tego, czy zostały usunięte podczas użytkowania lub wycofania pojazdu z eksploatacji.

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

a) wymóg, aby podmioty zajmujące się konserwacją i naprawami oferowały klientom naprawę pojazdu przy użyciu używanych, regenerowanych lub odnowionych części zamiennych i komponentów wraz z ofertą naprawy pojazdu przy użyciu nowych części i komponentów, pod warunkiem że taki wymóg jest sformułowany w taki sposób, aby nie stwarzać nadmiernych kosztów lub obciążenia administracyjne dla mikroprzedsiębiorstw i małych przedsiębiorstw;

b) stosowanie zachęt ekonomicznych, w tym ustanowienie obniżonej stawki podatku od wartości dodanej na używane, regenerowane lub regenerowane 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 oferowanych przez państwa członkowskie.

Artykuł 34

Cele ponownego wykorzystania, recyklingu i odzysku

1. Od [OP: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień roku kalendarzowego następującego po 36 miesięcy po dacie wejścia w życie rozporządzenia] państwa członkowskie zapewniają osiągnięcie przez podmioty gospodarujące odpadami następujących celów:
 - a) ponowne użycie i odzysk, obliczone łącznie, wynoszą co najmniej 95 % średniej masy na pojazd, z wyłączeniem akumulatorów, na rok;
 - b) ponowne użycie i recykling, obliczone łącznie, wynoszą co najmniej 85 % do średnia masa na pojazd, z wyłączeniem akumulatorów, i rok.
2. Od [OP: proszę wstawić datę = pierwszy dzień roku kalendarzowego następującego po 60 miesiącach od daty wejścia w życie rozporządzenia] Państwa członkowskie zapewniają, aby podmioty gospodarujące odpadami osiągnęły roczny cel recyklingu tworzyw sztucznych wynoszący co najmniej 30% całkowitej masy tworzyw sztucznych zawartych w pojazdach przekazanych podmiotom zajmującym się gospodarką odpadami.

Artykuł 35

Zakaz składowania odpadów nieobojętnych

Od [OP: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] frakcje rozdrobnionych pojazdów wycofanych z eksploatacji, zawierające odpady nieobojętne, które nie są przetwarzane przez technologii porozdrabniania, nie będą przyjmowane na składowiska.

Artykuł 36

Wysyłki pojazdów wycofanych z eksploatacji

1. Obróbka pojazdów wycofanych z eksploatacji może być prowadzona poza Unią, pod warunkiem że wysyłka pojazdów wycofanych z eksploatacji jest zgodna z rozporządzeniem (WE) nr 1013/2006.
2. Wysyłki pojazdów wycofanych z eksploatacji z Unii do państwa trzeciego zgodnie z ust. 1 zalicza się na poczet wypełniania obowiązków i realizacji celów określonych w art. przez właściwy organ miejsca przeznaczenia, który wykaże, że obróbka odbyła się w warunkach zasadniczo równoważnych wymogom określonym w niniejszym rozporządzeniu oraz wymogom ochrony zdrowia ludzkiego i środowiska określonym w innych przepisach unijnych.

ROZDZIAŁ V POJAZDY UŻYWANE I ICH EKSPORT

SEKCJA 1 STAN POJAZDÓW UŻYWANYCH

Artykuł 37

Rozróżnienie między pojazdami użytkowymi a pojazdami wycofanymi z eksploatacji

Do celów przeniesienia własności używanego pojazdu 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 używanego pojazdu, właściciel pojazdu, inne podmioty gospodarcze i właściwe organy sprawdzają, czy spełnione są kryteria określone w załączniku I, aby stwierdzić, czy nie jest to pojazd wycofany z eksploatacji.

SEKCJA 2 EKSPORT POJAZDÓW UŻYWANYCH

Artykuł 38

Kontrole i wymagania dotyczące eksportu używanych pojazdów

1. Od [OP: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] używane pojazdy przeznaczone do wywozu podlegają kontrolom i wymogom określonym w niniejszej sekcji.
2. Niniejsza sekcja pozostaje bez uszczerbku dla innych przepisów niniejszego rozporządzenia oraz innych aktów prawnych Unii regulujących dopuszczanie towarów do wywozu, w szczególności rozporządzenia (UE) nr 952/2013 i jego art. 46, 47, 267 i 269.
3. Używane pojazdy mogą być eksportowane tylko wtedy, gdy:
 - a) pojazdów niewycofanych z eksploatacji w oparciu o kryteria wymienione w załączniku I;
 - b) uznane za zdadne do ruchu drogowego w państwie członkowskim, w którym pojazdy były ostatnio rejestrowane, zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. a) i b) oraz art. 8 dyrektywy 2014/45/UE.
4. Następujące informacje są dostarczane lub udostępniane organom celnym w odniesieniu do każdego używanego pojazdu przeznaczonego do wywozu:
 - a) numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) używanego pojazdu oraz dane identyfikacyjne państwa członkowskiego, w którym pojazd był ostatnio zarejestrowany;
 - b) oświadczenie potwierdzające, że używany pojazd spełnia wymagania określone w art. 4 ust. 1.
5. W celu sprawdzenia zgodności z niniejszą sekcją dotyczącą zezwolenia na dopuszczenie używanego pojazdu 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. 45 ust. 4.

uwzględniać taką wymianę informacji i współpracę w celu dopuszczenia używanego pojazdu do wywozu;

b) po uruchomieniu połączenia wzajemnego, o którym mowa w art. 45 ust. 4, zastosowanie mają art. 39, 40 ust. 2 i 3 oraz art. 42 ust. za pomocą tych systemów elektronicznych.

6. Używany pojazd przeznaczony do wywozu nie może:
 - a) zostać objęte procedurą celną opartą na zgłoszeniu uproszczonym zgodnie z art. 166 rozporządzenia (UE) nr 952/2013;
 - b) podlegać wpisowi do ewidencji zgłaszającego na podstawie art. 182 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 952/2013;
 - c) podlegać samoocenie zgodnie z 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 używany pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.

Artykuł 39

Automatyczna weryfikacja informacji o stanie pojazdu

1. Przed zwolnieniem używanych pojazdów do wywozu organy celne weryfikują elektronicznie i automatycznie za pośrednictwem systemów elektronicznych, o których mowa w art. 38 ust. 3 lit. b).
2. W przypadku gdy informacje dostarczone lub udostępnione organom celnym nie odpowiadają informacji zawartych w krajowych rejestrach pojazdów i krajowych systemach teleinformatycznych dotyczących zdolności do ruchu drogowego zgodnie z ust. 1, organy celne nie dopuszczają tego pojazdu do wywozu i informują o tym zainteresowanego przedsiębiorcę za pośrednictwem tych systemów.

Artykuł 40

Zarządzanie ryzykiem i kontrole celne

1. W celu wykonania przepisów określonych w art. 38 organy celne przeprowadzają kontrole używanych pojazdów przeznaczonych do wywozu 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 połączenia wzajemnego, o którym mowa w art. 45 ust. 1, w celu ustalenia, czy używany pojazd, który ma zostać wywieziony, spełnia szczególne warunki 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 szczegółowych warunków stosowanych do przywozu używanych pojazdów przez państwo trzecie przywozu, związanych z ochroną środowiska i droga

bezpieczeństwa, jeżeli takie warunki zostały zgłoszone Komisji przez to państwo trzecie. Warunki te są możliwe do zweryfikowania na podstawie informacji dostępnych w systemach teleinformatycznych, o których mowa w art. 45 ust. 1.

