



Bruksela, 13.7.2023

SWD(2023) 257 wersja ostateczna

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW

W załączeniu dokument

Wniosek dotyczący rozporządzenia 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

{COM(2023) 451 final} - {SEC(2023) 292 final} - {SWD(2023) 255 final} -
{SWD(2023) 256 wersja ostateczna}

1. NA CZYM JEST TA INICJATYWA?

Inicjatywa przedstawia wspólny przegląd dyrektywy 2000/53/WE w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji („dyrektywa ELV”)¹ oraz dyrektywy 2005/64/WE w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ich przydatności do ponownego użycia, recyklingu i odzysku (dyrektywa „3R w sprawie homologacji typu”)². Dyrektywa ELV została przyjęta w 2000 roku i po raz pierwszy ustanowiła zharmonizowaną UE mającą na celu zapewnienie przyjaznego dla środowiska przetwarzania pojazdów, których żywotność dobiegła końca i które są uznawane za odpady. Określa przepisy dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i usuwania zanieczyszczeń, ograniczeń dotyczących substancji niebezpiecznych w nowych pojazdach, a także celów dotyczących ponownego użycia i recyklingu (85%) oraz ponownego użycia i odzysku (95%) w oparciu o średnią masę pojazdów wycofanych z eksploatacji na pojazd i rok. Przyjęta w 2005 r. dyrektywa w sprawie homologacji typu 3R łączy przepisy dyrektywy ELV z przepisami projektowymi dotyczącymi możliwości ponownego użycia, recyklingu i odzysku, które są związane z procesem homologacji typu. W szczególności dyrektywa 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. Dyrektywa w sprawie homologacji typu 3R jest częścią ram homologacji w pojazdach, którego nowe typy pojazdów są badane i otrzymują homologację typu przed wprowadzeniem ich do obrotu w UE, pod warunkiem że spełniają szereg wymogów technicznych.

Potrzebę przeglądu tych dyrektyw podkreślono w Europejskim Zielonym Ładzie i planie działania dotyczącym gospodarki o obiegu zamkniętym (CEAP)⁴. Ocena tych dyrektyw wykazała, 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 przemysłu motoryzacyjnego i recyklingu w Europie.

Przemysł motoryzacyjny, który jest kluczowym filarem gospodarki UE, w dużej mierze opiera się na dostawach surowców pierwotnych (stal, aluminium, miedź, tworzywa sztuczne) i wykorzystuje ograniczoną ilość materiałów pochodzących z recyklingu, podczas gdy przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji skutkuje istotnymi ale niskiej jakości złomem metalowy i bardzo ograniczony recykling tworzyw sztucznych. Sektor motoryzacyjny przechodzi ogromną transformację wraz z przejściem na pojazdy elektryczne. Ta transformacja oznacza, że główna część śladu środowiskowego pojazdów zostanie przesunięta z fazy użytkowania na etapy produkcji i recyklingu oraz że konieczne będą istotne dostawy surowców krytycznych (CRM).

Szefowie państw lub rządów UE uznali przejście na gospodarkę o obiegu zamkniętym za priorytet, aby zmniejszyć podatność unijnych łańcuchów dostaw przemysłu, zwłaszcza w przypadku surowców krytycznych niezbędnych dla strategicznej autonomii UE i przejścia na gospodarkę neutralną pod względem emisji dwutlenku węgla⁵.

Jest to kluczowy punkt planu przemysłowego Zielonego Ładu dla epoki zerowej netto⁶.

¹ Dyrektywa 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji

² 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.

