Parlament Europejski
2024-2029

TEKSTY PRZYJĘTE

P10_TA(2025)0168

Wymogi w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów oraz zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 9 września 2025 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów oraz zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmieniającego rozporządzenia (UE) 2018/858 i 2019/1020 oraz uchylającego dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE (COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))[1]

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

[1] Sprawa została odesłana do komisji właściwych w celu przeprowadzenia negocjacji międzyinstytucjonalnych na podstawie art. 60 ust. 4 akapit czwarty Regulaminu (A10-0158/2025).

Poprawka 1
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(1) Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie „Europejskiego Zielonego Ładu”[37](„Europejski Zielony Ład”) to europejska strategia na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Aby polityka Unii dotycząca produktów przyczyniała się do obniżenia emisji dwutlenku węgla na poziomie globalnym, należy zapewnić, aby produkty wprowadzane do obrotu i sprzedawane w Unii były pozyskiwane, produkowane i przetwarzanie na etapie wycofywania z eksploatacji w sposób zrównoważony.	(1) Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. w sprawie „Europejskiego Zielonego Ładu”[37] („Europejski Zielony Ład”) to europejska strategia na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która ***najpóźniej*** w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Aby polityka Unii dotycząca produktów przyczyniała się do obniżenia emisji dwutlenku węgla na poziomie globalnym, należy zapewnić, aby produkty wprowadzane do obrotu i sprzedawane w Unii były pozyskiwane, produkowane i przetwarzanie na etapie wycofywania z eksploatacji w sposób zrównoważony.
[37] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Europejski Zielony Ład (COM(2019) 640 final).	[37] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Europejski Zielony Ład (COM(2019)0640 final).

Poprawka 2
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(2) Sektor motoryzacyjny odpowiada za znaczną część zużycia energii i zasobów materiałowych w Unii, a tym samym w dużym stopniu przyczynia się do powstawania gazów cieplarnianych. Produkcja pojazdów w państwach trzecich w celu wprowadzenia ich do obrotu na rynku Unii wnosi wkład w globalną emisję gazów cieplarnianych, która z kolei wywiera negatywny wpływ na środowisko w Unii. Jednym z warunków niezbędnych do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r. jest przejście od stosowania w pojazdach paliw kopalnych do mobilności bezemisyjnej, jak przewidziano w pakiecie „Gotowi na 55”. Spowoduje to ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z sektora motoryzacyjnego związanych z etapem użytkowania pojazdów. Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników pierwotnego aluminium, pierwotnej stali i pierwotnych tworzyw sztucznych, które mają związek z produkcją nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii. Sytuacja ta może wywierać znaczący wpływ na środowisko w związku z zapotrzebowaniem na energię niezbędną do wydobycia i przetworzenia tych materiałów. Ślad środowiskowy związany z produkcją nowych pojazdów może wzrastać wraz z trwającą elektryfikacją floty, jak również z powodu powszechniejszego	(2) Sektor motoryzacyjny odpowiada za znaczną część zużycia energii i zasobów materiałowych w Unii, a tym samym w dużym stopniu przyczynia się do powstawania gazów cieplarnianych. Produkcja pojazdów w państwach trzecich w celu wprowadzenia ich do obrotu na rynku Unii wnosi wkład w globalną emisję gazów cieplarnianych, która z kolei wywiera negatywny wpływ na środowisko w Unii. Jednym z warunków niezbędnych do osiągnięcia celu neutralności klimatycznej do 2050 r. jest przejście od stosowania w pojazdach paliw kopalnych do mobilności bezemisyjnej, jak przewidziano w pakiecie „Gotowi na 55”. Spowoduje to ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z sektora motoryzacyjnego związanych z etapem użytkowania pojazdów. Sektor motoryzacyjny jest jednym z największych użytkowników pierwotnego aluminium, pierwotnej stali i pierwotnych tworzyw sztucznych, które mają związek z produkcją nowych pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii. Sytuacja ta może wywierać znaczący wpływ na środowisko w związku z zapotrzebowaniem na energię niezbędną do wydobycia i przetworzenia tych materiałów. Ślad środowiskowy związany z produkcją nowych pojazdów może wzrastać wraz z trwającą elektryfikacją floty, ***stałym wzrostem wielkości i wagi***

wykorzystania elektroniki w przyszłych modelach, przy czym oba te procesy wymagają znaczącej ilości surowców krytycznych i strategicznych oraz metali szlachetnych takich jak miedź i metale ziem rzadkich. W wyniku tych zmian etap produkcji może odznaczać się większym śladem środowiskowym niż etap użytkowania pojazdów. Co więcej, obecne wymogi w prawie Unii dotyczące gospodarowania odpadami skutkują niewystarczającym poziomem odzysku zasobów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przy czym istnieje znaczny potencjał zwiększenia ilości i jakości części, komponentów i materiałów przeznaczonych do ponownego użycia, regeneracji, odnowienia lub recyklingu pochodzących z pojazdów wycofanych ***z*** eksploatacji. Aby wyeliminować ten wpływ na środowisko i przyczynić się do obniżenia emisyjności sektora, należy usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku i przyspieszyć przechodzenie sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Jest to zgodne z komunikatem Komisji z dnia 11 marca 2020 r. w sprawie nowego planu działania UE dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy[38], stanowiącym wezwanie do dokonania przeglądu obecnych przepisów z myślą o „propagowaniu modeli biznesowych o obiegu zamkniętym poprzez powiązanie kwestii projektowych z przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, o opracowaniu

pojazdów, jak również z powodu powszechniejszego wykorzystania ***i złożoności*** elektroniki w przyszłych modelach, przy czym oba te procesy wymagają znaczącej ilości surowców krytycznych i strategicznych oraz metali szlachetnych takich jak miedź i metale ziem rzadkich. W wyniku tych zmian etap produkcji może odznaczać się większym śladem środowiskowym niż etap użytkowania pojazdów***, a branża może stać się coraz bardziej zależna od importu surowców krytycznych i podatna na zakłócenia dostaw, a tym samym stracić konkurencyjność***. Co więcej, obecne wymogi w prawie Unii dotyczące gospodarowania odpadami skutkują niewystarczającym poziomem odzysku zasobów z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przy czym istnieje znaczny potencjał zwiększenia ilości i jakości części, komponentów i materiałów przeznaczonych do ***naprawy,*** ponownego użycia, regeneracji, odnowienia***, modernizacji*** lub recyklingu pochodzących z pojazdów ***zarówno w fazie użytkowania, jak i*** wycofanych eksploatacji. Aby wyeliminować ten wpływ na środowisko i przyczynić się do obniżenia emisyjności sektora***, a także wesprzeć konkurencyjność poprzez zwiększenie odporności przemysłu motoryzacyjnego***, należy usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku i przyspieszyć przechodzenie sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym. Jest to zgodne z komunikatem Komisji z dnia 11 marca 2020 r.

przepisów dotyczących obowiązkowej zawartości materiałów z recyklingu w przypadku niektórych materiałów komponentów oraz o poprawie wydajności recyklingu”. Rada[39] i Parlament[40] również podkreśliły potrzebę ustanowienia nowych unijnych przepisów dotyczących powyższych kwestii w celu zastąpienia istniejących przepisów dotyczących homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, oraz przepisów dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji.

w sprawie nowego planu działania UE dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy[38], stanowiącym wezwanie do dokonania przeglądu obecnych przepisów z myślą o „propagowaniu modeli biznesowych o obiegu zamkniętym poprzez powiązanie kwestii projektowych z przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, o opracowaniu przepisów dotyczących obowiązkowej zawartości materiałów z recyklingu w przypadku niektórych materiałów komponentów oraz o poprawie wydajności recyklingu”***. Jest to również zgodne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1252[38a].*** Rada[39] i Parlament[40] również podkreśliły potrzebę ustanowienia nowych unijnych przepisów dotyczących powyższych kwestii w celu zastąpienia istniejących przepisów dotyczących homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, oraz przepisów dotyczących pojazdów wycofanych z eksploatacji.

---

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

---

[38] Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 11 marca 2020 r., Nowy plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy, (COM(2020)0098 final).

	[38a] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1252 z dnia 11 kwietnia 2024 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby zapewnienia bezpiecznych i zrównoważonych dostaw surowców krytycznych oraz zmiany rozporządzeń (UE) nr 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 i (UE) 2019/1020 (Dz.U. L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).
[39] Konkluzje Rady z dnia 17 grudnia 2020 r., Ku ekologicznej odbudowie opartej na obiegu zamkniętym.	[39] Konkluzje Rady z dnia 17 grudnia 2020 r., Ku ekologicznej odbudowie opartej na obiegu zamkniętym.
[40] Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. w sprawie nowego planu działania dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym.	[40] Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 lutego 2021 r. w sprawie nowego planu działania dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym.

Poprawka 3
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(6) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858[44] wprowadzono kompleksowy system homologacji typu i nadzoru rynku w odniesieniu do pojazdów silnikowych, przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, który miał za zadanie zapewnić prawidłowe funkcjonowanie jednolitego rynku oraz wysoki poziom efektywności środowiskowej. Należy opracować	(6) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858[44] wprowadzono kompleksowy system homologacji typu i nadzoru rynku w odniesieniu do pojazdów silnikowych, przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, który miał za zadanie zapewnić prawidłowe funkcjonowanie jednolitego rynku oraz wysoki poziom efektywności środowiskowej. Należy opracować

oddzielny akt regulacyjny do celów procedury homologacji typu UE określonej w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858. Potrzebne jest również ustanowienie przepisów i wymogów dotyczących obiegu zamkniętego pojazdów w procesie homologacji typu UE. W celu zapewnienia, aby pojazdy spełniały te wymogi, konieczne jest zagwarantowanie ich weryfikacji w procesie homologacji typu UE. Przepisy administracyjne rozporządzenia (UE) 2018/858, w tym przepisy dotyczące nadzoru rynku, środków naprawczych i kar, mają zastosowanie do homologacji typu wydawanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Przepisy administracyjne rozporządzenia (UE) 2018/858, w tym przepisy dotyczące nadzoru rynku, środków naprawczych i kar, mają zastosowanie do homologacji typu wydawanych zgodnie z wymogami przewidzianymi w niniejszym rozporządzeniu.

---

[44] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

oddzielny akt regulacyjny do celów procedury homologacji typu UE określonej w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858. Potrzebne jest również ustanowienie przepisów i wymogów dotyczących obiegu zamkniętego pojazdów w procesie homologacji typu UE. W celu zapewnienia, aby pojazdy spełniały te wymogi, konieczne jest zagwarantowanie ich weryfikacji w procesie homologacji typu UE. Przepisy administracyjne rozporządzenia (UE) 2018/858, w tym przepisy dotyczące nadzoru rynku, środków naprawczych i kar, mają zastosowanie do homologacji typu wydawanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Przepisy administracyjne rozporządzenia (UE) 2018/858, w tym przepisy dotyczące nadzoru rynku, środków naprawczych***, klauzul ochronnych*** i kar, mają zastosowanie do homologacji typu wydawanych zgodnie z wymogami przewidzianymi w niniejszym rozporządzeniu.

---

[44] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

Poprawka 4
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(6a) Aby uniknąć stosowania wymogów z mocą wsteczną, ważne jest rozróżnienie między zmienionymi homologacjami typu a nowymi homologacjami typu. Należy zatem sprecyzować, że zmiany nie wymagają systematycznie nowej homologacji typu na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858.

Poprawka 5
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(7) Aby usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku, jednocześnie zapewniając wysoki poziom ochrony środowiska, istotna jest harmonizacja warunków homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o ich zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, jak również warunków regulujących gospodarowanie odpadami w sektorze motoryzacyjnym. Etap produkcji pojazdów jest nierozerwalnie powiązany z ich przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, ponieważ racjonalne ekologicznie przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji zależy w dużym stopniu głównie od sposobu projektowania i wytwarzania pojazdów. Najskuteczniejszym sposobem	(7) Aby usprawnić funkcjonowanie jednolitego rynku, jednocześnie zapewniając wysoki poziom ochrony środowiska, istotna jest harmonizacja warunków homologacji typu pojazdów, jeżeli chodzi o ich zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku, jak również warunków regulujących gospodarowanie odpadami w sektorze motoryzacyjnym ***i wywóz pojazdów używanych***. Etap produkcji pojazdów jest nierozerwalnie powiązany z ich przetwarzaniem po wycofaniu z eksploatacji, ponieważ racjonalne ekologicznie przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji zależy w dużym stopniu głównie od sposobu projektowania

ułatwienia przejścia sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym jest zatem ustanowienie jednolitych ram regulacyjnych na szczeblu unijnym, obejmujących w sposób zintegrowany i spójny projektowanie pojazdów, ich produkcję, wprowadzanie do obrotu w Unii oraz przetwarzanie po wycofaniu z eksploatacji. Ma to również zasadnicze znaczenie dla rozwoju unijnego rynku w obszarze surowców wtórnych, które są obecne w nowych pojazdach wprowadzanych do obrotu, jak również dla uniknięcia barier w handlu i zakłócenia konkurencji, zapewnienia jasności prawa i poprawy efektywności środowiskowej wszystkich podmiotów gospodarczych biorących udział w procesach projektowania pojazdów, ich produkcji i przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji. Aby osiągnąć te cele i odpowiedzieć na potrzebę dysponowania jednolitymi przepisami w odniesieniu do jednolitego rynku ze względu na problemy środowiskowe i zgodnie z ogółem przepisów Unii dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych, dyrektywę 2000/53/WE i dyrektywę 2005/64/WE należy zastąpić rozporządzeniem, na podstawie art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

ułatwienia przejścia sektora motoryzacyjnego na gospodarkę o obiegu zamkniętym jest zatem ustanowienie jednolitych ram regulacyjnych na szczeblu unijnym, obejmujących w sposób zintegrowany i spójny projektowanie pojazdów, ich produkcję, wprowadzanie do obrotu w Unii oraz przetwarzanie po wycofaniu z eksploatacji. Ma to również zasadnicze znaczenie dla rozwoju unijnego rynku w obszarze surowców wtórnych, które są obecne w nowych pojazdach wprowadzanych do obrotu, jak również dla uniknięcia barier w handlu i zakłócenia konkurencji, zapewnienia jasności prawa i poprawy efektywności środowiskowej wszystkich podmiotów gospodarczych biorących udział w procesach projektowania pojazdów, ich produkcji i przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji. Aby osiągnąć te cele i odpowiedzieć na potrzebę dysponowania jednolitymi przepisami w odniesieniu do jednolitego rynku ze względu na problemy środowiskowe i zgodnie z ogółem przepisów Unii dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych, dyrektywę 2000/53/WE i dyrektywę 2005/64/WE należy zastąpić rozporządzeniem, na podstawie art. 114 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