Artykuł 41

Zawieszenie

1. Jeżeli istnieją uzasadnione podstawy, by sądzić, że używany pojazd, który ma zostać wywieziony, może nie spełniać wymogów niniejszej sekcji, organy celne zawieszają dopuszczenie tego używanego pojazdu do wywozu. Niezwłocznie powiadamiają one również właściwe organy o zawieszeniu i przekazują wszelkie istotne informacje potrzebne do ustalenia, czy używany pojazd spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia i czy może zostać dopuszczony do wywozu.
2. W celu ustalenia, czy używany pojazd podlegający zawieszeniu, o którym mowa w ust. 1, jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem, właściwe organy mogą zażądać od każdej osoby zaangażowanej w wywóz tego używanego pojazdu dodatkowych informacji, w tym informacji sprzedaż lub przeniesienie własności pojazdu, takie jak kopia faktury lub umowy, oraz dokument potwierdzający przeznaczenie używanego pojazdu do dalszego użytku.

Artykuł 42

Wydanie na eksport

1. Jeżeli dopuszczenie używanego pojazdu do wywozu zostało zawieszona zgodnie z art. 41, taki używany pojazd zostaje dopuszczony do wywozu po spełnieniu wszystkich innych wymogów i formalności związanych z takim dopuszczeniem oraz spełnieniu któregokolwiek z następujących warunków:
 - a) właściwe organy nie zwróciły się w ciągu czterech dni roboczych od początku zawieszenia do organów celnych o utrzymanie zawieszenia lub
 - b) właściwe organy poinformowały organy celne o swojej zgodzie na dopuszczenie do wywozu zgodnie z niniejszą sekcją.
2. Dopuszczenia 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 dopuszczeniu używanego pojazdu do wywozu organy celne powiadamiają o tym dopuszczeniu do wywozu właściwy organ państwa członkowskiego, w którym dany pojazd był zarejestrowany w momencie wywozu.

Artykuł 43

Odmowa wydania na eksport

1. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że używany pojazd, którego zawieszenie zgłoszono zgodnie z art. 41, nie jest zgodny z przepisami niniejszej sekcji, niezwłocznie wzywa organy celne, aby nie dopuszczały go do wywozu, i powiadamia je o tym.
2. Po powiadomieniu przez właściwy organ zgodnie z ust. 1 organy celne nie dopuszczają używanego pojazdu do wywozu.

Artykuł 44

Współpraca między władzami i wymiana informacji

1. Państwa członkowskie udzielają sobie wzajemnej pomocy we wdrażaniu przepisów niniejszej sekcji poprzez wymianę informacji na szczeblu 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, jakie uzna się za niezbędne do zapewnienia zgodności z obowiązującymi przepisami prawa i regulacjami dotyczącymi eksportu używanych pojazdów.
3. Organy celne i właściwe organy państw członkowskich współpracują zgodnie z art. 47 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 952/2013 i wymieniają informacje niezbędne do wykonywania ich funkcji na mocy niniejszego rozporządzenia, w tym za pośrednictwem środków elektronicznych. Organy celne mogą przekazywać, zgodnie z art. 12 ust. 1 i art. 16 ust. organom na zasadzie poufności, właściwemu organowi państwa członkowskiego, w którym operator lub handlowiec ma siedzibę.
4. Jeżeli właściwe organy otrzymały informacje zgodnie z ust. 1–3 niniejszego artykułu, te właściwe organy mogą przekazać te informacje właściwym organom z innych państw członkowskich.
5. Informacje dotyczące ryzyka są wymieniane 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 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 będzie wykorzystywany do wymiany numeru identyfikacyjnego pojazdu oraz informacji o rejestracji pojazdu i stanie przydatności do ruchu drogowego między krajowymi rejestrami pojazdów a systemami elektronicznymi dotyczącymi przydatności do ruchu drogowego państw członkowskich, a także do łączenia z UE Środowisko jednego okienka dla organów celnych, w razie potrzeby do kontroli i spełnienia wymogów określonych w niniejszej sekcji.
2. System elektroniczny MOVE-HUB, o którym mowa w ust. 1, zapewnia co najmniej następujące funkcjonalności:
 - a) wymieniają dane w czasie rzeczywistym z połączonymi z nimi krajowymi rejestrami pojazdów, krajowymi systemami elektronicznymi dotyczącymi przydatności do ruchu drogowego państw członkowskich;

- b) umożliwiają zautomatyzowaną elektroniczną kontrolę danych zawartych w świadectwie przydatności do ruchu drogowego, o którym mowa w załączniku II do dyrektywy 2014/45/UE, dotyczących daty pierwszej rejestracji pojazdu oraz państwa członkowskiego, w którym pojazd był ostatnio zarejestrowany, o którym mowa w dyrektywie 1999/37/WE, w celu ustalenia, czy używany pojazd przeznaczony do wywozu spełnia wymogi określone w art. 38, art. 39 ust. 1 i art. 40;
 - c) połączenie z unijnym środowiskiem pojedynczego punktu kontaktowego dla organów celnych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2022/2399 w celu wymiany danych i wspierania procesu wymiany informacji, o którym mowa w art. 39 ust. 1 i art. 40 ust.), jak również obsłużyć zgłoszenia, o których mowa w artykule od 41 do 43;
 - d) do celów współpracy z państwami trzecimi na mocy art. 44 ust. 2 umożliwia elektroniczną wymianę informacji z właściwymi organami państw trzecich, które powiadomiły Komisję zgodnie z art. 40 ust. używanych pojazdów, które stosują.
3. Państwa członkowskie łączą swoje krajowe rejestry pojazdów i krajowe systemy elektroniczne dotyczące przydatności do ruchu drogowego z systemem elektronicznym MOVE-HUB, o którym mowa w ust. 1. To wzajemne połączenie zacznie działać w ciągu 2 lat po przyjęciu aktu wykonawczego, o którym mowa w ust. 5.
 4. Komisja łączy system MOVE-HUB, o którym mowa w ust. 1, z unijnym systemem wymiany świadectw celnych pod jednym punktem kontaktowym ustanowionym w art. 4 rozporządzenia (UE) 2022/2399, tak aby zautomatyzowane kontrole, o których mowa w art. 39 i 40 (2) i mogą być dokonywane zawiadomienia, o których mowa w art. 41, 42 i 43. To połączenie wzajemne zostanie uruchomione w ciągu 4 lat od przyjęcia aktu wykonawczego, o którym mowa w ust. 5.
 5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające niezbędne ustalenia dotyczące wdrożenia funkcji MOVE-HUB, o których mowa w ust. 2, w tym aspekty techniczne niezbędne do połączenia krajowych systemów teleinformatycznych 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.

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

ROZDZIAŁ VI EGZEKWOWANIE

Artykuł 46

Inspekcje

1. W celu wykonania niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie kontrolują:
 - a) autoryzowane zakłady przetwarzania;
 - b) operatorzy zajmujący się naprawami i konserwacją;
 - c) inne zakłady i podmioty gospodarcze, które mogą przetwarzać pojazdy wycofane z eksploatacji.

2. Inspekcje obejmują co najmniej 10 % podmiotów wymienionych w ust. 1 lit. a) ic) w każdym roku kalendarzowym.
3. Państwa członkowskie przeprowadzają również kontrole dotyczące wywozu używanych pojazdów w celu sprawdzenia zgodności z art. 38.

Artykuł 47

Współpraca organów ścigania na szczeblu krajowym i między państwami członkowskimi

1. Państwa członkowskie ustanawiają, w odniesieniu do wszystkich odpowiednich właściwych organów zaangażowanych w egzekwowanie niniejszego rozporządzenia, skuteczne mechanizmy umożliwiające tym organom współpracę i koordynację na szczeblu krajowym w zakresie opracowywania i wdrażania polityki egzekwowania prawa oraz działań związanych z monitorowaniem rejestracji pojazdów, wyrejestrowywania, zawieszanie i anulowanie rejestracji oraz zapobieganie nielegalnemu postępowaniu z pojazdami wycofanymi z eksploatacji.
2. Państwa członkowskie współpracują ze sobą dwustronnie i wielostronnie w celu ułatwienia zapobiegania i wykrywania nielegalnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Wymieniają one istotne informacje dotyczące rejestracji pojazdów, wyrejestrowania oraz zawieszenia i anulowania rejestracji za pośrednictwem elektronicznego systemu wymiany, o którym mowa w art. zakłady oraz inne zakłady i podmioty gospodarcze, które mogą wykonywać czynności związane z użyciem pojazdów wycofanych z eksploatacji. W ramach ustanowionych struktur będą dzielić się doświadczeniem i wiedzą na temat środków egzekucyjnych.