³ 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

⁴ https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_en

⁵ Zob. deklaracja wersalska przyjęta w marcu 2022 r.: <https://www.consilium.europa.eu/media/54773/20220311-versailles-declaration-en.pdf> oraz Konkluzja przyjęta przez Radę Europejską w dniu 9 lutego 2023 r. <https://commission.europa.eu/system/files/>

⁶ [2023-](https://commission.europa.eu/system/files/2023-02/COM_2023_62_2_EN_ACT_A%20Green%20Deal%20Industrial%20Plan%20for%20the%20Net%20Zero%20Age.pdf)

[02/COM_2023_62_2_EN_ACT_A%20Green%20Deal%20Industrial%20Plan%20for%20the%20Net%20Zero%20Age.pdf](https://commission.europa.eu/system/files/2023-02/COM_2023_62_2_EN_ACT_A%20Green%20Deal%20Industrial%20Plan%20for%20the%20Net%20Zero%20Age.pdf)

Zgodnie z tymi priorytetami niniejsza ocena skutków dotyczy następujących czterech problemów obszarów:

1. Brakuje integracji obiegu zamkniętego w projektowaniu i produkcji pojazdów, co prowadzi do wysokiej zależności od surowców pierwotnych;
2. Jakość postępowania z pojazdami pod koniec ich eksploatacji jest nieoptymalna w porównaniu z potencjałem do zachowania większej wartości środowiskowej i ekonomicznej;
3. znaczna część „zaginionych pojazdów” podlegających dyrektywie ELV nie jest zbierana w celu utylizacji 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.

2. CO NALEŻY OSIĄGNAĆ I JAKIE WARIANTY POLITYCZNE ZOSTAŁY OCENIONE?

Ogólnym celem inicjatywy jest poprawa funkcjonowania rynku wewnętrznego UE poprzez ograniczenie negatywnego wpływu pojazdów na środowisko na różnych etapach ich życia oraz promowanie zrównoważonego rozwoju w sektorach motoryzacyjnym i recyklingu.

Inicjatywa realizuje pięć następujących celów szczegółowych:

- „Projektuj w obiegu zamkniętym”: spraw, aby projektowanie i produkcja miały bardziej obiegowy charakter;
- „Wykorzystywanie materiałów pochodzących z recyklingu”: znaczne zwiększenie wykorzystania materiałów pochodzących z recyklingu w produkcji;
- „Lepiej traktuj”: Znacząco zwiększ ilość, jakość i wartość ponownie wykorzystywanych materiałów i poddane recyklingowi;
- „Zbieraj więcej”: znacznie zwiększyć zbiórkę pojazdów wycofanych z eksploatacji w UE i zapewnić, aby używane pojazdy wywożone z UE były zdadne do ruchu drogowego, tak aby liczba „zaginionych pojazdów” i zanieczyszczenie związane z wywozem nienadających się do ruchu pojazdów używanych poza UE są zmniejszone;
- „Obejmij więcej pojazdów”: Zwiększenie obiegu zamkniętego dla pojazdów (samochodów ciężarowych, autobusów, przyczep i pojazdów kategorii L3e-L7e) obecnie poza zakresem przepisów dotyczących homologacji typu ELV i 3R.

Aby zrealizować każdy z tych celów, przeanalizowano konkretne warianty strategiczne⁷ :

1. Projektowanie i produkcja. Oceniono trzy warianty strategiczne mające na celu poprawę obiegu zamkniętego w projektowaniu i produkcji nowych pojazdów, począwszy od i) lepszej weryfikacji zgodności poprzez proces homologacji typu i ulepszoną wymianę informacji z sektorem demontażu, po ii) nowe wymogi dotyczące projektowania na potrzeby demontażu oraz rozwój strategii obiegu zamkniętego, aż do iii) opracowania ekologicznego paszportu pojazdu;
2. Zawartość z recyklingu. Oceniono trzy warianty strategiczne: i) określenie umiarkowanego poziomu docelowego dotyczącego zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu oraz upoważnienie Komisji do określenia przyszłego poziomu docelowego dla stali w ciągu trzech lat od wejścia w życie rozporządzenia; ii) ustanowienie obowiązkowego docelowego poziomu recyklingu tworzyw sztucznych w pojazdach z nowo homologowanymi typami na poziomie 25% i 20% w przypadku stali; oraz iii) podniesienie tych poziomów do 30% zarówno w przypadku stali, jak i tworzyw sztucznych oraz ostateczne przyznanie Komisji uprawnień do oceny i określenia w przyszłości docelowych wartości zawartości materiałów pochodzących z recyklingu w przypadku innych materiałów, zwłaszcza CRM;