Poprawka 6
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(8) Dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów pasażerskich (M_1) i lekkich pojazdów użytkowych (N1), które stanowią około 85 **%** wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii. Pozostałe pojazdy, czyli pojazdy dwu- i trójkołowe, samochody ciężarowe, autobusy i przyczepy, nie podlegają żadnym przepisom Unii, jeżeli chodzi o ich ekoprojekt i zarządzanie nimi na etapie wycofywania z eksploatacji. Z tego względu w celu zapewnienia ram o obiegu zamkniętym w odniesieniu do wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii, w tym w odniesieniu do ich racjonalnego ekologicznie przetwarzania, jak również w celu zapobiegania fragmentacji jednolitego rynku, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie nie tylko do pojazdów kategorii M_1 i N_1, ale również częściowo do ***określonych*** pojazdów kategorii L ***(L_3e-L_7e)***, do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Brakuje kompleksowych informacji na temat przetwarzania takich pojazdów w Unii po ich wycofaniu z eksploatacji, co uniemożliwia zastosowanie do tych pojazdów tego samego systemu co system mający zastosowanie do pojazdów kategorii M_1 i N_1 po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia. Wymogi dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich obowiązkowego dostarczania do uprawnionych zakładów przetwarzania do celów przetwarzania, jak również ich	(8) Dyrektywy 2000/53/WE i 2005/64/WE mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów pasażerskich (M1) i lekkich pojazdów użytkowych (N1), które stanowią około 85 % wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii. Pozostałe pojazdy, czyli pojazdy dwu- i trójkołowe, samochody ciężarowe, autobusy i przyczepy, nie podlegają żadnym przepisom Unii, jeżeli chodzi o ich ekoprojekt i zarządzanie nimi na etapie wycofywania z eksploatacji. Z tego względu w celu zapewnienia ram o obiegu zamkniętym w odniesieniu do wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Unii, w tym w odniesieniu do ich racjonalnego ekologicznie przetwarzania, jak również w celu zapobiegania fragmentacji jednolitego rynku, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie nie tylko do pojazdów kategorii M_1 i N_1, ale również częściowo do pojazdów kategorii L, do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Brakuje kompleksowych informacji na temat przetwarzania takich pojazdów w Unii po ich wycofaniu z eksploatacji, co uniemożliwia zastosowanie do tych pojazdów tego samego systemu co system mający zastosowanie do pojazdów kategorii M_1 i N_1 po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia. Wymogi dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich obowiązkowego dostarczania do uprawnionych zakładów przetwarzania do celów przetwarzania, jak również ich oczyszczania z substancji

oczyszczania z substancji szkodliwych powinny jednak mieć zastosowanie do pojazdów kategorii L ***(L_3e-L_7e) oraz*** do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M_2, M_3, N_2, N_3, O). W celu ułatwienia przetwarzania tych pojazdów wycofanych z eksploatacji ich producenci powinni być zobowiązani do dostarczania informacji na temat usuwania i zastępowania części, komponentów i materiałów pochodzących z takich pojazdów. Co więcej, przepisy regulujące rozszerzoną odpowiedzialność producenta powinny mieć zastosowanie do tych kategorii pojazdów i obejmować koszty ich zbierania i oczyszczania z substancji szkodliwych na etapie wycofywania z eksploatacji.	szkodliwych powinny jednak mieć zastosowanie ***zarówno*** do pojazdów kategorii L***, jak i*** do pojazdów ciężkich i ich przyczep (M2, M3, N_2, N_3, O). W celu ułatwienia przetwarzania tych pojazdów wycofanych z eksploatacji ich producenci powinni być zobowiązani do dostarczania informacji na temat usuwania i zastępowania części, komponentów i materiałów pochodzących z takich pojazdów. Co więcej, przepisy regulujące rozszerzoną odpowiedzialność producenta powinny mieć zastosowanie do tych kategorii pojazdów i obejmować koszty ich zbierania i oczyszczania z substancji szkodliwych na etapie wycofywania z eksploatacji. ***Ponadto do pojazdów kategorii L powinny mieć zastosowanie dodatkowe wymogi, takie jak wymogi dotyczące oznakowania, obowiązkowego usuwania lub ponownego użycia, regeneracji oraz odnawiania.***

Poprawka 7
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(8a) Aby zapewnić spójność regulacyjną i uniknąć rozdrobnienia jednolitego rynku, należy rozszerzyć zakres niniejszego rozporządzenia na pojazdy należące do kategorii L1 i L2 określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013[1a]. Pojazdy kategorii L1e i L2e nie podlegają rejestracji

administracyjnej na podstawie dyrektywy Rady 1999/37/WE[1b] jednolicie we wszystkich państwach członkowskich, mimo że podlegają homologacji typu na podstawie rozporządzenia (UE) nr 168/2013. Ta niespójność regulacyjna stwarza ryzyko rozdrobnienia podejść krajowych, co może skutkować nałożeniem nieproporcjonalnych obciążeń na producentów i osłabieniem konkurencyjności branży. Aby zapewnić spójność i harmonizację przepisów, niniejsze rozporządzenie powinno stanowić, że gdy pojazdy te nie podlegają rejestracji administracyjnej, należy wdrożyć alternatywny system rejestrowania ich danych identyfikacyjnych, w tym w chwili wprowadzania do obrotu, podczas użytkowania lub z chwilą wycofania z eksploatacji. Podejście to powinno zapobiegać rozbieżnościom w traktowaniu podobnych pojazdów i ujednolicać obowiązki w przypadku wszystkich pojazdów kategorii L, kształtując spójne ramy w celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

[1a] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj)

[1b] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

Poprawka 8
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(9a) Z zakresu rozporządzenia należy wyłączyć pojazdy zaprojektowane i zbudowane lub dostosowane wyłącznie do użytku przez siły zbrojne, a także pojazdy zaprojektowane i skonstruowane do użytku przez siły zbrojne, służby obrony cywilnej, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego i służby pogotowia medycznego. Pojazdy te pełnią wyspecjalizowane funkcje operacyjne i podlegają szczególnym wymogom technicznym, a pod względem projektowania, budowy i użytkowania znacznie różnią się od pojazdów przeznaczonych do ogólnego transportu drogowego. Ogólne wymogi w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów i zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji nie powinny być zatem stosowane do takich pojazdów, a ich wyłączenie z zakresu rozporządzenia jest spójne ze szczególnym charakterem ich funkcji.

Poprawka 9
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(9b) Aby chronić dziedzictwo kulturowe Europy, z zakresu rozporządzenia należy wyłączyć pojazdy historyczne. Należy również umożliwić wyłączenie z zakresu rozporządzenia pojazdów o szczególnym znaczeniu kulturowym, pod warunkiem że są one oficjalnie uznane za takie przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym są zarejestrowane, zgodnie z konkretnymi kryteriami. Wyłączenie to nie powinno zwalniać z obowiązku przechowywania i obsługiwania takich pojazdów w sposób bezpieczny dla środowiska zgodnie z prawem unijnym lub krajowym. Państwa członkowskie powinny zatem zapewnić odpowiednie zarządzanie pojazdami objętymi takim wyłączeniem.

Poprawka 10
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 9 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(9c) Aby zapewnić dostosowanie zakresu rozporządzenia do realiów rynkowych, z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia należy wyłączyć również inne typy pojazdów, takie jak pojazdy

	kategorii L produkowane w małych seriach lub niektóre rowery z pedałami.

Poprawka 11
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(10) Pojazdy specjalnego przeznaczenia są projektowane w celu pełnienia szczególnych funkcji i wymagają specjalnych rozwiązań w zakresie dostosowania nadwozia, które nie są całkowicie objęte kontrolą producenta. Z tego powodu niemożliwe jest prawidłowe obliczenie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku. Do pojazdów tych zastosowanie powinny mieć wyłącznie przepisy dotyczące zbierania, oczyszczania z substancji szkodliwych i obowiązkowego usuwania w odniesieniu do części i komponentów. Koszty prowadzenia takich działań powinni pokrywać producenci w ramach systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Do pojazdów specjalnego przeznaczenia zastosowanie powinny mieć też przepisy dotyczące substancji w pojazdach, podobnie jak ma to miejsce na podstawie dyrektywy 2000/53/WE. Producent drugiego stopnia wytwarzający pojazdy, którym udzielono homologacji w ramach wielostopniowej homologacji typu, nie jest w stanie obliczyć zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku w odniesieniu do pojazdów	(10) Pojazdy specjalnego przeznaczenia są projektowane w celu pełnienia szczególnych funkcji i wymagają specjalnych rozwiązań w zakresie dostosowania nadwozia, które nie są całkowicie objęte kontrolą producenta. Z tego powodu niemożliwe jest prawidłowe obliczenie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku. Do pojazdów tych zastosowanie powinny mieć wyłącznie przepisy dotyczące zbierania, oczyszczania z substancji szkodliwych i obowiązkowego usuwania w odniesieniu do części i komponentów. Koszty prowadzenia takich działań powinni pokrywać producenci w ramach systemu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Do pojazdów specjalnego przeznaczenia zastosowanie powinny mieć też przepisy dotyczące substancji w pojazdach, podobnie jak ma to miejsce na podstawie dyrektywy 2000/53/WE. ***Z zakresu rozporządzenia należy jednak całkowicie wyłączyć pojazdy specjalnego przeznaczenia produkowane przez drobnych producentów.*** Producent drugiego stopnia wytwarzający pojazdy***, np. wytwarzający nadwozia***, którym udzielono

skompletowanych. Wymóg zgodności z niniejszym rozporządzeniem powinien zatem dotyczyć jedynie pojazdu podstawowego.	homologacji w ramach wielostopniowej homologacji typu, nie jest w stanie obliczyć zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku w odniesieniu do pojazdów skompletowanych. Wymóg zgodności z niniejszym rozporządzeniem ***na tym etapie*** powinien zatem dotyczyć jedynie pojazdu podstawowego. ***W związku z tym nadwozie pojazdów budowanych wieloetapowo, które nie wchodzi w skład pojazdu podstawowego, nie powinno być objęte zakresem rozszerzonej odpowiedzialności producenta.***

Poprawka 12
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(10a)Samochody kempingowe i przyczepy kempingowe różnią się od konwencjonalnych pojazdów lub przyczep, ponieważ ich podstawową funkcją jest zakwaterowanie, a nie transport. Liczne przyczepy kempingowe są na stałe zainstalowane jako domy wakacyjne i używane do sezonowego zakwaterowania oraz pozostają funkcjonalne przez dekady. Jednostki te nie powinny być klasyfikowane jako pojazdy wycofane z eksploatacji, ponieważ nadal służą do celów mieszkalnych, często bez rejestracji, przez co są błędnie klasyfikowane jako pojazdy zaginione. Te przyczepy kempingowe

	składają się z komponentów innych niż samochodowe, takich jak drewno, meble, instalacje wodne i domowe systemy elektryczne, które nie wchodzą w zakres działalności zakładów recyklingu pojazdów. Biorąc pod uwagę ich specjalny charakter, odrębny skład materiałowy i aktualne użytkowanie, samochody kempingowe i przyczepy kempingowe powinny być wyłączone z przepisów rozporządzenia.

Poprawka 13
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(11) W praktyce jednym z największych wyzwań związanych ze stosowaniem dyrektywy 2000/53/WE jest ustalenie, czy dany pojazd stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, w ***szczególności w*** przypadkach transgranicznego przemieszczania pojazdów. Mimo wydania stosownych wytycznych[46] ocena taka pozostaje kwestią problematyczną. Konieczne jest zatem zapewnienie prawnie wiążących szczegółowych kryteriów umożliwiających stwierdzenie, czy dany pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Kryteria te powinny być stosowane przez wszystkie podmioty gospodarcze i wszystkich właścicieli pojazdów zajmujących się pojazdami wycofanymi z eksploatacji.	(11) W praktyce jednym z największych wyzwań związanych ze stosowaniem dyrektywy 2000/53/WE jest ustalenie, czy dany pojazd stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, w przypadkach transgranicznego przemieszczania ***i wywozu*** pojazdów. Mimo wydania stosownych wytycznych[46] ocena taka pozostaje kwestią problematyczną. Konieczne jest zatem zapewnienie prawnie wiążących szczegółowych kryteriów umożliwiających stwierdzenie, czy dany pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Kryteria te powinny być stosowane przez wszystkie ***właściwe organy,*** podmioty gospodarcze i wszystkich właścicieli pojazdów zajmujących się pojazdami wycofanymi z eksploatacji.

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

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

Poprawka 14
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(13) Uwzględnienie kwestii projektowania wszystkich pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii oraz etapu wycofywania ich z eksploatacji wymaga ustanowienia zharmonizowanych wymogów w zakresie obiegu zamkniętego podlegających weryfikacji na etapie homologacji typu. Projektowanie i produkcja pojazdów w taki sposób, aby ich części i komponenty mogły zostać ponownie użyte oraz aby zawarte w nich materiały nadawały się do recyklingu, jest istotne w celu uniknięcia sytuacji, w której te części, komponenty i materiały nie mogłyby zostać odpowiednio zwaloryzowane, gdy pojazd nie nadaje się już do eksploatacji. W związku z tym producenci i dostawcy pojazdów powinni uwzględnić strategie w zakresie projektowania służące poprawie zdatności do ponownego użycia i zdatności do recyklingu na wczesnym etapie projektowania nowych pojazdów. Z tego względu należy w dalszym ciągu wytwarzać nowe typy pojazdów w taki sposób, aby nadawały się one do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 **%**	(13) Uwzględnienie kwestii projektowania wszystkich pojazdów wprowadzanych do obrotu na rynku Unii oraz etapu wycofywania ich z eksploatacji wymaga ustanowienia zharmonizowanych wymogów w zakresie obiegu zamkniętego podlegających weryfikacji na etapie homologacji typu. Projektowanie i produkcja pojazdów w taki sposób, aby ich części i komponenty mogły zostać ponownie użyte oraz aby zawarte w nich materiały nadawały się do recyklingu, jest istotne w celu uniknięcia sytuacji, w której te części, komponenty i materiały nie mogłyby zostać odpowiednio zwaloryzowane, gdy pojazd nie nadaje się już do eksploatacji. W związku z tym producenci i dostawcy pojazdów powinni uwzględnić strategie w zakresie projektowania służące poprawie zdatności do ponownego użycia i zdatności do recyklingu na wczesnym etapie projektowania nowych pojazdów. Z tego względu należy w dalszym ciągu wytwarzać nowe typy pojazdów w taki sposób, aby nadawały się one do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 %

w przeliczeniu na masę pojazdu oraz aby nadawały się do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 **%** w przeliczeniu na masę pojazdu, jak przewidziano już w dyrektywie 2005/64/WE. W celu zapewnienia jednolitego sposobu obliczania zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku oraz umożliwienia monitorowania tych poziomów należy ustanowić nową metodę obliczania i weryfikacji wskaźników zdatności pojazdu do ponownego użycia, recyklingu i odzysku. Metoda ta powinna lepiej odzwierciedlać rzeczywisty potencjał nowego pojazdu w zakresie jego zdatności do recyklingu, zdatności do ponownego użycia i zdatności do odzysku na etapie wycofywania z eksploatacji, z uwzględnieniem trwającego postępu technologicznego. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia takiej metody. Do czasu jej ustanowienia zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku należy nadal obliczać zgodnie z normą ISO 22628:2002, jak przewidziano w dyrektywie 2005/64/WE.

w przeliczeniu na masę pojazdu oraz aby nadawały się do ponownego użycia lub odzysku w co najmniej 95 % w przeliczeniu na masę pojazdu, jak przewidziano już w dyrektywie 2005/64/WE. W celu zapewnienia jednolitego sposobu obliczania zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku oraz umożliwienia monitorowania tych poziomów należy ustanowić nową metodę obliczania i weryfikacji wskaźników zdatności pojazdu do ponownego użycia, recyklingu i odzysku. Metoda ta powinna lepiej odzwierciedlać rzeczywisty potencjał nowego pojazdu w zakresie jego zdatności do recyklingu, zdatności do ponownego użycia i zdatności do odzysku na etapie wycofywania z eksploatacji, z uwzględnieniem trwającego postępu technologicznego. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia takiej metody ***z uwzględnieniem normy ISO 22628:2002***. Do czasu jej ustanowienia zdatność do ponownego użycia, zdatność do recyklingu i zdatność do odzysku należy nadal obliczać zgodnie z normą ISO 22628:2002, jak przewidziano w dyrektywie 2005/64/WE. ***Komisja powinna dążyć do odpowiedniej aktualizacji odnośnej metodyki ONZ, aby uniknąć konfliktu z metodyką unijną i zmniejszyć obciążenie dla producentów.***

Poprawka 15
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(13a)Zapewnienie naprawialności pojazdów przez cały okres ich eksploatacji jest podstawowym filarem prawdziwie zrównoważonej gospodarki motoryzacyjnej o obiegu zamkniętym. Pojazdy nie powinny być przedwcześnie klasyfikowane jako wycofane z eksploatacji, gdy nadal nadają się do naprawy, ponieważ prowadziłoby to do generowania niepotrzebnych odpadów, do nieefektywności ekonomicznej i do nadmiernego obciążenia właścicieli pojazdów. Pojazd powinien być uznany za wycofany z eksploatacji tylko wtedy, gdy nie można go przywrócić do stanu spełniającego wymogi badania zdatności do ruchu drogowego, a tym samym stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników dróg.