Wymiana danych rejestracyjnych pojazdów obejmuje dostęp i wymianę danych dotyczących działania oraz charakteru i wyników przeprowadzonych kontroli z właściwymi organami innych państw członkowskich w celu ułatwienia egzekwowania niniejszego rozporządzenia.

3. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję, którzy członkowie ich stałego personelu są odpowiedzialni za współpracę, o której mowa w ust. 2 niniejszego artykułu i art. 44.

Artykuł 48

Kary

Do dnia [OP: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Państwa członkowskie określają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia 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 podejmuje wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich wykonania.

Przewidziane kary są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach oraz niezwłocznie powiadamiają ją o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.

Artykuł 49

Raportowanie do Komisji

1. Od [OP: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Państwa członkowskie udostępniają publicznie w formie zbiorczej za każdy rok kalendarzowy oraz w formie

ustanowione przez Komisję zgodnie z ust. 5, następujące dane, które opierają się na informacjach i danych otrzymanych od producentów, organizacji odpowiedzialności producenta i podmiotów gospodarujących odpadami:

- a) liczbę pojazdów zarejestrowanych w państwie członkowskim;
- b) liczbę pojazdów udostępnionych po raz pierwszy na rynku na terytorium państwa członkowskiego;
- c) liczbę i masę pojazdów wycofanych z eksploatacji zebranych i oczyszczonych w państwo członkowskie;
- d) liczbę i wagę pojazdów wycofanych z eksploatacji poddanych recyklingowi na terytorium Wspólnoty państwo członkowskie;
- e) liczbę i wagę pojazdów wycofanych z eksploatacji wywiezionych lub wysłanych dalej leczenia do innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego;
- f) liczbę wydanych świadectw złomowania;
- (g) całkowitą ilość i wagę usuniętych części, komponentów i materiałów pojazdy wycofane z eksploatacji do celów:
 - (I) ponowne użycie;
 - (ii) regeneracja lub renowacja;
 - (iii) recykling;
 - (iv) odzysk, w tym odzysk energii;
 - (v) usuwanie;
- h) ilość i wagę pojazdów wycofanych z eksploatacji potraktowanych w inny sposób niż wskazany w lit. d);
- (i) liczbę i wagę pojazdów wycofanych z eksploatacji użytych do zasypywania wyrobisk;
- j) wskaźniki celów określonych w art. 34 osiągnięte przez wszystkie podmioty gospodarujące odpadami działające w państwie członkowskim;
- k) korzystanie z wyłączenia przewidzianego w art. 30 ust. 2 oraz sposób jego monitorowania przez państwo członkowskie pełniące rolę sprawozdawcy;
- (l) dane dotyczące organizacji odpowiedzialności producenta, w tym nazwy osób prawnych, które reprezentują;
- m) dane dotyczące wykonania art. 21.

Państwa członkowskie udostępniają publicznie dane, o których mowa w ust. 1, w ciągu 18 miesięcy od końca okresu sprawozdawczego, za który są gromadzone. Dane muszą być czytelne maszynowo, sortować i przeszukiwać oraz muszą być zgodne z otwartymi standardami do użytku przez strony 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. Danym udostępnionym przez państwa członkowskie zgodnie z ust. 1 towarzyszy sprawozdanie z kontroli jakości. Informacje te przedstawia się w formacie określonym przez Komisję zgodnie z ust. 5.
3. Państwa członkowskie co 5 lat sporządzają sprawozdanie podsumowujące:

- n) zachęty wprowadzone w celu promowania ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów zgodnie z art. 33;
- a) stosowanie kar i innych sankcji przewidzianych w ich prawie krajowym za naruszenia niniejszego rozporządzenia przyjętych zgodnie z art. 48, w tym wykaz rodzajów zgłoszonych naruszeń i rodzajów podjętych środków;
- b) wyniki inspekcji przeprowadzonych zgodnie z art. 46;
- c) sposób stosowania definicji „pojazd wycofany z eksploatacji” i „pojazd używany”, w tym praktyczne trudności napotkane w tym kontekście.

Państwa członkowskie przedkładają sprawozdanie Komisji w ciągu 6 miesięcy od końca pięcioletniego okresu, którego ono dotyczy. Pierwsze sprawozdanie zostanie przekazane Komisji do dnia [OP: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 6 latach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Komisja dokonuje przeglądu sprawozdań przedłożonych przez państwa członkowskie i w stosownych przypadkach sporządza sprawozdania na temat otrzymanych informacji w celu ułatwienia wymiany informacji na temat najlepszych praktyk stosowanych w państwach członkowskich.

4. Do celów monitorowania wdrażania niniejszego rozporządzenia Komisja gromadzi i dokonuje przeglądu informacji udostępnionych zgodnie z niniejszym artykułem.
5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające:
 - a) metodykę i zasady obliczania, weryfikacji i zgłaszania danych zgodnie z ust. 1, w tym:
 - (i) metodykę określania ilości i wagi części, komponentów i materiałów usuniętych do celów, o których mowa w ust. 1 lit. g), h) oraz i);
 - (ii) metodykę ustalania masy odpadów poddanych recyklingowi, w tym wyznaczenie punktów obliczeniowych i pomiarowych oraz, w razie potrzeby, możliwości zastosowania średnich współczynników ubytku;
 - (iii) metodykę obliczania i weryfikacji realizacji celów w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku, o których mowa w art. 34.
 - b) wzór sprawozdawczości do Komisji, o której mowa w ust. 1, jako jak również 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 ich obowiązków sprawozdawczych na mocy niniejszego artykułu.

ROZDZIAŁ VII

DELEGOWANE UPRAWNIENIA I PROCEDURA KOMITETOWA

Artykuł 50

Wykonanie delegacji

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 3, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 11 ust. 22 ust. 4, 27 ust. 4, 38 ust. 7 i 40 ust. 3 powierza się Komisji na okres 5 lat od [OP: 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 jest automatycznie przedłużane 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. 4), 27 ust. 4, 38 ust. 7 i 40 ust. 3 mogą zostać w dowolnym momencie uchylone przez Parlament Europejski lub Radę. Decyzja o odwołaniu kładzie kres przekazaniu uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna następnego dnia po opublikowaniu decyzji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w niej późniejszym terminie. Nie ma to wpływu na ważność jakichkolwiek aktów delegowanych, które już obowiązują.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja zasięga opinii ekspertów wyznaczonych 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 powiadamia o tym jednocześnie Parlament Europejski i Radę.
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.), art. 27 ust. 4, art. 38 ust. 7 i art. 40 ust. i Radą lub jeżeli przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Okres 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 zastosowanie ma art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

ROZDZIAŁ VIII POPRAWKI

Artykuł 53

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2019/1020

W rozporządzeniu (UE) 2019/1020 w załączniku II skreśla się pkt 10 i 11.