⁷ Dla każdego celu opracowano i oceniono trzy warianty

3. Leczenie u schyłku życia. Trzy warianty strategiczne obejmują i) środki unowocześniające i wyjaśniające obowiązujące przepisy dotyczące przetwarzania odpadów wycofanych z eksploatacji; ii) nowe obowiązki usuwania kluczowych komponentów z CRM przed rozdrabnianiem, cel recyklingu tworzyw sztucznych na poziomie 30%, zakaz mieszania złomu ELV z WEEE (zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym) oraz zachęty do wspierania rynku używanych części zamiennych i wreszcie; iii) dalsze usuwanie mniejszych elementów elektronicznych przed rozdrabnianiem, cel recyklingu szkła na poziomie 70% oraz opracowanie norm w celu udoskonalenia technologii rozdrabniania;
4. Kolekcja. Cztery warianty strategiczne mają na celu i) ulepszenie zgłaszania i egzekwowania obowiązujących przepisów, zwłaszcza dotyczących zgłaszania pojazdów wycofanych z eksploatacji przez podmioty zajmujące się demontażem i rozdrabnianiem; ii) lepsze śledzenie pojazdów wycofanych z eksploatacji poprzez cyfryzację i wymianę informacji o krajowych rejestrach pojazdów, surowsze kryteria odróżniania pojazdów używanych od pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz ustanowienie odpowiednich sankcji w przypadku naruszeń; iii) wymóg, zgodnie z którym używane pojazdy powinny być wywożone poza UE wyłącznie z ważnym świadectwem przydatności do ruchu drogowego, oraz; iv) synergiczne połączenie środków dotyczących zbiórki i wywozu w ramach poprzednich trzech wariantów strategicznych.
5. Zachęty do zwiększenia zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji i poprawy przetwarzania odpadów. Trzy warianty strategiczne obejmują i) ustanowienie przez państwa członkowskie systemów rozszerzonej odpowiedzialności producenta (PPE) dla pojazdów, w ramach których producenci pojazdów pokrywaliby koszty związane ze zbieraniem i wysokiej jakości przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji; ii) zharmonizowane kryteria obiegu zamkniętego dla modulacji opłat EPR, które mają być uiszczane w ramach tych systemów przez producentów pojazdów, oraz mechanizm zapewniający funkcjonowanie EPR w sytuacjach transgranicznych w UE, oraz; (iii) dodatkowe zachęty ekonomiczne, takie jak „programy zwrotu kaucji” i zharmonizowane kryteria obiegu zamkniętego dla ekologicznych zamówień publicznych na pojazdy.
6. Zakres. Istnieją trzy warianty strategiczne: i) ograniczone rozszerzenie zakresu przepisów na pojazdy kategorii L8 , samochodów ciężarowych, autobusów i przyczep, ii) bardziej progresywne rozszerzenie obejmujące obowiązkowe przetwarzanie w autoryzowanych zakładach przetwarzania (ATF) oraz iii) pełne rozszerzenie zakresu o obowiązujące wymagania.

Warianty opierają się na ustaleniach z ocen obowiązujących przepisów, wkładach zainteresowanych stron w procesie konsultacji oraz sugestii przedstawionych w opinii platformy „Fit for Future” (F4F)⁹.

Przeprowadza się kompleksową analizę skutków dla każdego wariantu strategicznego, a także dla łącznych skutków i synergii między nimi opcje. Wpływ na małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) jest szczególnie brany pod uwagę i podsumowany w specjalnym teście dla MŚP. Skutki środowiskowe, gospodarcze i społeczne obliczono do 2040 r. i porównano ze scenariuszem odniesienia. Głównym rokiem do porównania jest rok 2035, w którym wszystkie długoterminowe środki zostały wprowadzone w życie do tego dnia.