Poprawka 16
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 13 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(13b) Długa żywotność pojazdów zależy nie tylko od ich początkowej konstrukcji, ale także od dostępności niedrogich i konkurencyjnych usług naprawczych i konserwacyjnych. Niezależne stacje obsługi powinny być w

	stanie działać na uczciwych i przejrzystych warunkach, aby konsumenci nie byli zależni wyłącznie od sieci naprawczych kontrolowanych przez producentów, co mogłoby ograniczać konkurencję, zwiększać koszty i zmniejszać dostępność usług. Należy zapobiegać barierom w naprawach, w tym ograniczeniom w dostępie do części zamiennych i narzędzi diagnostycznych, nieuzasadnionemu powiązaniu części z konkretnym pojazdem oraz ograniczeniom w zakresie informacji technicznych, aby chronić wybór konsumentów i zapewnić efektywne wykorzystanie zasobów.

Poprawka 17
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(15) W dyrektywie 2000/53/WE przewidziano już ograniczenie stosowania ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu w pojazdach oraz zapewniono wyjątki, kiedy to możliwe jest wykorzystanie tych substancji w określonych celach. W niniejszym rozporządzeniu należy przejąć te istniejące uregulowania. W celu zapewnienia spójności przepisów dotyczących chemikaliów należy jednak uwzględnić ograniczenia dotyczące wprowadzania do obrotu i stosowania innych substancji w pojazdach, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady[48]. Podobnie	(15) W dyrektywie 2000/53/WE przewidziano już ograniczenie stosowania ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu w pojazdach oraz zapewniono wyjątki, kiedy to możliwe jest wykorzystanie tych substancji w określonych celach. W niniejszym rozporządzeniu należy przejąć te istniejące uregulowania. W celu zapewnienia spójności przepisów dotyczących chemikaliów należy jednak uwzględnić ograniczenia dotyczące wprowadzania do obrotu i stosowania innych substancji w pojazdach, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady[48]. Podobnie

należy ***wprowadzić***, na podstawie przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1021[49], ograniczenia dotyczące stosowania substancji objętych regulacjami tego rozporządzenia. ***W związku z tym niniejsze rozporządzenie nie powinno przewidywać możliwości ograniczenia stosowania w pojazdach substancji innych niż ołów, rtęć, kadm i sześciowartościowy chrom.***	należy ***respektować***, na podstawie przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1021[49], ograniczenia dotyczące stosowania substancji objętych regulacjami tego rozporządzenia.
_____	_____
[48] Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE (Dz.U. L 396 z 30.12.2006, s. 1).	[48] Rozporządzenie (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE (Dz.U. L 396 z 30.12.2006, s. 1).
[49] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1021 z dnia 20 czerwca 2019 r. dotyczące trwałych zanieczyszczeń organicznych (Dz.U. L 169 z 25.6.2019, s. 45).	[49] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1021 z dnia 20 czerwca 2019 r. dotyczące trwałych zanieczyszczeń organicznych (Dz.U. L 169 z 25.6.2019, s. 45).

Poprawka 18
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 15 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(15a)Aby ułatwić przestrzeganie rozporządzenia i przedstawić wytyczne co do ograniczeń dotyczących substancji wzbudzających obawy obecnych w pojazdach, lecz także substancji utrudniających recykling służący pozyskiwaniu bezpiecznych surowców wtórnych wysokiej jakości, należy opracować mapę substancji wzbudzających obawy. Powinna to uczynić Komisja z pomocą Europejskiej Agencji Chemikaliów ustanowionej na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1907/2006 (dalej zwanej „agencją”). Komisja powinna podejmować odpowiednie działania następcze w tym zakresie, co obejmuje możliwość przyjmowania aktów delegowanych.

Poprawka 19
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(16) Dyrektywa 2000/53/WE przewiduje wyłączenia z ograniczeń dotyczących stosowania ołowiu i kadmu w bateriach wykorzystywanych w pojazdach, które to wyłączenia uwzględnia się w niniejszym rozporządzeniu. Stosowanie substancji w bateriach reguluje się jednak kompleksowo w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)	(16) Dyrektywa 2000/53/WE przewiduje wyłączenia z ograniczeń dotyczących stosowania ołowiu i kadmu w bateriach wykorzystywanych w pojazdach, które to wyłączenia uwzględnia się w niniejszym rozporządzeniu. Stosowanie substancji w bateriach reguluje się jednak kompleksowo w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)

nr 2023[50]/[Baterie]. W związku z tym należy zająć się takimi substancjami i nie regulować ich kwestii w niniejszym rozporządzeniu, a związane z nimi ograniczenia i wynikające z nich wyłączenia należy w odpowiednim czasie przenieść, w stosownych przypadkach, do wspomnianego rozporządzenia. Przed wprowadzeniem takich ograniczeń w ramach rozporządzenia (UE) nr 2023/[Baterie] należy przeprowadzić kompleksową ocenę na podstawie tego rozporządzenia, aby ocenić, czy wyłączenie jest nadal wymagane i w jakim zakresie.	***2023/1542[50]***. W związku z tym należy zająć się takimi substancjami i nie regulować ich kwestii w niniejszym rozporządzeniu, a związane z nimi ograniczenia i wynikające z nich wyłączenia należy w odpowiednim czasie przenieść, w stosownych przypadkach, do wspomnianego rozporządzenia. Przed wprowadzeniem takich ograniczeń w ramach rozporządzenia (UE) nr 2023/[Baterie] należy przeprowadzić kompleksową ocenę na podstawie tego rozporządzenia, aby ocenić, czy wyłączenie jest nadal wymagane i w jakim zakresie.
_____	_____
[50] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ***[data]*** 2023 r. w sprawie baterii i zużytych baterii, zmieniające dyrektywę 2008/98/WE i rozporządzenie (UE) 2019/1020 oraz uchylające dyrektywę 2006/66/WE (Dz.U. L ***[...]*** z ***[...],*** s. ***[...]***).	[50] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ***(UE) 2023/1542*** z dnia ***12 lipca 2***023 r. w sprawie baterii i zużytych baterii, zmieniające dyrektywę 2008/98/WE i rozporządzenie (UE) 2019/1020 oraz uchylające dyrektywę 2006/66/WE (Dz.U. L ***191*** z ***28.7.2023,*** s. ***1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).***

Poprawka 20
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(17) W celu uwzględnienia postępu naukowego i technicznego należy nadal przekazywać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany określonych w niniejszym	(17) W celu uwzględnienia postępu naukowego i technicznego należy nadal przekazywać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany określonych w niniejszym

rozporządzeniu wyłączeń z ograniczeń dotyczących stosowania w pojazdach ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu. Modyfikację lub usunięcie takich wyłączeń należy poprzedzić oceną skutków społeczno-ekonomicznych takiej zmiany – której to oceny nie przewidziano w dyrektywie 2000/53/WE – w tym rozważeniem dostępności substancji alternatywnych oraz wpływu na zdrowie ludzkie i środowisko w całym cyklu życia pojazdów. Aby zapewnić skuteczne podejmowanie decyzji, koordynację i zarządzanie technicznymi, naukowymi i administracyjnymi aspektami zmiany niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do ograniczeń stosowania substancji w pojazdach, Europejska Agencja Chemikaliów powinna wspierać Komisję w przeprowadzeniu takiej oceny.	rozporządzeniu wyłączeń z ograniczeń dotyczących stosowania w pojazdach ołowiu, rtęci, kadmu i sześciowartościowego chromu. Modyfikację lub usunięcie takich wyłączeń należy poprzedzić oceną skutków społeczno-ekonomicznych takiej zmiany – której to oceny nie przewidziano w dyrektywie 2000/53/WE – w tym rozważeniem dostępności substancji alternatywnych oraz wpływu na zdrowie ludzkie i środowisko w całym cyklu życia pojazdów. ***Przed przyjęciem takiego aktu delegowanego Komisja powinna skonsultować się z odpowiednimi ekspertami i zainteresowanymi stronami, aby zapewnić uwzględnienie szerszych skutków społeczno-ekonomicznych, a także wpływu na zdrowie ludzi i stan środowiska.*** Aby zapewnić skuteczne podejmowanie decyzji, koordynację i zarządzanie technicznymi, naukowymi i administracyjnymi aspektami zmiany niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do ograniczeń stosowania substancji w pojazdach, Europejska Agencja Chemikaliów powinna wspierać Komisję w przeprowadzeniu takiej oceny.

Poprawka 21
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(18) Aby zwiększyć obieg zamknięty w sektorze motoryzacyjnym, należy stopniowo projektować	(18) Aby zwiększyć obieg zamknięty w sektorze motoryzacyjnym, należy stopniowo projektować

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

i produkować pojazdy w taki sposób, aby zamiast surowców pierwotnych zawierały materiały pochodzące z recyklingu***, przy zachowaniu parametrów bezpieczeństwa pojazdów***. Wykorzystanie materiałów pochodzących z recyklingu pozwala na bardziej zasobooszczędne wykorzystanie materiałów, obniża emisyjność produkcji i zmniejsza negatywny wpływ na środowisko w związku z wykorzystaniem surowców pierwotnych. Zwiększenie obiegu zamkniętego w przypadku pojazdów produkowanych w państwach trzecich, które wprowadza się na rynek unijny, przyczyni się również do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych na całym świecie, w tym w Unii. ***Zwiększa*** również ***strategiczną autonomię i konkurencyjność Unii przez zmniejszenie uzależnienia*** od surowców i energii ***związanego*** z dostawami surowców pierwotnych, ***szczególnie dlatego, że przyczynia się do zatrzymywania cennych surowców krytycznych w Unii,*** a jednocześnie wzmacnia rynek surowców wtórnych. Chociaż nie ma wymogów na poziomie międzynarodowym dotyczących stosowania materiałów pochodzących z recyklingu, wielu producentów już wmontowuje takie materiały do swoich pojazdów. Określenie celów i jednolitych przepisów dotyczących sposobu obliczania zawartości materiałów z recyklingu zapewni pewność prawa i przyczyni się do zapewnienia uczciwej konkurencji między producentami. Wymogi będą obowiązywały wszystkich producentów – niezależnie od ich

surowców wtórnych spoza Unii.	siedziby – zamierzających wprowadzić pojazdy do obrotu w Unii***, w tym za pośrednictwem internetowych platform handlowych***. Uwzględniając znaczenie globalnych łańcuchów wartości w sektorze motoryzacyjnym, niniejsze rozporządzenie powinno umożliwić pozyskiwanie surowców wtórnych spoza Unii. ***Przejściu na gospodarkę o obiegu zamkniętym w sektorze motoryzacyjnym powinny towarzyszyć środki gwarantujące bezpieczeństwo miejsc pracy i tworzące nowe możliwości zatrudnienia. Rozporządzenie powinno być w stanie wspierać pracowników w sprawiedliwej transformacji poprzez uwzględnienie społecznych, gospodarczych i środowiskowych aspektów zrównoważonego rozwoju.***

Poprawka 22
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych, należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu	(19) W związku z niskim współczynnikiem recyklingu tworzyw sztucznych, zwłaszcza z pojazdów wycofanych z eksploatacji, oraz ogólnym niekorzystnym wpływem innych form przetwarzania odpadów z tworzyw sztucznych, należy zwiększyć wykorzystanie w pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W tym celu należy uwzględnić obowiązkowy cel dotyczący zawartości w nowych pojazdach tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu

odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać ***dwadzieścia pięć procent*** tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący ***dwadzieścia pięć procent*** zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia ***jednolitych warunków wykonywania tego obowiązku należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału*** tworzyw sztucznych ***odzyskiwanych, odpowiednio,*** z odpadów pokonsumenckich ***i z pojazdów wycofanych z eksploatacji***, ***obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego***.	odpadów pokonsumenckich. W związku z tym każdy typ pojazdu powinien zawierać ***20 %*** tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich tworzyw sztucznych. Cel w odniesieniu do tworzyw sztucznych wynoszący ***15 %*** zawartości materiałów z recyklingu należy osiągnąć, wmontowując w danym typie pojazdów tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W celu zapewnienia ***branży niezbędnej długoterminowej perspektywy i odblokowania inwestycji producenci powinni na późniejszym etapie osiągnąć cel zakładający co najmniej 25 %*** tworzyw sztucznych ***pochodzących z recyklingu*** odpadów pokonsumenckich ***z tworzyw sztucznych, chyba że brak dostępności lub zbyt wysokie ceny niezbędnych tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu nadmiernie utrudniają osiągnięcie tego celu. Aby zapewnić wystarczającą elastyczność, należy umożliwić producentom spełnienie do 50 % tych celów przy wykorzystaniu odpadów przedkonsumenckich.***

Poprawka 23
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(19a)W celu uzupełnienia niektórych, innych niż istotne, elementów rozporządzenia

	należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału tworzyw sztucznych odzyskanych z odpadów po- i przedkonsumenckich oraz pojazdów wycofanych z eksploatacji, odpowiednio, obecnych w danym rodzaju pojazdu lub włączonych do danego typu pojazdu, z uwzględnieniem najlepszej dostępnej technologii recyklingu, w tym recyklingu mechanicznego i chemicznego. Aby zagwarantować równe warunki działania, należy zająć się powiązanymi problemami środowiskowymi w sposób niedyskryminujący w odniesieniu do tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu produkowanych wewnętrznie i przywożonych. W tym celu tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu odpadów przedkonsumenckich wykorzystywane w pojazdach przywożonych do Unii powinny podlegać równoważnym warunkom pod względem emisji i selektywnej zbiórki oraz kryteriom zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do technologii recyklingu.

Poprawka 24
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(20) Sektor motoryzacyjny jest	(20) Sektor motoryzacyjny jest

jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu ***odpadów pokonsumenckich*** stali, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. Określenie przyszłego celu należy poprzedzić specjalnym badaniem Komisji obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia. W celu ***zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania*** należy ***powierzyć*** Komisji uprawnienia ***wykonawcze*** do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej ***z odpadów pokonsumenckich*** stali, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

jednym z największych użytkowników stali, a obecne wykorzystanie w nowych pojazdach stali pochodzącej z recyklingu pozostaje na niskim poziomie. W celu przyczynienia się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wsparcia dążenia sektora motoryzacyjnego do osiągnięcia neutralności klimatycznej należy ***wyznaczyć cel dotyczący wykorzystywania stali pochodzącej z recyklingu złomu żeliwa i stali w nowych pojazdach. Ponadto należy przekazać*** Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu ***złomu żeliwa i*** stali, ***w tym rodziny produktów płaskich i długich ze stali węglowej oraz produktów ze stali nierdzewnej,*** który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. Określenie przyszłego celu należy poprzedzić specjalnym badaniem Komisji obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia***, w tym również wpływ na inne sektory wykorzystujące stal i na globalne emisje gazów cieplarnianych***. ***Ważne jest rozróżnienie między różnymi rodzinami produktów ze stali w pojeździe, ponieważ są one wytwarzane przy użyciu różnych technologii, które wiążą się z odmiennymi ograniczeniami dotyczącymi***

	wykorzystania złomu żeliwa i stali ze względu na możliwość tolerowania zawartości miedzi oraz innych niezamierzonych domieszek. W celu ***uzupełnienia niektórych, innych niż istotne, elementów rozporządzenia*** należy ***przekazać*** Komisji uprawnienia ***do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu*** do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału stali odzyskiwanej ***ze złomu żeliwa i*** stali, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

Poprawka 25
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(20a)Sektor motoryzacyjny jest również jednym z największych użytkowników aluminium, odpowiadającym za ponad 40 % całkowitego popytu w Unii, a wykorzystanie aluminium rośnie. Obecne wykorzystanie aluminium pochodzącego z recyklingu w nowych pojazdach jest niskie. Aby przyczynić się do zmniejszenia śladu węglowego związanego z produkcją nowych pojazdów i wspierać dążenie przemysłu motoryzacyjnego do neutralności klimatycznej, zmniejszyć zużycie energii i koszty oraz wzmocnić odporność poprzez zmniejszenie zależności od dostaw surowców pierwotnych, należy zwiększyć w pojazdach

	wykorzystanie aluminium pochodzącego z recyklingu. W tym celu należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału aluminium pochodzącego z recyklingu, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. Określenie przyszłego celu należy poprzedzić specjalnym badaniem Komisji obejmującym wszystkie istotne czynniki techniczne, środowiskowe i ekonomiczne związane z możliwością jego osiągnięcia. W celu uzupełnienia niektórych, innych niż istotne, elementów rozporządzenia należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziału aluminium i jego stopów odzyskiwanych z odpadów, obecnego w danym typie pojazdu i do niego włączonego.

