

Projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji



Marta Witkowska



13. lipca 2023 r. Komisja Europejska zaproponowała treść rozporządzenia, wpisującego się w Europejski Zielony Ład, czyli strategię na rzecz osiągnięcia do 2050 r. neutralnej dla klimatu gospodarki o obiegu zamkniętym.

Rozporządzenie zastępuje dwie dyrektywy:

- 2000/53/WE (ELV)
- 2005/64/WE (homologacyjnej).

12. grudnia 2025 r. zostało osiągnięte porozumienie przez Parlament Europejski i Radę, pojawił się ostatni (na te chwilę) oficjalny komunikat prasowy:



- KE z zadowoleniem przyjęła wstępne porozumienie osiągnięte dziś przez Parlament Europejski i Radę w sprawie proponowanego przez Komisję rozporządzenia w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji...

- Przemysł motoryzacyjny jest jednym z największych odbiorców surowców, takich jak stal, aluminium, miedź i tworzywa sztuczne. Lepszy zbiórka, demontaż i przetwarzanie pojazdów zapewni odzysk i utrzymanie w UE cenniejszych zasobów.

- Tymczasem z UE każdego roku znika 3-4 milionów ELV, a powstaje ponad 6 milionów.

- Wprowadza się pierwsze w Europie obowiązkowe cele dotyczące zawartości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu w pojazdach w celu zwiększenia popytu na materiały pochodzące z recyklingu: co najmniej 25% tworzyw sztucznych wykorzystywanych w produkowanych pojazdach musi pochodzić z materiałów pochodzących z recyklingu (po 2036 r.), a 20% tej części musi pochodzić z pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Na dalszym etapie ostaną wprowadzone cele dla stali, aluminium, surowców krytycznych.



- Przyjęte środki zachęcające do ponownego użycia części zamiennych mają zwiększyć dostępność części używanych, co przyniesie korzyści recyklerom i konsumentom, dzięki tańszym opcjom naprawy.
- Rozszerzona odpowiedzialność producenta ma zapewnić odpowiednie finansowanie przetwarzania odpadów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji i promować recykling.
- Wzmocniona egzekucja przepisów: częstsze kontrole i wyraźniejsze rozróżnienie między pojazdami używanymi a wycofanymi z eksploatacji.
- Ustanowiono jasny zestaw kryteriów, które ostatecznie określają, kiedy pojazd jest uznawany za odpad. Po spełnieniu tych kryteriów pojazd musi zostać przekazany do SD i nie może być legalnie eksportowany poza UE ani odsprzedawany jako pojazd używany. Poza UE można będzie eksportować wyłącznie samochody sprawne. (Po 5 latach od wejścia w życie rozporządzenia).



- Ustanawia się również ścisłe ramy dla przenoszenia własności przez podmioty gospodarcze. Należy udokumentować, że pojazd nie jest ELV przez okazanie świadectwa zdatności do ruchu drogowego lub oceny zgodnie z zał. 1.
- Powyższe nie ma zastosowania w przypadku przeniesienia prawa własności pojazdów zdatnych do ruchu drogowego przez osoby fizyczne, które nie są podmiotami gospodarczymi, w ramach sprzedaży innej niż za pośrednictwem umów zawieranych na odległość lub platform internetowych.



KRYTERIA OCENY [...] POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI (Zał.1.cz.A)

1. [...] Pojazd [...] jest pojazdem wycofanym z eksploatacji, gdy spełnia [...] co najmniej jeden z następujących kryteriów:

(a) został pocięty na kawałki [...];

b) został [...] spalony do tego stopnia, że komora silnika lub przedział pasażerski zostały całkowicie zniszczone;

d) został zanurzony w wodzie do poziomu powyżej tablicy rozdzielczej;

e) z technicznego punktu widzenia nie można naprawić ani wymienić jednego lub kilku z poniższych komponentów pojazdu:

(i) komponentów łączących z podłożem (takich jak opony i koła), zawieszenia, układu kierowniczego, układu hamulcowego i ich komponentów sterujących;

mocowań i połączeń siedzeń;

(ii) mocowań i połączeń siedzeń;

(iii) poduszek powietrznych, napinaczy wstępnych, pasów bezpieczeństwa i ich peryferyjnych komponentów eksploatacyjnych;

(iv) karoserii i podwozia pojazdu;

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

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

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

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



Wprowadza się wymogi projektowe dla gospodarki o obiegu zamkniętym - propozycja wprowadza obowiązek posiadania cyfrowego paszportu pojazdu zawierającego informacje o składzie materiałowym pojazdu oraz, co ważniejsze, informacje dotyczące usuwania i zastępowania części, komponentów i materiałów. Odpowiednio Art. 10 i Art. 11 rozporządzenia.

Art. 30 wprowadza część 3. załącznika VII na temat obowiązkowego demontażu części i komponentów samochodu, w celu ponownego użycia i recyklingu, przed strzępieniem. Na liście znajdziemy między innymi: przekształtniki pojazdów elektrycznych, moduły sterujące i skrzynki zaworowe do automatycznej skrzyni biegów czy panele fotowoltaiczne o powierzchni większej niż 0,2 m².



- Po formalnym przyjęciu nowego rozporządzenia przez Parlament Europejski i Radę, wejdzie ono w życie 20 dni po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym UE. Prawdopodobnie Q2 2026 r.
- Rozporządzenie zacznie obowiązywać 2 lata po wejściu w życie.

*Dziękuję za uwagę!
Marta Witkowska*