3. JAKA JEST PREFEROWANA OPCJA I DLACZEGO?

Preferowany pakiet zasad zawiera kombinację następujących opcji:

Okólnik projektowy: Preferowany wariant obejmuje 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 udziału materiałów pochodzących z recyklingu stosowanych w nowych pojazdach. Działania średnioterminowe obejmują przegląd metodyki obliczania możliwości recyklingu i ponownego użycia nowych pojazdów na etapie homologacji typu

⁸ Pojazdy kategorii L obejmują lekkie pojazdy dwukołowe (kategoria L1e), motorowery trzykołowe (L2e), motocykle dwukołowe (L3e), motocykle dwukołowe z wózkiem bocznym (L4e), trzykołowe pojazdy silnikowe (L5e), lekkie czterokołowce (L6e) i ciężkie czterokołowce (L7e)

⁹ https://cor.europa.eu/en/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-homologacja_typu.aspx

oraz opracowanie ekologicznego paszportu pojazdu. Ogólnie rzecz biorąc, oznacza to zakotwiczenie wymogów dotyczących obiegu zamkniętego w homologacji typu nowych typów pojazdów.

Materiały pochodzące z recyklingu: Preferowanym wariantem jest ustalenie średniego poziomu ambicji z celami dotyczącymi zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu na poziomie 25% do 2030 r., z czego 25% pochodzi z obiegu zamkniętego z przetwarzania ELV. W przypadku stali opcja ta daje Komisji uprawnienia umożliwiające określenie docelowej zawartości stali pochodzącej z recyklingu w nowo homologowanych pojazdach w ciągu trzech lat od wejścia w życie rozporządzenia, w oparciu o specjalne studium wykonalności. Możliwość ustalenia docelowych wartości zawartości materiałów pochodzących z recyklingu dla innych materiałów, takich jak aluminium i CRM, zostanie oceniona w przyszłości na podstawie zmian w projektach samochodów i dostępności możliwości recyklingu.

Traktuj lepiej: preferowany wariant obejmuje bardziej rygorystyczną definicję recyklingu, zakaz składowania odpadów frakcje pozostałości z rozdrabniania pojazdów samochodowych i obowiązki usuwania na średnim poziomie ambicji w celu usprawnienia odzyskiwania kluczowych komponentów z pojazdów wycofanych z eksploatacji bez nakładania nieproporcjonalnych kosztów na podmioty zajmujące się przetwarzaniem. Zwiększy to odzysk (krytycznych) surowców i poprawi jakość jakości tworzyw sztucznych, frakcji stali i aluminium.

Zbieraj więcej: preferowanym wariantem jest najbardziej ambitny wariant polityczny. Środki takie jak jaśniejszy podział odpowiedzialności za świadczenia 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. Ponadto wprowadzi zakaz wywozu starych, używanych pojazdów zanieczyszczających środowisko, które nie nadają się już do ruchu drogowego.

Aby zapewnić zachęty do zwiększenia zbiórki ELV i poprawy przetwarzania odpadów, preferowany wariant obejmuje zachęty finansowe i organizacyjne poprzez ustanowienie EPR wymagania dotyczące zwiększenia zbiórki pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz zrekompensowania kosztów poprawy jakości przetwarzania, których nie można zrekompensować wartością odzyskanych materiałów i komponentów.

Objęcie większej liczby pojazdów: Preferowanym wariantem jest stopniowe podejście do objęcia w czasie większej liczby pojazdów zgodnie z nowymi przepisami UE poprzez wymaganie od producentów dostarczania informacji na temat składu ich pojazdów, a jednocześnie wprowadzenie zestawu minimalnych wymogów dotyczących wycofane z eksploatacji pojazdy kategorii L3e-L7e, samochody ciężarowe, autobusy i przyczepy.