Poprawka 26
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(21) Istnieje potencjał zwiększenia zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach, jeżeli chodzi o inne	(21) Istnieje potencjał zwiększenia zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach, jeżeli chodzi o inne

materiały powszechnie stosowane w sektorze motoryzacyjnym, w przypadku których rynki surowców wtórnych są słabo rozwinięte, ślad węglowy związany z produkcją surowców pierwotnych jest wysoki lub poziomy recyklingu są ograniczone, a technologie sortowania i recyklingu stają się bardziej wydajne. W związku z tym Komisja powinna ocenić celowość, wykonalność i skutki określenia celów w zakresie zawartości pochodzących z recyklingu: neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru i boru stosowanych w magnesach trwałych***, a także*** w zakresie ***aluminium i jego stopów lub*** magnezu i jego stopów. Jeśli chodzi o wykonalność potencjalnego ustalenia celów dla określonych rodzajów stopów aluminium i magnezu, w badaniu powinno się uwzględnić ogólnie dopasowanie popytu do podaży wtórnej, a w szczególności zbadać zależność między maksymalizacją korzyści skali wynikającą z określenia minimalnej liczby rodzin stopów a maksymalizacją zachowania wartości wynikającą z podziału na szerszą gamę określonych rodzajów stopów.	materiały powszechnie stosowane w sektorze motoryzacyjnym, w przypadku których rynki surowców wtórnych są słabo rozwinięte, ślad węglowy związany z produkcją surowców pierwotnych jest wysoki lub poziomy recyklingu są ograniczone, a technologie sortowania i recyklingu stają się bardziej wydajne. W związku z tym Komisja powinna ocenić celowość, wykonalność i skutki określenia celów w zakresie zawartości pochodzących z recyklingu: neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru i boru stosowanych w magnesach trwałych ***lub*** w zakresie magnezu i jego stopów. Jeśli chodzi o wykonalność potencjalnego ustalenia celów dla określonych rodzajów stopów aluminium i magnezu, w badaniu powinno się uwzględnić ogólnie dopasowanie popytu do podaży wtórnej, a w szczególności zbadać zależność między maksymalizacją korzyści skali wynikającą z określenia minimalnej liczby rodzin stopów a maksymalizacją zachowania wartości wynikającą z podziału na szerszą gamę określonych rodzajów stopów.

Poprawka 27
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(22) W celu wzmocnienia słabo rozwiniętych rynków surowców wtórnych należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu	(22) W celu wzmocnienia słabo rozwiniętych rynków surowców wtórnych należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu

o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału ***aluminium i jego stopów,*** magnezu i jego stopów, neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. W celu ***zapewnienia jednolitych warunków wykonywania tego zobowiązania*** należy ***powierzyć*** Komisji uprawnienia ***wykonawcze*** do opracowania metody obliczania i weryfikacji udziałów materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich obecnych w poszczególnych typach pojazdów. Metoda jest konieczna do tego, by doprecyzować definicję złomu pokonsumenckiego i przedkonsumenckiego. Jest to istotne, aby zachęcić do poprawy jakości i zachowania wartości, w szczególności w przypadku frakcji pokonsumenckich. Aby upowszechniać obniżanie emisyjności w drodze wykorzystania większej zawartości materiałów z recyklingu, niezbędne są jasne definicje służące zachęcaniu do recyklingu złomu pokonsumenckiego, przy jednoczesnej minimalizacji wykorzystania złomu przedkonsumenckiego, który zazwyczaj pozostawia taki sam ślad węglowy jak surowiec pierwotny.

o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określenia minimalnego udziału magnezu i jego stopów, neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru lub boru pochodzących z recyklingu odpadów ***przed- i*** pokonsumenckich, który ma być obecny w poszczególnych typach pojazdów i do nich włączony. W celu ***uzupełnienia niektórych, innych niż istotne, elementów rozporządzenia*** należy ***przekazać*** Komisji uprawnienia do ***przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do*** opracowania metody obliczania i weryfikacji udziałów materiałów pochodzących z recyklingu odpadów ***przed- i*** pokonsumenckich obecnych w poszczególnych typach pojazdów. Metoda jest konieczna do tego, by doprecyzować definicję złomu pokonsumenckiego i przedkonsumenckiego. Jest to istotne, aby zachęcić do poprawy jakości i zachowania wartości, w szczególności w przypadku frakcji pokonsumenckich. Aby upowszechniać obniżanie emisyjności w drodze wykorzystania większej zawartości materiałów z recyklingu, niezbędne są jasne definicje służące zachęcaniu do recyklingu złomu pokonsumenckiego, przy jednoczesnej minimalizacji wykorzystania złomu przedkonsumenckiego, który zazwyczaj pozostawia taki sam ślad węglowy jak surowiec pierwotny.

Poprawka 28
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 23

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(23) Zgodnie z wymogami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)***51 [akt w sprawie surowców krytycznych]*** oraz uwzględniając konieczność ustanowienia w niniejszym rozporządzeniu przepisów dotyczących zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach oraz surowców krytycznych stosowanych w częściach i komponentach pojazdów, przepisy te powinny obowiązywać jako sektorowe wdrożenie przepisów zawartych w rozporządzeniu (UE) ***[akt w sprawie surowców krytycznych]***. Zapewni to usprawnienie wykonywania różnych obowiązków w zakresie informowania, etykietowania i usuwania – w ramach procedur określonych w niniejszym rozporządzeniu – oraz ich integrację z obowiązkami dotyczącymi innych części, komponentów i materiałów.	(23) Zgodnie z wymogami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) ***2024/1252*** oraz uwzględniając konieczność ustanowienia w niniejszym rozporządzeniu przepisów dotyczących zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach oraz surowców krytycznych stosowanych w częściach i komponentach pojazdów, przepisy te powinny obowiązywać jako sektorowe wdrożenie przepisów zawartych w rozporządzeniu (UE) ***2024/1252***. Zapewni to usprawnienie wykonywania różnych obowiązków w zakresie informowania, etykietowania i usuwania – w ramach procedur określonych w niniejszym rozporządzeniu – oraz ich integrację z obowiązkami dotyczącymi innych części, komponentów i materiałów.
_____	_____
51 Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy na potrzeby zapewnienia bezpiecznych i zrównoważonych dostaw surowców krytycznych oraz zmieniającego rozporządzenia (UE) nr 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 i (UE) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).	

Poprawka 29
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 24

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(24) W celu zapewnienia recyklingu baterii zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2023/***[Baterie]*** oraz możliwości wymiany i recyklingu silników elektrycznych (e-drive), które to silniki zawierają znaczne ilości metali ziem rzadkich, konieczne jest wprowadzenie wymogów dotyczących projektowania nowych typów pojazdów, zapewniających również możliwość łatwego usuwania baterii i silników elektrycznych (e-drive) na dowolnym etapie cyklu życia pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany niniejszego rozporządzenia w drodze dokonania przeglądu wykazu części i komponentów, które mają być zaprojektowane tak, by można je było usunąć z pojazdów i wymienić. W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania wspomnianego wymogu w zakresie projektowania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze.	(24) W celu zapewnienia recyklingu baterii zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) 2023/***1542*** oraz możliwości wymiany i recyklingu silników elektrycznych (e-drive), które to silniki zawierają znaczne ilości metali ziem rzadkich, konieczne jest wprowadzenie wymogów dotyczących projektowania nowych typów pojazdów, zapewniających również możliwość łatwego usuwania baterii i silników elektrycznych (e-drive) na dowolnym etapie cyklu życia pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją***. Komisja powinna również zachęcać do opracowywania norm dotyczących projektowania i technik montażu, które będą ułatwiały konserwację, naprawę oraz zmianę przeznaczenia baterii i zestawów baterii. W szerszym ujęciu, aby zmaksymalizować potencjał wymiany, ponownego użycia, recyklingu, regeneracji lub odnawiania części i komponentów pojazdów oraz zredukować odpady do minimum, należy projektować pojazdy w sposób umożliwiający usuwanie jak największej liczby części i komponentów. Pojęcie wykonalności technicznej należy interpretować w sposób, który wspiera i ułatwia realizację tych celów, przy jednoczesnym uznaniu, że w***

	niektórych przypadkach wymogi bezpieczeństwa lub wymogi funkcjonalne dotyczące danej części mogą stanowić uzasadnienie alternatywnych rozwiązań ograniczających możliwość usunięcia części lub komponentu. W takich przypadkach producenci powinni wykazać, że takie rozwiązanie jest konieczne. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany niniejszego rozporządzenia w drodze dokonania przeglądu wykazu części i komponentów, które mają być zaprojektowane tak, by można je było usunąć z pojazdów i wymienić. W celu zapewnienia jednolitych warunków wdrażania wspomnianego wymogu w zakresie projektowania należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze.

Poprawka 30
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(26) W celu zagwarantowania, że producenci samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych podejmą działania w celu zapewnienia spełnienia wymogów w zakresie obiegu zamkniętego określonych w niniejszym rozporządzeniu, oraz aby zachęcić ich do poprawy obiegu zamkniętego wprowadzanych do obrotu typów	(26) W celu zagwarantowania, że producenci samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych podejmą działania w celu zapewnienia spełnienia wymogów w zakresie obiegu zamkniętego określonych w niniejszym rozporządzeniu, oraz aby zachęcić ich do poprawy obiegu zamkniętego wprowadzanych do obrotu typów

pojazdów, powinni oni opracować ***dla każdego nowego typu pojazdu*** kompleksową strategię dotyczącą obiegu zamkniętego i przedstawić ją ***organowi udzielającemu homologacji typu.*** Strategia ta powinna ***być oparta na sprawdzonych technologiach, dostępnych lub opracowywanych w momencie występowania o homologację typu pojazdu, i*** regularnie aktualizowana. Na podstawie przekazanych przez producentów strategii dotyczących obiegu zamkniętego Komisja powinna regularnie składać sprawozdania na temat obiegu zamkniętego w sektorze motoryzacyjnym. ***Aby uwzględnić postęp naukowo-techniczny w zakresie produkcji pojazdów i zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, zmiany na rynku w sektorze motoryzacyjnym i zmiany regulacyjne, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika zawierającego wymogi dotyczące zawartości strategii dotyczącej obiegu zamkniętego i jej aktualizacji.***	pojazdów, powinni oni opracować kompleksową strategię dotyczącą obiegu zamkniętego ***na poziomie producenta*** i przedstawić ją ***Komisji. Producenci powinni jednak również mieć możliwość opracowywania strategii dotyczących obiegu zamkniętego dla poszczególnych kategorii pojazdów.*** Strategia ta ***nie*** powinna ***powodować nieproporcjonalnych obciążeń dla producentów i powinna być*** regularnie aktualizowana. Na podstawie przekazanych przez producentów strategii dotyczących obiegu zamkniętego Komisja powinna regularnie składać sprawozdania na temat obiegu zamkniętego w sektorze motoryzacyjnym.

Poprawka 31
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów a podmiotami gospodarującymi	(28) Dostęp do aktualnych informacji i komunikacja w odpowiednim czasie między producentami pojazdów a podmiotami gospodarującymi

odpadami w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji umożliwiających bezpieczne usuwanie i wymianę określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii niezbędnych na potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych oraz silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części, komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) ***[akt w sprawie surowców krytycznych]***. Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych

odpadami w całym łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego mają zasadnicze znaczenie dla maksymalizacji ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów pojazdu oraz zapewnienia wysokiej jakości recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym producenci powinni zapewnić podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją***, a także służbom ratunkowym*** nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminacyjny dostęp do informacji***, o których mowa w pkt 66 zawiadomienia Komisji z 28 maja 2010 r. dotyczącego uzupełniających wytycznych w sprawie ograniczeń wertykalnych w porozumieniach dotyczących sprzedaży i napraw pojazdów silnikowych oraz dystrybucji części zamiennych do pojazdów silnikowych,*** umożliwiających bezpieczne usuwanie i wymianę określonych części, komponentów i materiałów obecnych w pojeździe. W informacjach tych powinno się wskazać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją kolejne etapy i przekazać jasne instrukcje dotyczące stosowania narzędzi lub technologii niezbędnych na potrzeby uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych ***i ich zestawów baterii*** oraz silników elektrycznych (e-drive) i ich usunięcia – w tym narzędzi lub technologii umożliwiających bezpieczne rozładowanie baterii. Informacje te powinny również pomóc we wskazaniu, zlokalizowaniu i usunięciu części,

utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali wymagane informacje. ***W celu regularnej aktualizacji zakresu informacji, które producenci mają przekazywać podmiotom gospodarującym odpadami oraz podmiotom zajmującym się naprawą*** i ***konserwacją, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie*** z ***art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do celów zmiany załącznika V***.	komponentów i materiałów, które należy oczyścić z substancji szkodliwych i usunąć z pojazdu przed strzępieniem, a także części i komponentów zawierających surowce krytyczne w magnesach trwałych, o których mowa w rozporządzeniu (UE) ***2024/1252. Istotne jest, aby należycie przestrzegać praw własności intelektualnej, zapewniając, by dostęp do informacji technicznych nie narażał na szwank zastrzeżonych technologii ani tajemnicy przedsiębiorstwa***. Powinno się to odbywać za pośrednictwem platform komunikacyjnych utworzonych przez producentów, a informacje powinny być dostarczane bezpłatnie, z wyłączeniem kosztów administracyjnych ***niestanowiących bariery***. Organy udzielające homologacji typu powinny sprawdzić, czy producenci przekazali wymagane informacje. ***Zważywszy, że aby ograniczyć emisje, wydłużyć okres eksploatacji pojazdów i promować zrównoważony rozwój, potrzebne jest wspieranie modernizacji pojazdów, producenci powinni również zapewniać właściwą współpracę z podmiotami zajmującymi się modernizacją.***

Poprawka 32
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(29) Chociaż do celów kontroli różnych części i komponentów w pojazdach coraz częściej stosuje się kodowanie cyfrowe,	(29) Chociaż do celów kontroli różnych części i komponentów w pojazdach coraz częściej stosuje się kodowanie cyfrowe,

w ocenie dyrektywy 2000/53/WE wskazano, że takie kodowanie może utrudnić ponowne użycie, regenerację i odnowienie niektórych części i komponentów. Istotne jest zatem, aby zażądano od producentów pojazdów przekazywania informacji pozwalających profesjonalnym podmiotom gospodarującym odpadami pokonać problemy związane z kodowanymi cyfrowo częściami i komponentami w pojeździe, w przypadku gdy takie kodowanie uniemożliwia naprawę, konserwację lub wymianę części lub komponentów w innym pojeździe.	w ocenie dyrektywy 2000/53/WE wskazano, że takie kodowanie może utrudnić ponowne użycie, regenerację i odnowienie niektórych części i komponentów. Istotne jest zatem, aby zażądano od producentów pojazdów przekazywania informacji pozwalających profesjonalnym podmiotom gospodarującym odpadami ***i podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją*** pokonać problemy związane z kodowanymi cyfrowo częściami i komponentami w pojeździe, w przypadku gdy takie kodowanie uniemożliwia naprawę, konserwację lub wymianę części lub komponentów w innym pojeździe.