Artykuł 54

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/858

Załącznik II do rozporządzenia (UE) 2018/858 zostaje zmieniony zgodnie z załącznikiem X do niniejszego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ IX POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Artykuł 55

Recenzja

1. Do dnia 31 grudnia 203 r.* [OP: proszę wstawić datę = ostatni dzień roku następującego po 95 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja dokona przeglądu i sporządzi sprawozdanie w sprawie stosowania niniejszego rozporządzenia oraz jego wpływ na środowisko, zdrowie ludzi i funkcjonowanie jednolitego rynku i przedkłada go Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
2. Biorąc pod uwagę postęp techniczny i praktyczne doświadczenie zdobyte w Państwach Członkowskich członkowskich, jak również wszelkie zmiany rozporządzenia (WE) nr 1907/2006, Komisja w swoim sprawozdaniu zawiera ocenę następujących aspektów niniejszego rozporządzenia:
 - a) konieczności rozszerzenia zakresu niniejszego rozporządzenia, w szczególności przepisów art rozdziały II i III, a także rozdział IV sekcja II, do pojazdów kategorii L3e, L4e, L5e, L6e i L7e określone w art. 4 ust. 2 lit. c)-g) Rozporządzenie (UE) 168/2013 i pojazdy kategorii M2, M3, N2, N3 i O zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858;
 - b) środki dotyczące przekazywania informacji na temat substancji potencjalnie niebezpiecznych obecnych w pojazdach oraz potrzeby wprowadzenia dalszych przepisów dotyczących substancji potencjalnie niebezpiecznych, które mogą mieć wpływ na wysokiej jakości recykling pojazdów po ich wycofaniu z eksploatacji;
 - c) środki dotyczące zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji określone w art rozdział IV, w tym poziomy celów określonych w art. 34 oraz konieczność ich zmiany;
 - d) naruszeń oraz skuteczności, proporcjonalności i odstraszającego charakteru kar określonych w art. 48;
 - e) konieczność zmiany art. 5 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 56

Przepisy uchylające i przejściowe

1. Dyrektywa 2000/53/WE traci moc ze skutkiem od [OP: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 12 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Jednakże następujące przepisy dyrektywy 2000/53/WE nadal mają zastosowanie:

- a) art. 4 ust. 2 do [OP: Proszę wstawić datę ostatniego dnia 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 [OP: Proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszej Rozporządzenie];
- c) art. 7 ust. 2 lit. b), do dnia 31 grudnia 20** [OP: Proszę wstawić rok = ostatni dzień roku następującego po 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia];
- d) art. 9 ust. 1a ust. 1 i 3, 1b i 1d do dnia [OP: 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 [OP: 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 [OP: Proszę wstawić datę = ostatniego dnia miesiąca następującego po 71 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Rozporządzenie].

Uchyła się jednak jego art. 6 ust. 3 ze skutkiem od dnia [OP: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

3. Odesłania do uchylonych dyrektyw traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia i odczytuje zgodnie z tabelami 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. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od [OP: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 12 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

Jednakże art. 54 stosuje się od [OP: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąc następujący po upływie 72 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].

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

Sporządzono w Brukseli,

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Prezydent

Za Radę
Prezydent

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

1.2. Przedmiotowy(-e) obszar(-y) polityki

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

1.4.2. Konkretne cele)

1.4.3. Oczekiwane rezultaty i wpływ

1.4.4. Wskaźniki wydajności

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które mają zostać spełnione w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy harmonogram roll-out wdrażania inicjatywy

1.5.2. Wartość dodana zaangażowania Unii (może wynikać z różnych czynników, np. korzyści z koordynacji, pewności prawa, większej skuteczności lub komplementarności). Do celów niniejszego punktu „wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii” oznacza wartość wynikającą z interwencji Unii, która jest dodatkowa w stosunku do wartości, którą w przeciwnym razie zostałyby stworzone przez same państwa członkowskie.

1.5.3. Wnioski wyciągnięte z podobnych doświadczeń w przeszłości

1.5.4. Zgodność z wieloletnimi ramami finansowymi i możliwe synergie z innymi odpowiednimi instrumentami

1.5.5. Ocena różnych dostępnych opcji finansowania, w tym zakresu przesunięć

1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

1.7. Planowane metody wykonania budżetu

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady monitorowania i raportowania

2.2. Systemy zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie trybu(-ów) zarządzania, mechanizmu(-ów) wdrażania finansowania, zasad płatności i proponowanej strategii kontroli

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanych ryzyk i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu ich ograniczenia

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie opłacalności kontroli (stosunek „kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych”) oraz ocena oczekiwanych poziomów ryzyka błędu (przy płatności i przy zamknięciu)

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

- 3.1. Dział(y) wieloletnich ram finansowych i pozycja(-e) wydatków w budżecie, których to dotyczy
- 3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki
 - 3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne
 - 3.2.2. Szacunkowa produkcja sfinansowana ze środków operacyjnych
 - 3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne
 - 3.2.3.1. Szacunkowe zapotrzebowanie na zasoby ludzkie
 - 3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi
 - 3.2.5. Wkład osób trzecich
- 3.3. Szacunkowy wpływ na przychody

STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów dotyczących obiegu zamkniętego w odniesieniu do konstrukcji pojazdów i 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. Przedmiotowy(-e) obszar(-y) polityki

Obszary polityki: 03 Jednolity rynek
09 Środowisko

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

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

nowa akcja

nowe działanie będące następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego⁷¹

przedłużenie istniejącej akcji

połączenie lub przekierowanie jednego lub więcej działań w kierunku innego/nowego działania

1.4. Cel(e)

1.4.1. Cel(e) ogólny(e)

Poprawa funkcjonowania rynku wewnętrznego UE poprzez ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko związanego z projektowaniem, produkcją, okresem użytkowania i utylizacją pojazdów po wycofaniu z eksploatacji oraz przyczynienie się do zrównoważonego rozwoju sektora motoryzacyjnego i sektora recyklingu.

1.4.2. Konkretne cele)

Projektowanie i produkcja
— Ułatwianie i zwiększanie usuwania, ponownego użycia, regeneracji i recyklingu materiałów, części i komponentów znajdujących się w pojazdach.
- Zwiększenie wykorzystania materiałów pochodzących z recyklingu w produkcji pojazdów, zachęcając w ten sposób do recyklingu, zmniejszając strategiczne zależności surowców i wspierając dekarbonizację przemysłu motoryzacyjnego.
- Zwiększenie obiegu zamkniętego dla samochodów ciężarowych, autobusów, przyczep i niektórych pojazdów kategorii L obecnie poza zakresem przepisów dotyczących homologacji typu ELV i 3R.
Leczenie końca życia
- Poprawa postępowania z pojazdami wycofanymi z eksploatacji poprzez zwiększenie ilości i jakości materiałów ponownie wykorzystywanych, regenerowanych i poddawanych recyklingowi, zmniejszając w ten sposób ślad środowiskowy związany z etapem wycofania z eksploatacji.

⁷¹ Zgodnie z art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

- Zwiększyć zbiorę pojazdów wycofanych z eksploatacji w UE i zapewnić przydatność do ruchu drogowego używanych pojazdów wywożonych z UE, tak aby zmniejszyć liczbę „zaginionych pojazdów” i ich ślad środowiskowy.

1.4.3. Oczekiwane rezultaty i wpływ

Należy określić skutki, jakie wniosek/inicjatywa powinien mieć dla docelowych beneficjentów/grup.

- Lepsze dopasowanie etapów produkcji do odpadów pojazdów
- Zachęcanie do recyklingu, zmniejszanie strategicznych zależności w zakresie surowców i energia
- Wspieranie dekarbonizacji przemysłu motoryzacyjnego.
- Zmniejszenie śladu środowiskowego związanego z recyklingiem pojazdów.
- Zmniejszenie zewnętrznego śladu zanieczyszczeń UE i zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego związanych z wywozem używanych pojazdów niezdatnych do ruchu drogowego.
- Zwiększenie obiegu zamkniętego i zapewnienie odpowiedniego traktowania pojazdów obecnie nieobjętych zakresem.

1.4.4. Wskaźniki wydajności

Określ wskaźniki monitorowania postępów i osiągnięć.