4. JAKIE SĄ WPŁYWY PREFEROWANEGO WARIANTU?

Preferowany wariant będzie miał znaczący pozytywny wpływ na środowisko dzięki zmniejszeniu 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 kluczowe dla dekarbonizacji przemysłu motoryzacyjnego. Te oszczędności CO₂ w ujęciu pieniężnym stanowią 2,8 mld EUR. Wiąże się to w szczególności z lepszą waloryzacją 5,4 mln ton materiałów (tworzywa sztuczne, stal, aluminium, miedź, CRM), które można by poddać recyklingowi z wyższą jakością lub ponownie wykorzystać, a także z faktem, że do 3,8 mln dodatkowych ELV byłyby zbierane i przetwarzane dodatkowo w UE. W 2035 r. 350 ton pierwiastków ziem rzadkich w materiałach z magnesami trwałymi zostanie zebranych oddzielnie w celu ponownego wykorzystania i recyklingu (i 1500 ton w 2040 r.), co znacznie przyczyni się do wysiłków UE na rzecz strategicznej autonomii CRM.

Całkowite roczne przychody w przypadku preferowanego wariantu wynoszą 5,2 mld EUR w 2035 r., w tym uprawnienia do emisji CO₂10, przy koszcie w wysokości 3,3 mld EUR, co daje 1,8 mld przychodów netto.

10 2,8 mld euro

Ponadto zapobieganie wywozowi starych pojazdów, które nie są zdadne do ruchu drogowego, będzie miało pozytywny wpływ na bezpieczeństwo drogowe i przyczyni się do uniknięcia wzrostu szkodliwych emisji zanieczyszczeń w krajach, do których eksportowane są używane pojazdy z UE. Podejście to będzie wspierać międzynarodowe wysiłki na rzecz bardziej zrównoważonego międzynarodowego handlu używanymi pojazdami i przyczynić się do rozwiązania problemu zewnętrznego śladu środowiskowego UE, w szczególności związanego z wywozem pojazdów wycofanych z eksploatacji i używanych.

Koszt preferowanego wariantu szacuje się na 66 EUR na pojazd wprowadzony na rynek w 2035 r .

Szacunkowe dodatkowe miejsca pracy określono na 22 100, z czego 14 200 powstaje w MŚP.

Koszty dla producentów pojazdów szacuje się na około 39 EUR na pojazd, głównie w związku ze zwiększeniem zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu oraz składek na systemy EPR. Chociaż przemysł motoryzacyjny UE poniesie pewne koszty krótkoterminowe, wdrożenie preferowanego wariantu przyniesie również oszczędności energii, zmniejszy jego zależność od na materiałach pochodzących z krajów trzecich i zapewnić, aby przejście na elektryfikację pojazdów odbywało się w oparciu o zrównoważone modele biznesowe o obiegu zamkniętym.

Preferowany wariant będzie generował zarówno istotne koszty (związane z inwestycjami w nowe technologie), jak i przychody (związane ze wzrostem wartości części zamiennych i materiałów pochodzących z recyklingu) dla sektora gospodarowania odpadami. Chociaż sytuacja będzie różna w różnych państwach członkowskich i operatorach ze względu na różnice w stosowanych technologiach i kosztach pracy, oczekuje się, że preferowany wariant znacznie wzmocni i zmodernizuje UE demontaż, rozdrabnianie i recyklingu.

Organy państw członkowskich poniosą ograniczone koszty związane z monitorowaniem i egzekwowaniem przestrzegania nowych przepisów. Koszty będą związane przede wszystkim z akcjami kontrolnymi, kontrolami eksportu pojazdów wycofanych z eksploatacji i używanych oraz dostosowaniem systemów rejestracji. Wdrożenie środków cyfryzacji zwiększy efektywność zarówno organów ścigania, jak i podmiotów gospodarczych oraz zmniejszy ich obciążenia. Szacunkowy całkowity koszt dla organów publicznych związany z nadzorem systemów EPR, działaniami egzekucyjnymi i dostosowaniem krajowych systemów rejestracji pojazdów wynosi około 24 mln EUR, czyli mniej niż 2 EUR na pojazd.

Konsumenci mogą napotkać wzrost cen nowych pojazdów o około 39 EUR za pojazd, a także spadek cen przy sprzedaży samochodów używanych o 12 EUR za pojazd z powodu ograniczonego eksportu. Niemniej jednak oczekuje się, że środki mające na celu wspieranie odzysku i sprzedaży używanych części zamiennych spowodują obniżenie cen dla konsumentów, a tym samym przyniosą im korzyści.