Poprawka 33
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 31

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(31) Aby ułatwić przetwarzanie pojazdów po wycofaniu z eksploatacji, producenci pojazdów powinni przekazywać, za pomocą narzędzi cyfrowych, dokładne, kompletne i aktualne informacje na temat bezpiecznego usuwania i wymiany części i komponentów pojazdów. Należy zatem opracować i udostępnić – w sposób spójny z innymi istniejącymi już w sektorze motoryzacyjnym lub będącymi w toku dalszego rozwoju cyfrowymi narzędziami informacyjnymi i platformami informacyjnymi związanymi z efektywnością środowiskową pojazdów i dostosowany do odpowiednich przepisów rozporządzenia (UE) 2023	(31) Aby ułatwić przetwarzanie pojazdów po wycofaniu z eksploatacji, producenci pojazdów powinni przekazywać, za pomocą narzędzi cyfrowych, dokładne, kompletne i aktualne informacje na temat bezpiecznego usuwania i wymiany części i komponentów pojazdów.Należy zatem opracować i udostępnić – w sposób spójny z innymi istniejącymi już w sektorze motoryzacyjnym lub będącymi w toku dalszego rozwoju cyfrowymi narzędziami informacyjnymi i platformami informacyjnymi związanymi z efektywnością środowiskową pojazdów i dostosowany do odpowiednich przepisów rozporządzenia (UE) 2023***/1542***,

[Baterie], rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ***[ESPR]***[54] oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ***[Euro 7]***[55] – paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, jako nośnik danych dla tych informacji. Aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze obejmujące ustalanie wymogów dotyczących projektu technicznego i działania paszportu oraz przepisów dotyczących lokalizacji nośnika danych lub innego identyfikatora umożliwiającego uzyskanie dostępu do paszportu w pojeździe.

rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ***(UE) 2024/1781***[54] oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ***(UE) 2024/1257***[55] – ***cyfrowy*** paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, jako nośnik danych dla tych informacji. Aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, należy przyznać Komisji uprawnienia wykonawcze obejmujące ustalanie wymogów dotyczących projektu technicznego i działania paszportu oraz przepisów dotyczących lokalizacji nośnika danych lub innego identyfikatora umożliwiającego uzyskanie dostępu do paszportu w pojeździe. ***Ustanawiając przepisy regulujące cyfrowy paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego Komisja powinna uwzględniać potrzebę wysokiego poziomu bezpieczeństwa i prywatności, w tym w odniesieniu do danych operacyjnych pojazdów, w celu zapobieżenia zagrożeniom cyberbezpieczeństwa.***

---

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

---

[54] ***Rozporządzenie*** Parlamentu Europejskiego i Rady ***(UE) 2024/1781 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie ustanowienia ram*** ustalania wymogów ekoprojektu w odniesieniu do zrównoważonych produktów ***oraz zmiany dyrektywy (UE) 2020/1828*** i ***rozporządzenia (UE) 2023/1542 i uchylenia dyrektywy*** 2009/125/WE ***(Dz.U. L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2***

	024/1781/oj).
55 Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do ***tych*** pojazdów w odniesieniu do emisji i trwałości ***akumulatorów*** (Euro 7) oraz ***uchylenia rozporządzeń*** (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009.	55 ***Rozporządzenie*** Parlamentu Europejskiego i Rady ***(UE) 2024/1257 z dnia 24 kwietnia 2024 r.*** w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i silników oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do ***takich*** pojazdów***,*** w odniesieniu do emisji i trwałości ***akumulatora*** (Euro 7)***, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858*** oraz ***uchylające rozporządzenie*** (WE) nr 715/2007 ***Parlamentu Europejskiego i Rady*** i ***rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady*** (WE) nr 595/2009***, rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151, rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1362 (Dz.U. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj)***.

Poprawka 34
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 33

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(33) Aby zagwarantować bezpieczne i racjonalne ekologicznie przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji, każdy zakład lub przedsiębiorstwo zamierzające wykonywać operacje przetwarzania odpadów w odniesieniu do takich pojazdów powinno uzyskać zezwolenie od właściwego organu. Zezwolenie	(33) ***Rozporządzenie opiera się na przepisach dotyczących gospodarowania odpadami i zasadach ogólnych określonych w dyrektywie 2008/98/WE, które należy dostosować, aby odzwierciedlić szczególny charakter pojazdów wycofanych z eksploatacji.*** Aby zagwarantować bezpieczne i racjonalne ekologicznie

powinno zostać udzielone tylko wtedy, gdy zakład lub przedsiębiorstwo posiada możliwości techniczne, finansowe i organizacyjne niezbędne do przeprowadzenia operacji przetwarzania pojazdów po wycofaniu z eksploatacji w sposób zgodny z obowiązującym prawem unijnym i krajowym, w tym ze szczególnymi wymogami dotyczącymi przetwarzania ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu. Uprawnione zakłady przetwarzania powinny ponadto dysponować kompetencjami do wydawania świadectw złomowania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.	przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji, każdy zakład lub przedsiębiorstwo zamierzające wykonywać operacje przetwarzania odpadów ***– w tym zbieranie, oczyszczanie oraz usuwanie części i komponentów –*** w odniesieniu do takich pojazdów powinno uzyskać zezwolenie od właściwego organu. Zezwolenie powinno zostać udzielone tylko wtedy, gdy zakład lub przedsiębiorstwo posiada możliwości techniczne, finansowe i organizacyjne niezbędne do przeprowadzenia operacji przetwarzania pojazdów po wycofaniu z eksploatacji w sposób zgodny z obowiązującym prawem unijnym i krajowym, w tym ze szczególnymi wymogami dotyczącymi przetwarzania ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu. Uprawnione zakłady przetwarzania powinny ponadto ***jako jedyne*** dysponować kompetencjami do wydawania świadectw złomowania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Poprawka 35
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 33 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(33a)Należy umożliwić państwom członkowskim stosowanie środków na podstawie prawa krajowego zobowiązujących producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta do zawierania umów z uprawnionymi zakładami przetwarzania w celu realizacji obowiązków dotyczących

	odpowiedzialności producenta. Aby osiągnąć cele rozporządzenia, w tym promowanie gospodarki o obiegu zamkniętym, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanawiania przepisów umożliwiających funkcjonowanie takich umów na sprawiedliwych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach w odniesieniu do różnych kategorii producentów i organizacji odpowiedzialności producenta.

Poprawka 36
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 35

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(35) Aby ułatwić monitorowanie przestrzegania przez producentów obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, państwa członkowskie powinny ustanowić rejestr producentów. Wymogi dotyczące rejestracji powinny być w jak największym stopniu zharmonizowane w całej Unii, aby ułatwić rejestrację, w szczególności w przypadku gdy producenci udostępniają pojazdy w różnych państwach członkowskich. Rejestr powinien być również wykorzystywany do celów składania właściwym organom sprawozdań z wykonywania obowiązków z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Cechy tego rejestru oraz związane z nim aspekty proceduralne powinny być również spójne z rejestrem	(35) Aby ułatwić monitorowanie przestrzegania przez producentów obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta, państwa członkowskie powinny ustanowić rejestr producentów ***lub korzystać z istniejącego rejestru***. Wymogi dotyczące rejestracji powinny być w jak największym stopniu zharmonizowane w całej Unii, aby ułatwić rejestrację, w szczególności w przypadku gdy producenci udostępniają pojazdy w różnych państwach członkowskich. Rejestr powinien być również wykorzystywany do celów składania właściwym organom sprawozdań z wykonywania obowiązków z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Cechy tego rejestru oraz związane z nim aspekty

producentów ustanowionym rozporządzeniem (UE) 2023/***[UP: Baterie]***, aby umożliwić producentom pojazdów i producentom baterii korzystanie z tego samego rejestru.	proceduralne powinny być również spójne z rejestrem producentów ustanowionym rozporządzeniem (UE) 2023/***1542***, aby umożliwić producentom pojazdów i producentom baterii korzystanie z tego samego rejestru. ***Aby ułatwić rejestrację producentów we wszystkich państwach członkowskich, Komisja powinna również utworzyć jeden portal zawierający linki do wszystkich rejestrów krajowych.***

Poprawka 37
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 36

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(36) W przypadku udostępnienia po raz pierwszy przez producenta pojazdów na rynku na terytorium państwa członkowskiego, w którym producent nie ma siedziby, powinien on wskazać ***wyznaczonego*** przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta.	(36) W przypadku udostępnienia po raz pierwszy przez producenta pojazdów na rynku na terytorium państwa członkowskiego, w którym producent nie ma siedziby, powinien on wskazać ***upoważnionego*** przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

Poprawka 38
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 37

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(37) Producenci powinni mieć możliwość wyboru wykonywania obowiązków z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta indywidualnie lub wspólnie za pośrednictwem organizacji odpowiedzialności producenta przejmujących odpowiedzialność w ich imieniu.	(37) Producenci powinni mieć możliwość wyboru wykonywania obowiązków z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta indywidualnie lub wspólnie za pośrednictwem organizacji odpowiedzialności producenta przejmujących odpowiedzialność w ich imieniu.

Organizacje odpowiedzialności producenta powinny zapewnić poufność danych przekazywanych im przez producentów. Aby zapewnić należyte uwzględnienie interesów wszystkich podmiotów gospodarczych i uniknąć sytuacji, w której podmioty gospodarujące odpadami byłyby stawiane w niekorzystnej sytuacji przy podejmowaniu decyzji w systemach rozszerzonej odpowiedzialności producenta, należy zapewnić sprawiedliwą reprezentację producentów i podmiotów gospodarujących odpadami w organach zarządzających tych organizacji.	Organizacje odpowiedzialności producenta powinny zapewnić poufność danych przekazywanych im przez producentów. Aby zapewnić należyte uwzględnienie interesów wszystkich podmiotów gospodarczych i uniknąć sytuacji, w której podmioty gospodarujące odpadami byłyby stawiane w niekorzystnej sytuacji przy podejmowaniu decyzji w systemach rozszerzonej odpowiedzialności producenta, należy zapewnić sprawiedliwą reprezentację producentów i podmiotów gospodarujących odpadami w organach zarządzających tych organizacji. ***W szczególności podmioty gospodarujące odpadami powinny być wybierane w drodze niedyskryminacyjnej procedury opartej na przejrzystych kryteriach udzielania zamówień.***

Poprawka 39
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 39

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(39) Wkłady finansowe producentów powinny ***również*** pokrywać koszty kampanii edukacyjnych mających na celu intensyfikację zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji***, ustanowienie systemu powiadamiania do wydawania i przekazywania świadectw złomowania oraz*** gromadzenia danych i zgłaszania ich do właściwych organów. ***Wszystkie te działania są niezbędne do zapewnienia właściwego zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji,***	(39) Wkłady finansowe producentów powinny pokrywać ***między innymi*** koszty kampanii edukacyjnych mających na celu ***informowanie opinii publicznej i*** intensyfikację zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji ***lub*** gromadzenia danych i zgłaszania ich do właściwych organów.

w szczególności do śledzenia pojazdów, za które producenci są odpowiedzialni na podstawie niniejszego rozporządzeniem.

Poprawka 40
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 42

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(42) Ponieważ pojazdy często stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim niż to, w którym zarejestrowano je po raz pierwszy, konieczne jest wprowadzenie przepisów dotyczących transgranicznej rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Przepisy te powinny zapewniać, aby odpowiedzialność producenta należycie pokrywała ponoszone przez podmioty gospodarujące odpadami koszty zbierania i przetwarzania w państwie członkowskim, w którym pojazd staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji. W tym celu producent powinien wyznaczyć w każdym państwie członkowskim przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta i ustanowić mechanizmy współpracy transgranicznej z odpowiednimi podmiotami gospodarującymi odpadami. Wprowadzenie takiego mechanizmu przyczynia się do zapewnienia równych warunków działania dla uprawnionych zakładów przetwarzania w całej Unii i ułatwia opracowanie ogólnounijnego podejścia w przypadku indywidualnej odpowiedzialności producenta.	(42) Ponieważ pojazdy często stają się pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim niż to, w którym zarejestrowano je po raz pierwszy, konieczne jest wprowadzenie przepisów dotyczących transgranicznej rozszerzonej odpowiedzialności producenta. Przepisy te powinny zapewniać, aby odpowiedzialność producenta należycie pokrywała ponoszone przez podmioty gospodarujące odpadami koszty zbierania i przetwarzania w państwie członkowskim, w którym pojazd staje się pojazdem wycofanym z eksploatacji***, a jednocześnie zapewniać, aby producent nie uiszczał opłaty dwukrotnie***. W tym celu producent powinien wyznaczyć w każdym państwie członkowskim przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta i ustanowić mechanizmy współpracy transgranicznej ***oraz przenoszenia kosztów*** z odpowiednimi podmiotami gospodarującymi odpadami. Wprowadzenie takiego mechanizmu przyczynia się do zapewnienia równych warunków działania dla uprawnionych zakładów przetwarzania w całej

Unii i ułatwia opracowanie ogólnounijnego podejścia w przypadku indywidualnej odpowiedzialności producenta.

Poprawka 41
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 44

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(44) Kluczowym warunkiem wstępnym rzetelnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji jest zbieranie wszystkich takich pojazdów. Dlatego też w niniejszym rozporządzeniu powinno się nałożyć określone obowiązki związane ze zbieraniem przede wszystkim na producentów, a w drugiej kolejności na państwa członkowskie. Producenci powinni ustanowić systemy zbierania lub uczestniczyć w ich ustanowieniu, a państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne działania, aby zapewnić wprowadzenie tych systemów oraz aby umożliwiały one osiągnięcie celów niniejszego rozporządzenia. Systemy zbierania powinny umożliwiać właścicielom pojazdów i innym posiadaczom pojazdów dostarczenie pojazdu do uprawnionego zakładu bez zbędnych działań lub kosztów. W praktyce oznacza to, że takie systemy powinny w odpowiedni sposób obejmować całe terytorium poszczególnych państw członkowskich. Powinny one również umożliwiać zbieranie wszystkich marek pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także części będących odpadami	(44) Kluczowym warunkiem wstępnym rzetelnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji jest zbieranie wszystkich takich pojazdów. Dlatego też w niniejszym rozporządzeniu powinno się nałożyć określone obowiązki związane ze zbieraniem przede wszystkim na producentów, a w drugiej kolejności na państwa członkowskie. Producenci powinni ***zapewnić zebranie wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, które udostępnili na rynku na terytorium państwa członkowskiego. W tym celu producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta powinni*** ustanowić systemy zbierania***, w tym punkty zbierania,*** lub uczestniczyć w ich ustanowieniu, a państwa członkowskie powinny podjąć wszelkie niezbędne działania, aby zapewnić wprowadzenie tych systemów oraz aby umożliwiały one osiągnięcie celów niniejszego rozporządzenia. Systemy zbierania powinny umożliwiać właścicielom pojazdów i innym posiadaczom pojazdów dostarczenie pojazdu do uprawnionego zakładu bez zbędnych działań lub kosztów. W praktyce oznacza to, że takie

pochodzących z naprawy pojazdów.	systemy powinny w odpowiedni sposób obejmować całe terytorium poszczególnych państw członkowskich ***i gwarantować właściwą dostępność uprawnionych zakładów przetwarzania i punktów zbierania***. Powinny one również umożliwiać zbieranie wszystkich marek pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także części będących odpadami pochodzących z naprawy pojazdów.