- Lepsze możliwości recyklingu i ponownego wykorzystania pojazdów
- Bardziej usprawnione informacje dotyczące demontażu dla operatorów obróbki
- Niższe koszty naprawy dzięki częściom zamiennym z drugiej ręki
- Lepszy odbiór pojazdów, ograniczenie wywozu używanych pojazdów niskiej jakości i pojazdów wycofanych z eksploatacji

- Zmniejszona liczba pojazdów traktowanych nielegalnie i nieformalnie
- Zwiększona ilość części i komponentów ponownie używanych i poddawanych recyklingowi
- Zwiększona ilość materiałów poddawanych recyklingowi, poddawanych recyklingowi w wyższej jakości oraz poddawanych recyklingowi większej liczby krytycznych i strategicznych materiałów zmniejszających zależności,
- Zmniejszona zależność energetyczna w produkcji metali i tworzyw sztucznych
- Mniejsze ilości składowisk

- Wyższe poziomy wykorzystania materiałów pochodzących z recyklingu w przypadku tworzyw sztucznych i ewentualnie innych materiałów w nowych pojazdach
- Znaczne oszczędności gazów cieplarnianych dzięki lepszej efektywności wykorzystania zasobów
- Zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i wypadków drogowych w krajach importujących dzięki pojazdom wyższej jakości i sprawnym
- Niższe koszty napraw dla właścicieli pojazdów
- Zwiększone przychody z ulepszonych zbierania i przetwarzania
- Poprawa rynków surowców wtórnych, zwłaszcza tworzyw sztucznych
- Zmniejszone zanieczyszczenie powietrza spowodowane zwiększonym recyklingiem tworzyw sztucznych
- Znaczący wzrost zatrudnienia.
- Ograniczenie środowiskowych efektów zewnętrznych niewłaściwej gospodarki odpadami - Większy legalny dochód i zwiększone wpływy z podatków
- Ulepszone ponowne wykorzystanie i recykling pojazdów, które są obecnie poza zakresem

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeby, które mają zostać spełnione w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy harmonogram roll-out wdrażania inicjatywy

Szczegółowe wymagania musiałyby zostać przyjęte w drodze wdrożenia/delegowania działań w horyzoncie czasowym 1-8 lat. Z proponowanego rozporządzenia będzie wynikać szereg działań w postaci mandatów, decyzji delegowanych lub wykonawczych oraz sprawozdań z oceny skutków.

Działania obejmą spójną definicję i ulepszoną weryfikację z wymogami dotyczącymi możliwości recyklingu, ponownego użycia, usuwania i obiegu zamkniętego oraz deklaracje dotyczące zawartości materiałów pochodzących z recyklingu. W odniesieniu do zbierania i przetwarzania różne przepisy wymagają ustanowienia dalszych specyfikacji dotyczących zbierania i przetwarzania, w tym zasad obliczania celów dotyczących ponownego użycia i recyklingu oraz elektronicznej wymiany informacji między państwami członkowskimi, aby umożliwić prowadzenie interoperacyjnych rejestrów i usprawnienie kontroli celnych. Dalsze elementy harmonizacji dotyczą ustanowienia jednolitych kryteriów modulacji opłaty EPR i transgranicznej EPR.

Bardziej szczegółowo (harmonogram realizacji zadań w miesiącach po wejściu w życie):

- Poprawa metodologii określania współczynników 3R (36 miesięcy), - Poprawa oceny ryzyka pozostałych zwolnień dotyczących substancji niebezpiecznych przy wsparciu ECHA (24 miesiące), przeniesienie wyłączeń ograniczeń dotyczących substancji związanych z bateriami do rozporządzenia w sprawie baterii, ogólny przegląd i dostosowanie do REACH/„rozporządzenia zbiorczego” (96 miesięcy)
- Zasady obliczania i weryfikacji zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu (24 miesiące), studium wykonalności dla ustalenia docelowych zawartości materiałów pochodzących z recyklingu dla stali (36 miesięcy) i innych materiałów (36 miesięcy), formaty deklaracji dla innych materiałów, w tym surowców krytycznych (60 miesięcy)
- Specyfikacja wymogów dotyczących usuwalności akumulatorów pojazdów elektrycznych i silników napędu elektrycznego oraz ogólne informacje dotyczące usuwania innych odpowiednich komponentów, w tym zmiana selektywnego przetwarzania załącznika VII (36 miesięcy), aktualizacja wymogów informacyjnych (72 miesiące).
- Specyfikacja wymogów strategii obiegu zamkniętego i zharmonizowane raportowanie (36 miesięcy)
- Wymagania dotyczące etykietowania części z tworzyw sztucznych (aktualizacja co 72 miesiące), akumulatorów pojazdów elektrycznych i silników elektrycznych, zgodnie z wymaganiami rozporządzenia w sprawie baterii i ustawy o CRM (36 miesięcy),
- Zmiana obowiązków sprawozdawczych w zakresie eksportu oraz zasad kalkulacji wykonania zabiegów (24 miesiące)
- Aktualizacja istniejącej sprawozdawczości i jej formatów dotyczących wydajności leczenia, obecnie oparta na decyzji Komisji 2005/293 (wykonana przez ESTAT), w szczególności w odniesieniu do usuniętych akumulatorów i silników elektrycznych (36 miesięcy).
- Aktualizacja formatów homologacji typu i folderu informacyjnego, które mają być dostarczane organom udzielającym homologacji typu (od 24 do 48 miesięcy przy wykorzystaniu istniejących uprawnień).
- Opracowanie kryteriów paszportu cyrkulacji pojazdów (84 miesiące).

- Zharmonizowana opłata EPR (60 miesięcy) i kryteria współpracy transgranicznej EPR (36 miesięcy).

- Kryteria wywozu używanych pojazdów, wymogi dotyczące zdolności do ruchu drogowego i interoperacyjności informacji rejestracyjnych pojazdów (48 miesięcy)

- Rozwój informatyczny systemu „Single Window” i wsparcie DG TAXUD w przekazywaniu informacji dla organów celnych w ramach MOVEHUB (84 miesiące) -

Ocena funkcjonowania rynku części zamiennych (96 miesięcy, klauzula przeglądowa)

- Stopniowe podejście do rozszerzenia zakresu kategorii pojazdów i przygotowania do przeglądu (96 miesięcy)

1.5.2. Wartość dodana zaangażowania Unii (może wynikać z różnych czynników, np. korzyści z koordynacji, pewności prawa, większej skuteczności lub komplementarności). Do celów niniejszego punktu „wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii” oznacza wartość wynikającą z interwencji Unii, która jest dodatkowa w stosunku do wartości, którą w przeciwnym razie zostałyby stworzone przez same państwa członkowskie.

Powody podjęcia działań na poziomie europejskim (ex ante):

Modernizacja obecnej dyrektywy ELV, przyjętej ponad 20 lat temu, jest konieczna, aby zachęcić producentów, importerów i podmioty gospodarcze do realizacji celów Zielonego Ładu i umożliwić im wniesienie wkładu w plan działania dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym.

Oceny tych dyrektyw wykazały, że potrzebne są znaczne ulepszenia, aby przyspieszyć przechodzenie sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym, zmniejszając w ten sposób ślad środowiskowy związany z produkcją i obróbką pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz wzmacniając zrównoważony charakter motoryzacyjny i branży recyklingu w Europie.

Ponieważ sektor motoryzacyjny przechodzi masową transformację wraz z przechodzeniem na pojazdy elektryczne, oznacza to, że główna część śladu środowiskowego pojazdów przesunie się z fazy użytkowania na etapy produkcji i recyklingu, a ważne dostawy surowców krytycznych (CRM)) będzie wymagane.

Oczekiwana wygenerowana unijna wartość dodana (ex post):

Działanie to zmniejsza wynikającą z tego zwiększoną podatność na zagrożenia łańcuchów dostaw przemysłu UE, zwłaszcza w przypadku surowców krytycznych niezbędnych dla strategicznej autonomii UE. Jednocześnie poprawa jakości zbiórki i przetwarzania ułatwia lepsze wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu, wspierając przejście do gospodarki neutralnej pod względem emisji dwutlenku węgla nawet o 14 mln ton ekwiwalentu CO₂ rocznie w 2040 r.

Wartość dodana podejścia UE w postaci jednego rozporządzenia polega na tym, że zapewnia ono spójność wymogów stawianych przy projektowaniu i produkcji pojazdów objętych homologacją typu z wymogami na etapach zbiórki i utylizacji.

Potrzebna jest lepsza synchronizacja, aby zapewnić zachowanie zarówno ekonomicznej, jak i środowiskowej jakości części, komponentów i materiałów pochodzących z ponownego użycia, regeneracji i recyklingu.