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 zwiększone inwestycje w sektorze recyklingu motoryzacyjnego, wsparcie rynku ponownego wykorzystania części wtórnych oraz łatwiejszy dostęp do informacji o demontażu pojazdu będą stymulować innowacyjność i otwierać nowe możliwości dla MŚP oraz wspierać tworzenie nowych miejsc pracy w tej branży. Aby jeszcze bardziej złagodzić wpływ na MŚP, zaostrome wymogi EPR umożliwiają rekompensatę kosztów za wyższą jakość zbierania i przetwarzania.

Inicjatywa przyczynia się do realizacji Celów Zrównoważonego Rozwoju Organizacji Narodów Zjednoczonych (SDG), promowanie przemysłu, innowacji i infrastruktury (SDG9), działania na rzecz klimatu (SDG13),

odpowiedzialna konsumpcja i produkcja (SDG12), godna praca i wzrost gospodarczy (SDG8) oraz ograniczenie zanieczyszczenia wody, powietrza i gleby (SDG14 i SDG15).

5. POMIAR SUKCESU?

Powodzenie preferowanego wariantu będzie mierzone za pomocą różnych wskaźników wdrażania, w tym ilości materiałów pochodzących z recyklingu użytych 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 wymaganiami pojazdów wycofanych z eksploatacji, ilość

wyeksportowanych pojazdów używanych. • Okólnik projektowy i wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu: zgodność z kryteriami 3R (w zakresie możliwości ponownego wykorzystania, odzysku i recyklingu), wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu zostanie zweryfikowane w czasie homologacji typu. Monitorując informacje ze strategii dotyczącej obiegu zamkniętego, Komisja śledziłaby ewolucję sektora motoryzacyjnego w kierunku modeli biznesowych o obiegu zamkniętym.

- Lepsze przetwarzanie: Powodzenie jakościowego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji będzie oceniane poprzez monitorowanie ilości usuniętych części oraz osiągnięcie wskaźników recyklingu/ponownego użycia na poziomie 85% i ponownego użycia/odzysku na poziomie 95% zgodnie ze zmodernizowaną definicją recyklingu. Regularne składanie przez państwa członkowskie sprawozdań na temat liczby kontroli i kar nałożonych na podmioty zajmujące się nielegalnym przetwarzaniem zostanie wykorzystane do oceny, w jaki sposób egzekwowane jest nowe rozporządzenie.
- Gromadzenie: Na podstawie udoskonalonej sprawozdawczości państw członkowskich dla Eurostatu Komisja będzie monitorować liczbę pojazdów we flotach krajowych i ich wagę. Umożliwi to analizę trendów i porównanie danych z całkowitą liczbą eksportowanych pojazdów i poddanych obróbce pojazdów wycofanych z eksploatacji, w tym ich wagę przy odbiorze oraz frakcje, które są poddawane recyklingowi.
- Objęcie większej liczby pojazdów: zgłoszona liczba pojazdów kategorii L, ciężarówek, autobusów i przyczep poddanych obróbce w autoryzowanych zakładach przetwarzania oraz liczba świadectw zniszczenia wydane pozwolą zmierzyć powodzenie w stosowaniu nowych wymagań dla kategorii pojazdów objętych rozszerzonym zakresem.

Powodzenie przeglądu będzie również mierzone poprzez monitorowanie środowiskowych, gospodarczych i społecznych skutków przyszłego prawodawstwa, w tym zmniejszonego współczynnika ocieplenia globalnego, zwiększonych inwestycji w sektorze recyklingu samochodów, tworzenia nowych miejsc pracy oraz ogólnej rentowności podmiotów gospodarczych w sektorze motoryzacyjnym. Wskaźniki te dostarczą ważnych informacji na temat skuteczności nowych ram prawnych UE. A

ogólny przegląd przewidziany jest 8 lat po wejściu w życie nowego prawodawstwa.