Poprawka 42
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 46

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(46) Aby skutecznie zbierać wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji, konieczne jest poinformowanie społeczeństwa o istnieniu systemów zbierania. Właściciele pojazdów powinni mieć świadomość, że co do zasady mogą bezpłatnie dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania pojazd wycofany z eksploatacji, wraz z baterią do pojazdów elektrycznych lub bez niej. W kampanii edukacyjnej prowadzonej przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta powinno się również przedstawiać skutki dla środowiska i zdrowia ludzkiego wynikające z niewłaściwego zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.	(46) Aby skutecznie zbierać wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji, konieczne jest poinformowanie społeczeństwa o istnieniu systemów zbierania. Właściciele pojazdów powinni mieć świadomość, że co do zasady mogą bezpłatnie dostarczyć do punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania pojazd wycofany z eksploatacji, wraz z baterią do pojazdów elektrycznych lub bez niej. ***Gdy w wycofanym z eksploatacji pojeździe elektrycznym brakuje baterii, dostarczenie go powinno być nadal bezpłatne, jeżeli jego ostatni właściciel przedstawi dokumenty potwierdzające, że bateria trafiła do podmiotu profesjonalnego zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1542.*** W kampanii edukacyjnej prowadzonej przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta

	powinno się również przedstawiać skutki dla środowiska i zdrowia ludzkiego wynikające z niewłaściwego zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Poprawka 43
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 47

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(47) Uprawniony zakład przetwarzania powinien ***wydać świadectwo*** złomowania, aby udokumentować, że pojazd wycofany z eksploatacji został przetworzony. Jest to niezbędne do zapewnienia należytego nadzoru nad zarządzaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Minimalne wymogi, jakim powinno odpowiadać wspomniane świadectwo, określa obecnie decyzja Komisji 2002/151/WE[57] i treść tej decyzji należy włączyć do niniejszego rozporządzenia, z niezbędnymi dostosowaniami. Świadectwo powinno się wydawać w formie elektronicznej i przekazywać ostatniemu właścicielowi pojazdu wycofanego z eksploatacji, a następnie uprawniony zakład przetwarzania i ostatni właściciel powinni przekazać je odpowiednim organom państwa członkowskiego, ponieważ jego przedłożenie umożliwia anulowanie rejestracji pojazdu. Elektroniczny system powiadamiania powinien umożliwiać przekazywanie zarówno dokumentu potwierdzającego oddanie pojazdu wycofanego	(47) Uprawniony zakład przetwarzania powinien ***być odpowiedzialny za wydanie świadectwa*** złomowania, aby udokumentować, że pojazd wycofany z eksploatacji został przetworzony. Jest to niezbędne do zapewnienia należytego nadzoru nad zarządzaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Minimalne wymogi, jakim powinno odpowiadać wspomniane świadectwo, określa obecnie decyzja Komisji 2002/151/WE[57] i treść tej decyzji należy włączyć do niniejszego rozporządzenia, z niezbędnymi dostosowaniami. Świadectwo powinno się wydawać w formie elektronicznej i przekazywać ostatniemu właścicielowi pojazdu wycofanego z eksploatacji, a następnie uprawniony zakład przetwarzania i ostatni właściciel powinni przekazać je odpowiednim organom państwa członkowskiego, ponieważ jego przedłożenie umożliwia anulowanie rejestracji pojazdu. Elektroniczny system powiadamiania powinien umożliwiać przekazywanie zarówno dokumentu potwierdzającego oddanie

z eksploatacji do systemu zbierania, jak i świadectwa złomowania.

pojazdu wycofanego z eksploatacji do systemu zbierania, jak i świadectwa złomowania.

---

[57] Decyzja Komisji 2002/151/WE z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia minimalnych wymogów, jakim powinno odpowiadać świadectwo złomowania wystawione zgodnie z art. 5 ust. 3 dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 50 z 21.2.2002, s. 94).

[57] Decyzja Komisji 2002/151/WE z dnia 19 lutego 2002 r. w sprawie określenia minimalnych wymogów, jakim powinno odpowiadać świadectwo złomowania wystawione zgodnie z art. 5 ust. 3 dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (Dz.U. L 50 z 21.2.2002, s. 94).

Poprawka 44
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 48

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(48) Pomimo określonego w dyrektywie 2000/53/WE obowiązku przekazywania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji uprawnionym zakładom przetwarzania, występuje bardzo duży odsetek pojazdów, których lokalizacja jest nieznana i mogły zostać nielegalnie przetworzone albo wywiezione jako pojazdy wycofane z eksploatacji, albo których statusu nie zgłoszono w prawidłowy sposób organom rejestracyjnym państw członkowskich. Takie pojazdy określa się mianem „zaginionych pojazdów”. Państwa członkowskie powinny zacieśnić współpracę, aby zmniejszyć liczbę zaginionych pojazdów. Uznawanie świadectw złomowania wydanych w innym państwie członkowskim oraz obowiązek powiadamia o wydaniu świadectwa złomowania organów	(48) Pomimo określonego w dyrektywie 2000/53/WE obowiązku przekazywania wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji uprawnionym zakładom przetwarzania, występuje bardzo duży odsetek pojazdów, których lokalizacja jest nieznana i mogły zostać nielegalnie przetworzone albo wywiezione jako pojazdy wycofane z eksploatacji, albo których statusu nie zgłoszono w prawidłowy sposób organom rejestracyjnym państw członkowskich. Takie pojazdy określa się mianem „zaginionych pojazdów”. Państwa członkowskie powinny ***również wzmocnić środki krajowe oraz*** zacieśnić współpracę, aby zmniejszyć liczbę zaginionych pojazdów. Uznawanie świadectw złomowania wydanych w innym państwie członkowskim oraz obowiązek powiadamia

państw członkowskich, w których pojazd zarejestrowano, powinny umożliwić sprawniejsze śledzenie lokalizacji pojazdów wycofanych z eksploatacji.	o wydaniu świadectwa złomowania organów państw członkowskich, w których pojazd zarejestrowano, powinny umożliwić sprawniejsze śledzenie lokalizacji pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Poprawka 45
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 49 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(49a)Aby usprawnić przepływ informacji, walczyć z problemem pojazdów zaginionych i sprecyzować obowiązki właścicieli pojazdów, konieczne jest udoskonalenie systemów wyrejestrowywania pojazdów. Zapewni to możliwość śledzenia pojazdów i ich statusu do czasu wydania świadectwa złomowania lub do czasu wywozu pojazdu. W tym celu państwa członkowskie zezwalające na tymczasowe wyrejestrowanie pojazdów powinny określić maksymalny okres takiego wyrejestrowania i zapewnić, aby przedłużenia tymczasowego wyrejestrowania były przyznawane wyłącznie na określony i ograniczony czas i tylko wtedy, gdy można stwierdzić, że wyrejestrowany pojazd nadal istnieje. Ponadto Komisja powinna ocenić potrzebę zharmonizowanych minimalnych wymogów dotyczących wyrejestrowywania pojazdów w całej Unii, aby zwiększyć odpowiedzialność za pojazdy i zapobiec ich niezgodnemu z prawem przetwarzaniu.

Poprawka 46
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 51

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(51) Z uwagi na kluczową rolę uprawnionych zakładów przetwarzania w zarządzaniu pojazdami wycofanymi z eksploatacji w sposób, który nie wpływa negatywnie na środowisko ani na zdrowie ludzkie i przyczynia się do osiągnięcia celów Unii w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym, niezbędne jest określenie obowiązków mających zastosowanie do takich zakładów i obejmujących wszystkie ich działania – od przyjęcia i przechowywania pojazdu wycofanego z eksploatacji do jego ostatecznego przetworzenia.	(51) Z uwagi na kluczową rolę uprawnionych zakładów przetwarzania w zarządzaniu pojazdami wycofanymi z eksploatacji w sposób, który nie wpływa negatywnie na środowisko ani na zdrowie ludzkie i przyczynia się do osiągnięcia celów Unii w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym ***oraz jest ekonomicznie uzasadniony***, niezbędne jest określenie obowiązków mających zastosowanie do takich zakładów i obejmujących wszystkie ich działania – od przyjęcia i przechowywania pojazdu wycofanego z eksploatacji do jego ostatecznego przetworzenia.

Poprawka 47
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 52

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(52) Aby zapewnić identyfikowalność działań uprawnionych zakładów przetwarzania, powinny one dokumentować przeprowadzone operacje przetwarzania i przechowywać dokumentację w formie elektronicznej przez co najmniej trzy lata oraz być w stanie okazać ją, na żądanie, odpowiednim organom krajowym.	(52) Aby zapewnić identyfikowalność działań uprawnionych zakładów przetwarzania, ***w tym jakość złomu lub innych istotnych materiałów wejściowych,*** powinny one dokumentować przeprowadzone operacje przetwarzania i przechowywać dokumentację w formie elektronicznej przez co najmniej trzy lata oraz być w stanie okazać ją, na żądanie, odpowiednim organom krajowym.

Poprawka 48
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 53

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(53) Oczyszczenie z substancji szkodliwych pojazdu wycofanego z eksploatacji jest pierwszym krokiem w kierunku zapobiegania szkodom dla środowiska, zdrowia ludzkiego oraz zagrożeniom dla bezpieczeństwa pracy. W związku z tym istotne jest, aby pojazd wycofany z eksploatacji – przed jego dalszym przetwarzaniem – poddano niezbędnym operacjom oczyszczania z substancji szkodliwych jak najszybciej po dostarczeniu do uprawnionego zakładu przetwarzania. Na tym etapie oleje odpadowe należy zebrać i składować oddzielnie od pozostałych płynów i cieczy oraz poddawać dalszemu przetwarzaniu zgodnie z dyrektywą 2008/98/WE. Części, komponenty i materiały zawierające ołów, kadm, rtęć i sześciowartościowy chrom należy ponadto usunąć z pojazdu wycofanego z eksploatacji, aby uniknąć szkodliwych skutków dla ludzi lub środowiska.	(53) Oczyszczenie z substancji szkodliwych pojazdu wycofanego z eksploatacji jest pierwszym krokiem w kierunku zapobiegania szkodom dla środowiska, zdrowia ludzkiego oraz zagrożeniom dla bezpieczeństwa pracy. W związku z tym istotne jest, aby pojazd wycofany z eksploatacji – przed jego dalszym przetwarzaniem – poddano niezbędnym operacjom oczyszczania z substancji szkodliwych jak najszybciej po dostarczeniu do uprawnionego zakładu przetwarzania. Na tym etapie oleje odpadowe należy zebrać i składować oddzielnie od pozostałych płynów i cieczy oraz poddawać dalszemu przetwarzaniu zgodnie z dyrektywą 2008/98/WE. ***Płyny z systemów klimatyzacji używane w systemach zarządzania temperaturą powinny być gromadzone i przechowywane oddzielnie od innych płynów oraz, jeśli jest to wykonalne, poddawane recyklingowi lub regeneracji i używane ponownie.*** Części, komponenty i materiały zawierające ołów, kadm, rtęć i sześciowartościowy chrom należy ponadto usunąć z pojazdu wycofanego z eksploatacji, aby uniknąć szkodliwych skutków dla ludzi lub środowiska.

Poprawka 49
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 54

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(54) W celu zapewnienia właściwego wdrażania rozporządzenia (UE) ***2023/ [Urząd Publikacji: rozporządzenie w sprawie baterii]*** należy oddzielnie usunąć z pojazdów wycofanych z eksploatacji wszystkie baterie wmontowywane do pojazdów i składować je w wyznaczonym miejscu w celu dalszego przetwarzania.	(54) W celu zapewnienia właściwego wdrażania rozporządzenia (UE) ***2023/1542*** należy oddzielnie usunąć z pojazdów wycofanych z eksploatacji wszystkie baterie wmontowywane do pojazdów i składować je w wyznaczonym miejscu w celu dalszego przetwarzania.

Poprawka 50
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 55

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(55) Aby zmaksymalizować możliwość ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów oraz zachować wysoką wartość surowców wtórnych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przed strzępieniem tych pojazdów należy obowiązkowo usunąć z nich określone części i komponenty. Przedmiotowe części i komponenty należy rozmontowywać ręcznie lub demontować w ramach procesu półautomatycznego. ***Aby wspierać postęp w zakresie technologii demontażu, sortowania, strzępienia i przetwarzania po strzępieniu, powinna –*** w określonych wyjątkowych przypadkach **–** istnieć możliwość odstąpienia od	(55) Aby zmaksymalizować możliwość ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów oraz zachować wysoką wartość surowców wtórnych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji, przed strzępieniem tych pojazdów należy obowiązkowo usunąć z nich określone części i komponenty. Przedmiotowe części i komponenty należy rozmontowywać ręcznie lub demontować w ramach procesu półautomatycznego. W określonych wyjątkowych przypadkach ***powinna*** istnieć możliwość odstąpienia od wymogu obowiązkowego usuwania części i komponentów***, między innymi jeżeli nie ma potencjału rynkowego***

wymogu obowiązkowego usuwania części i komponentów***.*** ***Należy wykazać***, ***że*** z zastosowaniem tych technologii można usunąć dane części i komponenty równie skutecznie jak z zastosowaniem procesów ręcznych lub półautomatycznych i nie obniżając jakości uzyskanych frakcji przetwarzania. Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika VII.	***pozwalającego na ponowne użycie***, ***regenerację lub odnowienie lub jeżeli uprawniony zakład przetwarzania może wykazać, że*** z zastosowaniem tych technologii można usunąć dane części i komponenty równie skutecznie jak z zastosowaniem procesów ręcznych lub półautomatycznych i nie obniżając jakości uzyskanych frakcji przetwarzania. ***W tym celu Komisja powinna określić kryteria dotyczące strzępienia z innymi odpadami oraz wartości graniczne służące poprawie jakości frakcji wyjściowych.*** Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika VII ***oraz do uzupełnienia rozporządzenia przez wprowadzenie wymogów jakości dotyczących frakcji uzyskanych w wyniku strzępienia***.

Poprawka 51
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 57

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(57) W rozporządzeniu (UE) 2023/***[Baterie]*** określa się przepisy dotyczące zrównoważonego charakteru, wydajności, bezpieczeństwa, zbierania baterii oraz poddawania ich recyklingowi i ich drugiego cyklu życia, jak również informacji o usuwaniu baterii dla podmiotów gospodarczych.	(57) W rozporządzeniu (UE) 2023/***1542*** określa się przepisy dotyczące zrównoważonego charakteru, wydajności, bezpieczeństwa, zbierania baterii oraz poddawania ich recyklingowi i ich drugiego cyklu życia, jak również informacji o usuwaniu baterii dla podmiotów gospodarczych. W niniejszym

W niniejszym rozporządzeniu należy uwzględnić potencjał drugiego cyklu życia baterii, wyłączając baterie do pojazdów elektrycznych z grupy kluczowych części lub komponentów, aby umożliwić nieodpłatne przekazanie do przetwarzania pojazdu bez baterii do pojazdów elektrycznych.	rozporządzeniu należy uwzględnić potencjał drugiego cyklu życia baterii, wyłączając baterie do pojazdów elektrycznych z grupy kluczowych części lub komponentów, aby umożliwić nieodpłatne przekazanie do przetwarzania pojazdu bez baterii do pojazdów elektrycznych***, jeżeli ostatni właściciel przedstawi dokumenty potwierdzające, że bateria trafiła do podmiotu profesjonalnego zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1542***.