1.5.3. Wnioski wyciągnięte z podobnych doświadczeń w przeszłości

Niniejsze rozporządzenie wzoruje się na rozporządzeniu w sprawie baterii, które zapewnia kompleksowe ramy poprawy obiegu baterii w obiegu zamkniętym. Kilka przepisów uzupełnia wymogi w zakresie zrównoważonego rozwoju dotyczące akumulatorów pojazdów elektrycznych, które stanowią największy przyszły podsektor w ramach rozporządzenia w sprawie baterii. Określa ponadto w tym sektorowym prawodawstwie dotyczącym odpadów, które należy w pełni uwzględnić w ramach homologacji typu, szczegółowe potrzeby w zakresie ulepszonych projektowania, produkcji i odzyskiwania surowców krytycznych i strategicznych, zgodnie z niedawno przyjętym aktem CRM, w szczególności w odniesieniu do materiałów z magnezami trwałymi w silnikach e-drive do pojazdów.

1.5.4. Zgodność z wieloletnimi ramami finansowymi i możliwe synergie z innymi odpowiednimi instrumentami

Komisja Europejska proponuje szeroko zakrojony plan odbudowy oparty na wzmocnionym długoterminowym budżecie na kolejne wieloletnie ramy finansowe oraz nowy instrument odbudowy, Next Generation EU.

Europejski Zielony Ład będzie podstawą unijnej strategii odbudowy. Obejmuje to cel, jakim jest czystszy transport i logistyka, w tym e-mobilność, które są głównym motorem gwałtownego wzrostu popytu na akumulatory, silniki do napędów elektrycznych i wiele innych CRM oraz strategicznych surowców, w tym wbudowanej w nie energii produkcyjnej.

Cele niniejszego rozporządzenia są wspierane przez wieloletnie ramy finansowe i program Next Generation EU, które kładą duży nacisk na finansowanie i inwestycje wspierające przejście gospodarki europejskiej na modele neutralne dla klimatu i modele 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 również osadzona w matrycy programu badawczego „Horyzont Europa”, zwłaszcza partnerstwa w zakresie obiegu zamkniętego, i jest jednym z filarów programu działań na rzecz środowiska i klimatu (LIFE) 2021–2027. Będą one niezbędne do zapewnienia trwałej konkurencyjności Europy w tej dziedzinie, a także do pobudzenia jej gospodarki, wzrostu i dobrobytu. Oczekuje się, że UE będzie nadal promować badania w tej i pokrewnych dziedzinach w następnych wieloletnich ramach finansowych.

1.5.5. Ocena różnych dostępnych opcji finansowania, w tym zakresu przesunięć

Aby usprawnić i poprawić spójność oceny ograniczeń dotyczących substancji, najbardziej odpowiednia byłaby wiedza specjalistyczna ECHA (oceny ryzyka związanego z substancjami) i JRC (opracowywanie metodologii i procedur), aby zapewnić spójność wdrażania proponowanego podejścia w odniesieniu do powiązanych Pliki takie jak EPSR, Baterie i CRM działają podobnie, korzystając z ich wiedzy.

Jeżeli chodzi o JRC, prace mogłyby opierać się na wcześniejszych badaniach JRC dotyczących oceny skutków celów dotyczących zawartości materiałów pochodzących z recyklingu oraz zasad weryfikacji recyklingu

wskaźniki baterii i bieżące działania JRC dla ESPR, a także działania JRC dla DG GROW w zakresie przyszłych środków politycznych dotyczących CRM (0,837 mln EUR). WCB rozważy, w jaki sposób najlepiej uzyskać synergii i wspierać prace we współpracy z ENV i GROW.

Jeśli chodzi o rozwój systemu informatycznego i wymianę danych do celów kontroli celnych, potrzeby w zakresie personelu i zasobów w DG TAXUD i DG MOVE są związane z cyfryzacją informacji rejestracyjnych pojazdów w MOVEHUB i odzwierciedlają ambicję ograniczenia wywozu niskiej jakości niezdatnych do ruchu drogowego pojazdów do krajów trzecich, aby rozwiązać utrzymujący się problem nieznanego miejsca pobytu pojazdów. W perspektywie długoterminowej ten rozwój IT wspiera dalszą cyfryzację informacji rejestracyjnych pojazdów, które rozważa się w ramach trwającego przeglądu dyrektyw DG MOVE w sprawie, której przyjęcie planowane jest na koniec 2023 r.

Jeśli chodzi o strategię obiegu zamkniętego, kryteria dotyczące paszportu pojazdu o obiegu zamkniętym oraz wymogi związane z EPR, zewnętrznym wykonawcy są najlepiej przygotowani do zapewnienia niezbędnego wsparcia technicznego (0,500 mln EUR przez DG GROW). To samo dotyczy badań pomocniczych dotyczących wymogów w zakresie przetwarzania, funkcjonowania rynków części zamiennych), przygotowań do przeglądu zwolnień w zakresie ograniczeń substancji (0,075 mln EUR) oraz przewidywanego stopniowego podejścia do rozszerzenia zakresu (0,575 mln EUR przez DG ENV na lata 2024-2027)

1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

ograniczony czas trwania

- obowiązuje od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR
- Wpływ finansowy od RRRR do RRRR w przypadku środków na zobowiązania i od RRRR do RRRR w przypadku środków na płatności.

nieograniczony czas trwania

- Wdrożenie z okresem rozruchu od 2025 do 2028 roku,
- następnie pełna eksploatacja i pełne wdrożenie około 2032 roku.

1.7. Planowane metody wykonania budżetu⁷²

Zarządzanie bezpośrednie przez Komisję

- przez swoje departamenty, w tym przez swoich pracowników w delegaturach Unii;
- przez agencje wykonawcze

Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi

Zarządzanie pośrednie poprzez powierzenie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

- państwa trzecie lub wyznaczone przez nie organy;
- organizacje międzynarodowe i ich agencje (określić);

⁷² Szczegóły dotyczące metod wykonania budżetu oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego można znaleźć na stronie BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-Implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- EBI i Europejski Fundusz Inwestycyjny;
 - organy, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego;
 - organy prawa publicznego;
 - podmioty prawa prywatnego realizujące misję publiczną w zakresie, w jakim posiadają odpowiednie gwarancje finansowe;
 - podmiotom prawa prywatnego państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego i którym zapewniono odpowiednie gwarancje finansowe;
 - podmioty lub osoby, którym powierzono realizację określonych działań w ramach WPZiB zgodnie z tytułem V TUE i wskazane w odpowiednim akcie podstawowym.
- Jeżeli wskazany jest więcej niż jeden tryb zarządzania, proszę podać szczegóły w sekcji „Uwagi”.

Uwagi

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

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady monitorowania i raportowania

Określ częstotliwość i warunki.

Inicjatywa obejmuje zamówienia, porozumienie administracyjne z JRC i wpływ na HR COM.

2.2. Systemy zarządzania i kontroli

2.2.1. Uzasadnienie trybu(-ów) zarządzania, mechanizmu(-ów) wdrażania finansowania, zasad płatności i proponowanej strategii kontroli

NA

2.2.2. Informacje dotyczące zidentyfikowanych ryzyk i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu ich ograniczenia

NA

2.2.3. Oszacowanie i uzasadnienie opłacalności kontroli (stosunek „kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych”) oraz ocena oczekiwanych poziomów ryzyka błędu (przy płatności i przy zamknięciu)

NA

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

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

NA

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Dział(y) wieloletnich ram finansowych i pozycja(-e) wydatków w budżecie, których to dotyczy

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych.