Poprawka 52
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 58

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(58) Uznając potencjał dotyczący w zakresie regeneracji i odnawiania w sektorze motoryzacyjnym oraz wkład tych działań w gospodarkę o obiegu zamkniętym, konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że nie należy uznawać za odpady usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponentów, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia. Jest to konieczne w celu ułatwienia wysyłki, transportu lub jakiegokolwiek innego transferu takich części i komponentów. Odpowiednie organy krajowe powinny mieć możliwość zażądania dokumentacji od uprawnionego zakładu przetwarzania, który usunął daną część lub komponent,	(58) Uznając potencjał dotyczący w zakresie regeneracji i odnawiania w sektorze motoryzacyjnym oraz wkład tych działań w gospodarkę o obiegu zamkniętym, konieczne jest zapewnienie podmiotom gospodarczym prowadzącym działalność w tym sektorze jasności prawa. Należy zatem doprecyzować, że nie należy uznawać za odpady ***części i komponentów*** usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji ***lub pojazdu w okresie użytkowania, w tym*** części i komponentów ***usuniętych podczas naprawy i konserwacji***, które nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia. Jest to konieczne w celu ułatwienia wysyłki, transportu lub jakiegokolwiek innego transferu takich części i komponentów***. Z drugiej strony części i komponenty***

potwierdzającej w drodze specjalnej oceny techniczną przydatność odpowiednich części i komponentów do regeneracji, odnowienia lub ponownego użycia.

nienadające się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia powinny być uznawane za odpady, a ich wywóz powinien podlegać rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1157[1a]. Odpowiednie organy krajowe powinny mieć możliwość zażądania dokumentacji od uprawnionego zakładu przetwarzania, który usunął daną część lub komponent, potwierdzającej w drodze specjalnej oceny techniczną przydatność odpowiednich części i komponentów do regeneracji, odnowienia lub ponownego użycia.

[1a] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1157 z dnia 11 kwietnia 2024 r. w sprawie przemieszczania odpadów, zmiany rozporządzeń (UE) nr 1257/2013 i (UE) 2020/1056 oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 (Dz.U. L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

Poprawka 53
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 61

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(61) Aby promować rozwój i prawidłowe funkcjonowanie w Unii rynku nadających się do ponownego użycia, odnowionych i regenerowanych części i komponentów, należy wspierać państwa członkowskie, aby	(61) Aby promować rozwój i prawidłowe funkcjonowanie w Unii rynku nadających się do ponownego użycia, odnowionych***, zmodernizowanych*** i regenerowanych części i komponentów, należy wspierać

przyjmowały na szczeblu krajowym niezbędne zachęty do upowszechniania ponownego użycia, odnawiania i regeneracji części i komponentów, niezależnie od tego, czy usuwa się je na etapie użytkowania pojazdu czy też na etapie wycofania go z eksploatacji. W celu monitorowania skuteczności zachęt stosowanych na szczeblu krajowym Komisja powinna ułatwiać wymianę informacji między państwami członkowskimi polegającą na dzieleniu się najlepszymi praktykami w zakresie tych zachęt.	państwa członkowskie, aby przyjmowały na szczeblu krajowym niezbędne zachęty do upowszechniania ponownego użycia, odnawiania***, modernizacji*** i regeneracji części i komponentów, niezależnie od tego, czy usuwa się je na etapie użytkowania pojazdu czy też na etapie wycofania go z eksploatacji. W celu monitorowania skuteczności zachęt stosowanych na szczeblu krajowym Komisja powinna ułatwiać wymianę informacji między państwami członkowskimi polegającą na dzieleniu się najlepszymi praktykami w zakresie tych zachęt. ***Wymiana danych powinna odbywać się bez zbędnej zwłoki.***

Poprawka 54
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 63

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(63) Należy nieprzerwanie usprawniać proces recyklingu wszystkich tworzyw sztucznych z pojazdów wycofanych z eksploatacji i ważne jest, aby zapewnić wystarczającą podaż recyklatów, która będzie w stanie zaspokoić popyt na tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu w pojazdach. Konieczne jest zatem określenie konkretnego celu recyklingu na poziomie 30 **%** tworzyw sztucznych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Cel ten stanowiłby uzupełnienie celów dotyczących (85 **%**) pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także ponownego użycia i odzysku (95 **%**) pojazdów wycofanych	(63) Należy nieprzerwanie usprawniać proces recyklingu wszystkich tworzyw sztucznych z pojazdów wycofanych z eksploatacji i ważne jest, aby zapewnić wystarczającą podaż recyklatów, która będzie w stanie zaspokoić popyt na tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu w pojazdach. Konieczne jest zatem określenie konkretnego celu recyklingu na poziomie 30 % tworzyw sztucznych pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Cel ten stanowiłby uzupełnienie celów dotyczących (85 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych

z eksploatacji według średniej masy pojazdu i roku. Aby ułatwić wdrożenie tych wymogów przez podmioty gospodarujące odpadami, konieczny jest trzyletni okres przejściowy. W międzyczasie powinny nadal obowiązywać obecne cele ponownego użycia i recyklingu (85 **%**), a także ponownego użycia i odzysku (95 **%**) pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowione dyrektywą 2000/53/WE i oparte na zawartej w tej dyrektywie definicji recyklingu.	z eksploatacji według średniej masy pojazdu i roku. Aby ułatwić wdrożenie tych wymogów przez podmioty gospodarujące odpadami, konieczny jest trzyletni okres przejściowy. W międzyczasie powinny nadal obowiązywać obecne cele ponownego użycia i recyklingu (85 %), a także ponownego użycia i odzysku (95 %) pojazdów wycofanych z eksploatacji, ustanowione dyrektywą 2000/53/WE i oparte na zawartej w tej dyrektywie definicji recyklingu.***Masa tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu oraz łączna masa tworzyw sztucznych nie powinna obejmować elastomerów ani tworzyw termoutwardzalnych innych niż pianki poliuretanowe***.

Poprawka 55
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 64

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(64) Ważne jest, aby zwiększyć odzysk wysokiej jakości surowców wtórnych dzięki usprawnieniu procesów strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym **–** ***w szczególności w celu skuteczniejszego oddzielania frakcji miedzianych od frakcji stalowych – nie należy*** w strzępiarce ***przetwarzać*** pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części, komponentów i materiałów w połączeniu z odpadami opakowaniowymi i zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym.	(64) Ważne jest, aby zwiększyć odzysk wysokiej jakości surowców wtórnych dzięki usprawnieniu procesów strzępienia pojazdów wycofanych z eksploatacji. W związku z tym ***należy zezwolić na przetwarzanie*** w strzępiarce pojazdów wycofanych z eksploatacji, ich części, komponentów i materiałów w połączeniu z odpadami opakowaniowymi i zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym ***tylko wtedy, gdy spełnione są określone kryteria jakości dotyczące materiału wyjściowego***.

Poprawka 56
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 66

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(66) Pojazdy wycofane z eksploatacji klasyfikuje się jako odpady niebezpieczne i nie wolno ich wywozić do państw nienależących do OECD. Oczyszczone z substancji szkodliwych pojazdy wycofane z eksploatacji mogą nadal być przetwarzane poza Unią, pod warunkiem ich przemieszczania zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***1013/2006***.	(66) Pojazdy wycofane z eksploatacji klasyfikuje się jako odpady niebezpieczne i nie wolno ich wywozić do państw nienależących do OECD. Oczyszczone z substancji szkodliwych pojazdy wycofane z eksploatacji mogą nadal być przetwarzane poza Unią, pod warunkiem ich przemieszczania zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***2024/1157***.

Poprawka 57
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 67

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(67) W przypadku przemieszczania z Unii do państwa trzeciego pojazdu wycofanego z eksploatacji eksporter powinien przedstawić dowód w postaci dokumentu zatwierdzonego przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, w którym – zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***[nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów]*** – potwierdza się, że warunki przetwarzania są ***zasadniczo*** równoważne wymogom niniejszego rozporządzenia oraz wymogom w zakresie zdrowia ludzkiego i ochrony środowiska określonym w innych przepisach Unii.	(67) W przypadku przemieszczania z Unii do państwa trzeciego pojazdu wycofanego z eksploatacji eksporter powinien przedstawić dowód w postaci dokumentu zatwierdzonego przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, w którym – zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***2024/1157*** – potwierdza się, że warunki przetwarzania są ***uznawane za*** równoważne wymogom niniejszego rozporządzenia oraz wymogom w zakresie zdrowia ludzkiego i ochrony środowiska określonym w innych przepisach Unii. ***W celu rozróżnienia między przemieszczaniem pojazdów używanych i pojazdów wycofanych z eksploatacji***

	właściwe organy państw członkowskich powinny mieć możliwość prowadzenia kontroli, gdy podejrzewają, że pojazdy zgłoszone jako używane są faktycznie pojazdami wycofanymi z eksploatacji. Jeżeli takie kontrole potwierdzą, że dane pojazdy kwalifikują się jako pojazdy wycofane z eksploatacji, kosztami kontroli i związanego z nią przechowywania można obciążyć podmiot gospodarczy odpowiedzialny za przemieszczanie.

Poprawka 58
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 68

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(68) Aby zagwarantować przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji w sposób przyjazny dla środowiska, ważne jest zapewnienie jasności co do statusu pojazdu przez cały okres jego użytkowania, szczególnie w sytuacjach, gdy istnieje potrzeba odróżnienia pojazdów używanych od pojazdów wycofanych z eksploatacji. ***Należy wymagać, aby właściciele pojazdów, którzy zamierzają przenieść prawo własności*** pojazdu używanego, ***wykazali***, że pojazd ***ten nie jest pojazdem wycofanym*** z eksploatacji. Do celów oceny statusu pojazdu używanego właściciel pojazdu, inne podmioty gospodarcze i właściwe organy powinny sprawdzić, czy spełniono konkretne kryteria określające,	(68) Aby zagwarantować przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji w sposób przyjazny dla środowiska, ważne jest zapewnienie jasności co do statusu pojazdu przez cały okres jego użytkowania, szczególnie w sytuacjach, gdy istnieje potrzeba odróżnienia pojazdów używanych od pojazdów wycofanych z eksploatacji. ***Gdy podmiot gospodarczy w Unii przenosi własność*** pojazdu używanego***, powinien poinformować nabywcę***, że ***nie jest to*** pojazd ***wycofany*** z eksploatacji***, przedstawiając świadectwo zdatności do ruchu drogowego lub informując, że pojazd spełnia ustalone kryteria naprawialności. Należy wymagać, aby właściciele pojazdów, którzy***

czy dany pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.***Aby uwzględnić postęp techniczny i naukowy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załącznika I, w którym ustala się*** kryteria określające, ***kiedy*** pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.	***zamierzają wywieźć pojazd używany poza Unię, przedstawili dokumenty potwierdzające, że pojazd ten nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. Dokumentacja ta powinna składać się z ważnego świadectwa zdatności do ruchu drogowego albo – jeżeli takie świadectwo nie jest dostępne – z oceny przeprowadzonej przez właściwe organy odpowiedzialne za świadectwa zdatności do ruchu drogowego.*** Do celów oceny statusu pojazdu używanego właściciel pojazdu, inne podmioty gospodarcze i właściwe organy powinny sprawdzić, czy spełniono konkretne kryteria określające, czy dany pojazd jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.

Poprawka 59
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 68 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(68a)Ważne jest również zachowanie prawa każdego właściciela do swobodnego decydowania o swoim majątku. Właściciel pojazdu używanego powinien mieć swobodę decydowania, po ocenie orientacyjnych kryteriów dotyczących pojazdów, czy pojazd należy wycofać z eksploatacji i dostarczyć do punktu zbierania lub do uprawnionego zakładu przetwarzania, czy też warto go naprawić.

Poprawka 60
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 69

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(69) W Planie działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby[59] pokreślono potrzebę zaproponowania przez Komisję nowych środków w celu rozwiązania problemu zewnętrznego śladu środowiskowego Unii związanego z wywozem pojazdów wycofanych z eksploatacji i pojazdów używanych. Biorąc pod uwagę fakt, że wywóz używanych pojazdów wiąże się z istotnymi wyzwaniami dotyczącymi środowiska i zdrowia publicznego, jak udokumentowano w Programie Narodów Zjednoczonych ds. Ochrony Środowiska[60], oraz to, że Unia jest największym na świecie eksporterem pojazdów używanych, konieczne jest określenie szczegółowych wymogów na poziomie Unii regulujących wywóz używanych pojazdów [z Unii]. Wymogi te powinny opierać się na obiektywnych kryteriach, zgodnie z którymi pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji ***i*** musi być zdatny do ruchu drogowego na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE[61]. Powinno to zapewnić, aby do państw trzecich można było wywozić tylko pojazdy używane zdatne do ruchu drogowego na drogach Unii, zmniejszając tym samym ryzyko, że wywóz używanych pojazdów z Unii przyczyni się do zanieczyszczenia powietrza lub	(69) W Planie działania UE na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby[59] pokreślono potrzebę zaproponowania przez Komisję nowych środków w celu rozwiązania problemu zewnętrznego śladu środowiskowego Unii związanego z wywozem pojazdów wycofanych z eksploatacji i pojazdów używanych. Biorąc pod uwagę fakt, że wywóz używanych pojazdów wiąże się z istotnymi wyzwaniami dotyczącymi środowiska i zdrowia publicznego, jak udokumentowano w Programie Narodów Zjednoczonych ds. Ochrony Środowiska[60], oraz to, że Unia jest największym na świecie eksporterem pojazdów używanych, konieczne jest określenie szczegółowych wymogów na poziomie Unii regulujących wywóz używanych pojazdów [z Unii]. Wymogi te powinny opierać się na obiektywnych kryteriach, zgodnie z którymi pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji ***lub*** musi być zdatny do ruchu drogowego na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE[61] ***i musi być włączony do krajowego rejestru pojazdów***. Powinno to zapewnić, aby do państw trzecich można było wywozić tylko pojazdy używane zdatne do ruchu drogowego na drogach Unii, zmniejszając tym samym ryzyko, że wywóz używanych pojazdów

wypadków drogowych w państwach trzecich. W celu umożliwienia organom celnym sprawdzenia przy wywozie, czy wymogi te spełniono, należy zobowiązać każdą osobę wywożącą pojazd używany do dostarczenia tym organom numeru identyfikacyjnego pojazdu i oświadczenia, w którym potwierdza się, że pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji ***i*** jest uznany za zdatny do ruchu drogowego.	z Unii przyczyni się do zanieczyszczenia powietrza lub wypadków drogowych w państwach trzecich. W celu umożliwienia organom celnym sprawdzenia przy wywozie, czy wymogi te spełniono, należy zobowiązać każdą osobę wywożącą pojazd używany do dostarczenia tym organom numeru identyfikacyjnego pojazdu i oświadczenia, w którym potwierdza się, że pojazd używany nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji ***lub*** jest uznany za zdatny do ruchu drogowego.
_____	_____
[59] COM(2021)400	[59] COM(2021)0400
[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report	[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report
[61] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).	[61] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