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Rodzaj wydatku	Składka			
	Numer	Różnic./Brak różnica. ⁷³	z kraje EFTA 74	z krajów kandydujących 75	od innego kraje trzecie i potencjalnych kandydatów	inny przydzielony przychód
1	03.02.01.01 Funkcjonowanie i rozwój wewnętrznego rynku towarów i usług	różnica	TAK	NIE	NIE	NIE
3	09.02.02 – Gospodarka o obiegu zamkniętym a jakość życia	różnica	TAK	NIE	NIE	NIE
7	20.02.01.01 Personel kontraktowy	Nieźróźnicowane.	NIE	NIE	NIE	NIE
7	20.02.01.03 Krajowi urzędnicy służby cywilnej tymczasowo przydzieleni do instytucji	Nieźróźnicowane.	NIE	NIE	NIE	NIE

- Wnioskowane nowe linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych.

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Typ wydatek	Składka			
	Numer	Różnic./Bez różnic.	z kraje EFTA	z krajów kandydujących	z innych krajów trzecich i potencjalnych kandydatów	inny przydzielony przychód
	NA					

⁷³ różnica = Środki zróżnicowane / nieźróźnicowane. = Środki nieźróźnicowane.

⁷⁴ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

⁷⁵ Kraje kandydujące oraz, w stosownych przypadkach, potencjalni kandydaci z Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

- Wniosek/inicjatywa nie wymaga wykorzystania środków operacyjnych
- Wniosek/inicjatywa wymaga wykorzystania środków operacyjnych, jak wyjaśniono poniżej:

mIn EUR (do trzech miejsc po przecinku)

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

DG: ROZWIJAJ SIĘ	03.02.01.01		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	CAŁKOWITY 2024-2027
Wydatki operacyjne, badania pomocnicze	zobowiązania	(1a)	-	0,250	-	0,250	0,500
	Płatności	(2a)	-	0,250	-	0,250	0,500
OGÓŁEM środki dla DG GROW	zobowiązania	=1a+1b+3	-	0,250	-	0,250	0,500
	Płatności	=2a+2b+3	-	0,250	-	0,250	0,500

DG GROW oszacowała, że opracowanie zaktualizowanej metodologii dotyczącej stawek 3R, kryteriów możliwości usunięcia akumulatorów i silników elektrycznych oraz elektronicznej wymiany informacji na potrzeby proponowanego paszportu obiegu zamkniętego pojazdów wymaga odpowiednio (0,250, 0,250 mIn EUR).

W latach 2028–2033 potrzebne będą pewne dodatkowe zasoby, aby poczynić postępy w pracach po zakończeniu obecnych WRF w 2027 r.: w przypadku DG GROW na okres od 2028 r. do pełnego wdrożenia około 2032 r. studia techniczne.

Kwota zgłoszona powyżej byłaby również potrzebna do sfinansowania odpowiedniej części uzgodnień administracyjnych, które mają zostać omówione między DG ENV/DG GROW a JRC, oraz do zamówienia badań i danych związanych z postanowieniami DG GROW (zaktualizowana metodologia dotycząca stawek 3R, kryteria usuwania akumulatorów i silników z napędem elektrycznym oraz elektroniczna wymiana informacji na potrzeby proponowanego paszportu obiegu zamkniętego pojazdów). Znaczące synergie zostałyby wzięte pod uwagę przy bieżącym wsparciu politycznym udzielanym przez WCB dla ustawy o CRM.

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	CAŁKOWITY 2024- 2027
Wydatki operacyjne DG ENV, badania pomocnicze	zobowiązania	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Płatności	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Współdelegowanie do DG TAXUD, rozwój Jednego okienka celnego	zobowiązania	(1b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
	Płatności	(2b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
Współdelegacja do DG MOVE, wsparcie IT	zobowiązania	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Płatności	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Umowa administracyjna z JRC	zobowiązania	(1a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
	Płatności	(2a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
OGÓŁEM środki w imieniu DG ENV	zobowiązania	=1a+1b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2.427
	Płatności	=2a+2b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2.427

DG ENV oszacowała potrzebę badań wsparcia technicznego (od 2024 do 2031 r.) dotyczących zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu i perspektyw recyklingu chemicznego (0,100 mln EUR), badania mającego na celu określenie docelowych poziomów zawartości stali poddanej recyklingowi (0,100 mln EUR), szerszego studium wykonalności dotyczącego CRM, recykling aluminium i magnezu (0,100 mln EUR w 2027 r.), kryteria modulacji opłaty EPR (0,050 mln EUR), wymagania jakościowe dla technologii PST (0,050 mln EUR), transgraniczny mechanizm współpracy EPR (0,100 mln EUR), przygotowanie do przeglądu zwolnień z ograniczeń substancji (0,075 mln EUR) oraz zasad obliczania i weryfikacji wyników recyklingu na łączną kwotę (0,575 mln EUR) za okres 2024 – 2027.

WCB prawdopodobnie odegra ważną rolę we wspieraniu Komisji w niektórych pracach technicznych wymaganych, jak wspomniano powyżej, w celu opracowania specyfikacji zawartości materiałów pochodzących z recyklingu, możliwości wyjmowania baterii i silników e-drive bogatych w CRM oraz zasad obliczania i weryfikacji związanych z przetwarzaniem. Ewentualne porozumienie administracyjne może pokryć szacowane potrzeby (0,837 mln EUR na lata 2024-2027), przy jednoczesnej maksymalizacji synergii z powiązаныmi zadaniami wynikającymi z Ustawy o CRM, propozycji ESPR, SuP i PPWR.

Współdelegowanie jest stosowane z DG ENV do DG TAXUD i DG MOVE w celu cyfryzacji informacji rejestracyjnych pojazdów poprzez rozszerzenie systemów informatycznych w celu stworzenia interoperacyjności cyfryzacji rejestrów pojazdów oraz jako drugi krok w celu ustanowienia kontroli wywozu w czasie rzeczywistym poprzez połączenie z systemem pojedynczego okienka celnego na lata 2024-2027.

W latach 2028–2033 potrzebne będą dodatkowe zasoby, aby poczynić postępy w pracach po wygaśnięciu obecnych WRF w 2027 r.:

- (C) Dla DG ENV na okres od 2028 r. do pełnego wdrożenia około 2032 r. przewidziano całkowitą kwotę w wysokości 0,550 mln EUR na badania techniczne.
- (D) W przypadku DG TAXUD na okres od 2028 r. do pełnego wdrożenia około 2032 r. przewidziano całkowitą kwotę 0,500 mln EUR na wdrożenie informatyczne.
- (mi) Środki dla JRC w postaci ewentualnych dodatkowych uzgodnień administracyjnych na łączną kwotę 0,335 mln EUR na lata 2028-2032.

OGÓŁEM środki w DZIAŁACH 1–6 wieloletnich ram finansowych (kwota referencyjna)	zobowiązania	=4+ 6	0,250	0,769	0,683	1.225	2.927
	Płatności	=5+ 6	0,250	0,769	0,683	1.225	2.927

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	CAŁKOWITY 2024-2027
Zasoby Ludzkie, DG ENV	zobowiązania	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1.055
	Płatności	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1.055
Zasoby Ludzkie, DG TAXUD	zobowiązania	(1a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
	Płatności	(2a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
OGÓŁEM środki w DZIALE 7 wieloletnich ram finansowych w imieniu DG GROW, DG TAXUD	zobowiązania	=1a+1b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1.419
	Płatności	=2a+2b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1.419

Proszę znaleźć uzasadnienie potrzeb kadrowych w sekcji 3.2.3 poniżej.

		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	CAŁKOWITY 2024-2027
OGÓŁEM środki w DZIAŁACH 1-7 wieloletnich ram finansowych	zobowiązania	0,389	1.135	1.140	1.682	4.346
	Płatności	0,389	1.135	1.140	1.682	4.346

3.2.2. Szacunkowa produkcja sfinansowana ze środków operacyjnych

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

Wskaź cele i produkty	Typ ⁷⁶	Avera koszt ge	Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Wprowadź tyle lat, ile potrzeba, aby pokazać czas trwania wpływu (zob. pkt 1.6)						CAŁKOWITY	
			WYJŚCIA															
			NIE	Koszt	NIE	Koszt	NIE	Koszt	NIE	Koszt	NIE	Koszt	NIE	Koszt	NIE	Koszt	NIE	Koszt
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 177...																		
- Wyjście																		
- Wyjście																		
- Wyjście																		
Suma częściowa dla celu szczegółowego nr 1																		
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2 ...																		
- Wyjście																		
Suma częściowa dla celu szczegółowego nr 2																		
SUMA																		

⁷⁶ Produkty to produkty i usługi, które mają być dostarczone (np. liczba sfinansowanych wymian studenckich, liczba km wybudowanych dróg itp.).

⁷⁷ Jak opisano w punkcie 1.4.2. 'Konkretne cele...'

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

3.2.3.1. Szacowane zapotrzebowanie na środki administracyjne w Komisji

- Wniosek/inicjatywa nie wymaga wykorzystania zasobów ludzkich. – Wniosek/
inicjatywa wymaga wykorzystania zasobów ludzkich, jak wyjaśniono
poniżej:

Wartość szacunkową należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

	2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	CAŁKOWITY 2024 - 2027
20 01 02 01 (Centrala i Przedstawicielstwa Komisji) DG WZROST: TA					
20 01 02 01 (Centrala i Przedstawicielstwa Komisji) DG ENV: TAK					
20 01 02 03 (Delegacje)					
01 01 01 01 (Badania pośrednie)					
01 01 01 11 (Bezpośrednie badania naukowe)					
Inne linie budżetowe (określić)					
20 02 01 (AC, END, INT z „globalnej koperty”) DG ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (AC, END, INT z „puli globalnej”) DG TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
		- w delegaturach			
01 01 01 02 (AC, END, INT - Badania pośrednie)					
01 01 01 12 (AC, END, INT - badania bezpośrednie)					
Inne linie budżetowe (określić)					
CAŁKOWITY	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Wymagane zasoby ludzkie zostaną pokryte przez personel z DG, który został już przydzielony do zarządzania działaniem lub został przesunięty w ramach DG, w razie potrzeby wraz z wszelkimi dodatkowymi przydziałami, które mogą zostać przyznane zarządzającej DG w ramach rocznego przydziału procedury oraz w świetle ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzednicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Żadne dodatkowe stanowiska asystentów nie są potrzebne do ogólnego zarządzania. Przewidywany nadzór nad wszystkimi zadaniami negocjacyjnymi w 2024 r. oraz przygotowaniem, opracowaniem i przyjęciem aktów prawa wtórnego zgodnie z proponowanymi terminami będzie sprawowany przez obecnych pracowników pomocy technicznej.
Personel zewnętrzny	Dodatkowe zadania techniczne kierowane przez DG GROW będą realizowane przez obecny personel, uzupełniony wsparciem DG ENV i wiedzą techniczną JRC (w przypadku uzgodnienia): - doskonalenie metodologii wyznaczania współczynników 3R; - Poprawiona ocena ryzyka pozostałych zwolnień dotyczących substancji niebezpiecznych przy wsparciu ECHA, przeniesienie wyłączeń ograniczeń dotyczących substancji związanych z bateriami do rozporządzenia w sprawie baterii, ogólny przegląd i dostosowanie do rozporządzenia REACH/„rozporządzenia zbiorczego”; - Specyfikacja wymogów dotyczących możliwości usuwania akumulatorów pojazdów elektrycznych i silników napędu elektrycznego oraz ogólne informacje dotyczące usuwania innych odpowiednich komponentów (w tym zmiana załącznika IV dotyczącego selektywnego przetwarzania, aktualizacja wymogów informacyjnych (wsparcie JRC);

	<ul style="list-style-type: none"> - Specyfikacja wymagań strategii obiegu zamkniętego; - Wymogi dotyczące etykietowania części z tworzyw sztucznych (aktualizacja co 72 miesiące), akumulatorów pojazdów elektrycznych i silników elektrycznych zgodnie z wymogami rozporządzenia w sprawie baterii i ustawy o CRM (36 miesięcy); - Aktualizacja formatów homologacji typu i folderu informacyjnego, które mają być dostarczane organom udzielającym homologacji typu; - Opracowanie kryteriów paszportu cyrkulacji pojazdów. <p>W przypadku DG ENV dodatkowe zadania będą musiały być objęte dodatkowymi stanowiskami CA i END. W przypadku DG ENV powinno to wynosić 1,0 EPC END począwszy od 2024 r., uzupełnione odpowiednio o 0,5 EPC CA w 2024 r., 2,0 EPC CA w 2025 r. i 2,5 EPC CA zarówno w 2026, jak i 2027 r. w celu wykonania prac technicznych, przy wsparciu JRC, jeśli uzgodniono, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zasady obliczania i weryfikacji zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu, studium wykonalności dotyczące ustalenia docelowych wartości zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w przypadku stali, szersze studium wykonalności technicznej i ekonomicznej dotyczące CRM i innych materiałów, formaty deklaracji dotyczące innych materiałów, w tym CRM (wsparcie DG GROW i JRC); - Zmiana obowiązków sprawozdawczych dotyczących wywozu i zasad obliczania leczenia wydajność (wsparcie JRC); - Wymagania jakościowe dla operatorów przetwarzania i PST; - Zharmonizowana opłata EPR i kryteria współpracy transgranicznej EPR; - Kryteria eksportu używanych pojazdów. - Ocena funkcjonowania rynku części zamiennych (96 miesięcy, przegląd klauzula) - Stopniowe podejście do rozszerzenia zakresu kategorii pojazdów i przygotowanie do przeglądu (96 miesięcy) <p>W przypadku DG TAXUD przewidziano 1,0 EPC na 2025 r. i 1,5 EPC dla stanowisk CA na 2026 i 2027 r., a zadania DG MOVE będą realizowane przez obecnych pracowników przy wsparciu technicznym DG ENV (obsługiwanych przez pracowników DG ENV wymienionych powyżej):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wdrożenie wymogu przydatności do ruchu drogowego i interoperacyjności informacji rejestracyjnych pojazdów; - rozwój informatyczny systemu „Single Window” i wsparcie DG TAXUD w przekazywaniu informacji dla organów celnych w ramach MOVEHUB;
--	--

3.2.4. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

Propozycja/inicjatywa:

- mogą być w pełni sfinansowane w ramach odpowiedniego działu wieloletniego programu Ramy finansowe (WRF).
- wymaga wykorzystania nieprzydzielonego marginesu w ramach odpowiedniego działu WRF i/ lub wykorzystania specjalnych instrumentów określonych w rozporządzeniu w sprawie WRF.
- wymaga przeglądu wieloletnich ram finansowych.

3.2.5. Wkład osób trzecich

Propozycja/inicjatywa:

- nie przewiduje współfinansowania przez osoby trzecie
- przewiduje współfinansowanie przez osoby trzecie oszacowane poniżej:

Środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok N ⁷⁸	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Wprowadź tyle lat, ile potrzeba, aby pokazać czas trwania wpływu (zob. pkt 1.6)			Całkowity
Należy określić organ współfinansujący								
OGÓŁEM współfinansowane środki								

78

Rok N to rok, w którym rozpoczyna się wdrażanie wniosku/inicjatywy. W miejsce „N” należy wpisać przewidywany pierwszy rok realizacji (np. 2021). To samo przez następne lata.

3.3. Szacunkowy wpływ na przychody

- Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody.
- Wniosek/inicjatywa ma następujące skutki finansowe:
 - ze środków własnych
 - z innych dochodów
- proszę wskazać, czy dochody są przypisane do linii wydatków

mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia dochodów budżetowych:	Dostępne środki na bieżące rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy					Wprowadź tyle lat, ile potrzeba, aby pokazać czas trwania wpływu (zob. pkt 1.6)		
		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3				
Artykuł									

W przypadku dochodów przeznaczonych na określony cel należy określić pozycje wydatków budżetowych, których to dotyczy.

Inne uwagi (np. metoda/wzór zastosowany do obliczenia wpływu na dochody lub wszelkie inne informacje).