Poprawka 61
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 70

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(70) Ważne jest ustanowienie mechanizmu, w ramach którego można skutecznie weryfikować zgodność pojazdów używanych z wymogami dotyczącymi wywozu bez utrudniania handlu między Unią a państwami trzecimi. Komisja powinna zatem	(70) Ważne jest ustanowienie mechanizmu, w ramach którego można skutecznie weryfikować zgodność pojazdów używanych z wymogami dotyczącymi wywozu bez utrudniania handlu między Unią a państwami trzecimi. Komisja powinna zatem

ustanowić system elektroniczny umożliwiający organom państw członkowskich wymianę w czasie rzeczywistym informacji na temat numerów identyfikacyjnych pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, i ich statusu w zakresie zdatności do ruchu drogowego. W związku z istniejącymi cechami i funkcjami związanymi z wymianą między organami rejestrującymi informacji dotyczących pojazdów zarejestrowanych w Unii Komisja opracowała MOVE-HUB, platformę wymiany wiadomości służącą połączeniu krajowych rejestrów elektronicznych państw członkowskich. Platforma ta obsługuje obecnie połączenie rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), rejestrów praw jazdy (RESPER), wzajemne połączenie rejestrów szkoleń zawodowych kierowców (ProDriveNet), zgłaszanie stwierdzonego podczas kontroli drogowej niezadowalającego stanu pojazdu (RSI) oraz połączenie rejestrów tachografów kart kierowcy (TACHOnet).
W związku z tym należy jeszcze bardziej rozszerzyć funkcje MOVE-HUB, aby umożliwić wymianę informacji na temat numerów identyfikacyjnych pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, i ich statusu w zakresie zdatności do ruchu drogowego. Aby umożliwić organom celnym elektroniczną i automatyczną weryfikację, czy pojazd używany, który ma zostać wywieziony, spełnia wymogi dotyczące wywozu, system elektroniczny obsługiwany przez MOVE-HUB powinien być połączony z unijnym środowiskiem jednego okienka w dziedzinie ceł, zgodnie

ustanowić system elektroniczny umożliwiający organom państw członkowskich wymianę ***i weryfikację*** w czasie rzeczywistym informacji na temat numerów identyfikacyjnych pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, i ich statusu w zakresie zdatności do ruchu drogowego. W związku z istniejącymi cechami i funkcjami związanymi z wymianą między organami rejestrującymi informacji dotyczących pojazdów zarejestrowanych w Unii Komisja opracowała MOVE-HUB, platformę wymiany wiadomości służącą połączeniu krajowych rejestrów elektronicznych państw członkowskich. ***Państwa członkowskie powinny mieć możliwość korzystania z europejskiego systemu informacji o pojazdach i prawach jazdy (EUCARIS) w celu połączenia z systemem elektronicznym MOVE-HUB.*** Platforma ta obsługuje obecnie połączenie rejestrów przedsiębiorców transportu drogowego (ERRU), rejestrów praw jazdy (RESPER), wzajemne połączenie rejestrów szkoleń zawodowych kierowców (ProDriveNet), zgłaszanie stwierdzonego podczas kontroli drogowej niezadowalającego stanu pojazdu (RSI) oraz połączenie rejestrów tachografów kart kierowcy (TACHOnet).
W związku z tym należy jeszcze bardziej rozszerzyć funkcje MOVE-HUB, aby umożliwić wymianę ***i weryfikację*** informacji na temat numerów identyfikacyjnych pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, i ich statusu w zakresie zdatności do ruchu drogowego. Aby umożliwić

z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2399[62]. W rozporządzeniu tym przewidziano kompleksowy system zautomatyzowanych kontroli, które mają zastosowanie do określonej unijnej formalności niedotyczącej ceł. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy określić główne elementy podlegające kontroli, techniczne aspekty wykonywania tej kontroli byłyby zaś określone w rozporządzeniu (UE) 2022/2399.	organom celnym elektroniczną i automatyczną weryfikację, czy pojazd używany, który ma zostać wywieziony, spełnia wymogi dotyczące wywozu, system elektroniczny obsługiwany przez MOVE-HUB powinien być połączony z unijnym środowiskiem jednego okienka w dziedzinie ceł, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2399[62]. W rozporządzeniu tym przewidziano kompleksowy system zautomatyzowanych kontroli, które mają zastosowanie do określonej unijnej formalności niedotyczącej ceł. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy określić główne elementy podlegające kontroli, techniczne aspekty wykonywania tej kontroli byłyby zaś określone w rozporządzeniu (UE) 2022/2399.
[62] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2399 z dnia 23 listopada 2022 r. ustanawiające unijne środowisko jednego okienka w dziedzinie ceł oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 952/2013 (Dz.U. L 317 z 9.12.2022, s. 1).	[62] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2399 z dnia 23 listopada 2022 r. ustanawiające unijne środowisko jednego okienka w dziedzinie ceł oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 952/2013 (Dz.U. L 317 z 9.12.2022, s. 1).

Poprawka 62
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 73

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(73) Istotne jest, aby organy celne były w stanie przeprowadzać kontrole pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)	(73) Istotne jest, aby organy celne były w stanie przeprowadzać kontrole pojazdów używanych, które mają zostać wywiezione, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)

nr 952/2013[63]. Miejscem przeznaczenia znacznej części pojazdów używanych opuszczających Unię są kraje, w których ustanowiono wymogi dotyczące przywozu – takie jak wymogi dotyczące wieku pojazdu lub emisji zanieczyszczeń z pojazdu – lub mogą być ustanowione takie wymogi. Ważne jest, aby organy celne były w stanie za pośrednictwem unijnego środowiska jednego okienka w dziedzinie ceł w sposób elektroniczny i zautomatyzowany zweryfikować – gdy zainteresowanie państwa trzecie oficjalnie przekażą Komisji informacje na temat wymogów – czy pojazd używany, który ma zostać wywieziony, spełnia wspomniane wymogi. W celu ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego w państwach trzecich należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określania tych wymogów.

[63] 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).

nr 952/2013[63]. Miejscem przeznaczenia znacznej części pojazdów używanych opuszczających Unię są kraje, w których ustanowiono wymogi dotyczące przywozu – takie jak wymogi dotyczące wieku pojazdu lub emisji zanieczyszczeń z pojazdu – lub mogą być ustanowione takie wymogi. Ważne jest, aby organy celne były w stanie za pośrednictwem unijnego środowiska jednego okienka w dziedzinie ceł w sposób elektroniczny i zautomatyzowany zweryfikować – gdy zainteresowanie państwa trzecie oficjalnie przekażą Komisji informacje na temat wymogów – czy pojazd używany, który ma zostać wywieziony, spełnia wspomniane wymogi. ***Aby ułatwić przestrzeganie przepisów, Komisja powinna publikować i aktualizować na specjalnym portalu internetowym zgłoszone szczególne warunki związane z ochroną środowiska lub bezpieczeństwem ruchu drogowego nałożone przez państwa trzecie.*** W celu ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego w państwach trzecich należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do określania tych wymogów.

[63] 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).

Poprawka 63
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 76

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(76) Zakresem kontroli należy objąć zgodność z przepisami dotyczącymi wywozu pojazdów używanych i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Każdego roku należy skontrolować co najmniej 10 **%** uprawnionych zakładów przetwarzania i podmiotów. Należy również poddawać kontroli miejsca wykonywania działalności przez podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją. Należy podkreślić, że kontrole przeprowadzane na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny stanowić uzupełnienie kontroli przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji, których kwestię kompleksowo uregulowano w przepisach rozporządzenia ***[Urząd Publikacji: nowe rozporządzenie w sprawie przemieszczania odpadów].***	(76) ***Państwa członkowskie powinny opracować plany inspekcji w celu monitorowania niezgodnego z prawem przetwarzania pojazdów.*** Zakresem kontroli należy objąć zgodność z przepisami dotyczącymi wywozu pojazdów używanych i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Każdego roku należy skontrolować co najmniej 10 % uprawnionych zakładów przetwarzania i podmiotów. Należy również poddawać kontroli miejsca wykonywania działalności przez podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją***, punkty zbierania oraz inne obiekty i podmioty gospodarcze, które mogą przetwarzać pojazdy wycofane z eksploatacji lub sprzedawać pojazdy używane lub ich części zamienne i komponenty***. Należy podkreślić, że kontrole przeprowadzane na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny stanowić uzupełnienie kontroli przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji, których kwestię kompleksowo uregulowano w przepisach rozporządzenia ***(UE) 2024/1157.***

Poprawka 64
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 77

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(77) Państwa członkowskie powinny ustanowić mechanizmy współpracy na szczeblu krajowym i międzynarodowym, tak aby kontrole mogły odbywać się w skuteczny sposób. Mechanizmy takie powinny umożliwiać wymianę danych rejestracyjnych pojazdów, które są niezbędne do celów śledzenia pojazdów i weryfikacji ich należytego przetworzenia po osiągnięciu etapu wycofania z eksploatacji.	(77) Państwa członkowskie powinny ustanowić mechanizmy współpracy na szczeblu krajowym i międzynarodowym, tak aby kontrole mogły odbywać się w skuteczny sposób***, tak aby ułatwić zapobieganie niezgodnemu z prawem przetwarzaniu i wywozowi pojazdów wycofanych z eksploatacji i wykrywanie takiego przetwarzania i wywozu oraz trwale rozwiązać problem zaginionych pojazdów***. Mechanizmy takie powinny umożliwiać wymianę danych rejestracyjnych pojazdów, które są niezbędne do celów śledzenia pojazdów i weryfikacji ich należytego przetworzenia po osiągnięciu etapu wycofania z eksploatacji. ***Aby ułatwić współpracę między państwami członkowskimi, Komisja powinna utworzyć specjalną sieć w celu zapewnienia skutecznej koordynacji krajowych polityk egzekwowania prawa.***

Poprawka 65
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 86

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(86) Zaginione pojazdy uznano za jedno z największych wyzwań związanych z wdrażaniem dyrektywy 2000/53/WE. Brak skutecznego systemu umożliwiającego wymianę informacji w czasie rzeczywistym między państwami członkowskimi na temat statusu rejestracji	(86) Zaginione pojazdy uznano za jedno z największych wyzwań związanych z wdrażaniem dyrektywy 2000/53/WE. Brak skutecznego systemu umożliwiającego wymianę informacji w czasie rzeczywistym między państwami członkowskimi na temat statusu rejestracji

pojazdu utrudnia identyfikowalność i został wskazany jako powód występowania w Unii wysokiej liczby „zaginionych pojazdów”. Aby rozwiązać ten problem, Komisja ***powinna zaproponować*** rewizję dyrektywy Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów[67]. W wyniku wspomnianej rewizji państwa członkowskie powinny być zobowiązane – w przypadku pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium – do elektronicznej rejestracji danych umożliwiających właściwą dokumentację powodów wyrejestrowania pojazdu, zwłaszcza w przypadku gdy pojazd został przetworzony jako pojazd wycofany z eksploatacji w uprawnionym zakładzie przetwarzania, ponownie zarejestrowany w innym państwie członkowskim, wywieziony do państwa trzeciego poza Unią lub skradziony. Ponadto aby zapobiegać nielegalnemu demontażowi lub wywozowi pojazdów, które zostały tymczasowo wyrejestrowane, właściciele pojazdów powinni mieć obowiązek niezwłocznego zgłaszania wszelkich zmian własności pojazdów krajowemu organowi rejestrującemu. Zmiany te stanowią uzupełnienie istniejących wymogów dla państw członkowskich dotyczących elektronicznej rejestracji danych na temat wszystkich pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium i opierają się na tych wymogach.

[67] Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r.

pojazdu utrudnia identyfikowalność i został wskazany jako powód występowania w Unii wysokiej liczby „zaginionych pojazdów”. Aby rozwiązać ten problem, Komisja ***zaproponowała*** rewizję dyrektywy Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów[67]. W wyniku wspomnianej rewizji państwa członkowskie powinny być zobowiązane – w przypadku pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium – do elektronicznej rejestracji danych umożliwiających właściwą dokumentację powodów wyrejestrowania pojazdu, zwłaszcza w przypadku gdy pojazd został przetworzony jako pojazd wycofany z eksploatacji w uprawnionym zakładzie przetwarzania, ponownie zarejestrowany w innym państwie członkowskim, wywieziony do państwa trzeciego poza Unią lub skradziony. Ponadto aby zapobiegać nielegalnemu demontażowi lub wywozowi pojazdów, które zostały tymczasowo wyrejestrowane, właściciele pojazdów powinni mieć obowiązek niezwłocznego zgłaszania wszelkich zmian własności pojazdów krajowemu organowi rejestrującemu. Zmiany te stanowią uzupełnienie istniejących wymogów dla państw członkowskich dotyczących elektronicznej rejestracji danych na temat wszystkich pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium i opierają się na tych wymogach.

[67] 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).	w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57).

Poprawka 66
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 87

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(87) Z uwagi na konieczność zapewnienia wysokiego poziomu ochrony środowiska, a także w celu uwzględnienia postępów naukowych Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia oraz jego wpływu na funkcjonowanie jednolitego rynku i na środowisko. W swoim sprawozdaniu Komisja powinna uwzględnić ocenę przepisów dotyczących projektowania nowych pojazdów, w tym celów w zakresie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku, zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w tym celów w zakresie recyklingu, oraz przepisów dotyczących kar, a także ocenę konieczności i wykonalności dalszego rozszerzania zakresu niniejszego rozporządzenia na pewne pojazdy ***kategorii L***, pojazdy ciężkie i ich przyczepy. W ocenie tej należy skupić się nie tylko na aspektach dotyczących przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ale również na znaczeniu i wartości dodanej ustanowienia wymogów dotyczących projektowania.	(87) Z uwagi na konieczność zapewnienia wysokiego poziomu ochrony środowiska, a także w celu uwzględnienia postępów naukowych Komisja powinna przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia oraz jego wpływu na funkcjonowanie jednolitego rynku i na środowisko. W swoim sprawozdaniu Komisja powinna uwzględnić ocenę przepisów dotyczących projektowania nowych pojazdów, w tym celów w zakresie zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku, zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, w tym celów w zakresie recyklingu, oraz przepisów dotyczących kar, a także ocenę konieczności i wykonalności dalszego rozszerzania zakresu niniejszego rozporządzenia na pewne pojazdy, ***takie jak przyczepy kempingowe, pojazdy budowane wieloetapowo lub*** pojazdy ciężkie i ich przyczepy. W ocenie tej należy skupić się nie tylko na aspektach dotyczących przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, ale również na znaczeniu i wartości dodanej ustanowienia wymogów dotyczących projektowania ***oraz***

	na wpływie środków dotyczących przepisów regulujących procesy, które mogą wpływać na wysoką jakość recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji, środków mających na celu rozwiązanie problemu „pojazdów zaginionych”, w szczególności niezgodnego z prawem przetwarzania i wywozu pojazdów wycofanych z eksploatacji, a także na wpływie różnic w krajowych kryteriach zdatności do ruchu drogowego stosowanych przy wywozie pojazdów używanych i na rynku wewnętrznym.

Poprawka 67
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 88

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(88) Sprawozdanie Komisji powinno również obejmować ocenę środków związanych z udzielaniem informacji na temat substancji ***potencjalnie niebezpiecznych*** obecnych w pojazdach oraz stwierdzenie, czy konieczna jest poprawa identyfikowalności takich substancji. Komisja powinna również ocenić, czy istnieje potrzeba wprowadzenia środków związanych z substancjami, które mogą wpływać na przetwarzanie pojazdów po osiągnięciu przez nie etapu zakończenia eksploatacji, aby dostosować je w większym stopniu do rozporządzenia (UE) ***[w sprawie ekoprojektu dla zrównoważonych produktów]***.	(88) Sprawozdanie Komisji powinno również obejmować ocenę środków związanych z udzielaniem informacji na temat substancji ***wzbudzających obawy*** obecnych w pojazdach oraz stwierdzenie, czy konieczna jest poprawa identyfikowalności takich substancji. Komisja powinna również ocenić, czy istnieje potrzeba wprowadzenia środków związanych z substancjami, które mogą wpływać na przetwarzanie pojazdów po osiągnięciu przez nie etapu zakończenia eksploatacji, aby dostosować je w większym stopniu do rozporządzenia (UE) ***2024/1781***.

Poprawka 68
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 88 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	(88a)Komisja powinna również ocenić, na podstawie deklaracji producentów, czy producenci są na dobrej drodze do osiągnięcia celów dotyczących tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu. W ocenie tej należy uwzględnić szczególnie dostępność odpowiednich technologii recyklingu tworzyw sztucznych, wystarczającą dostępność tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu, poziom jakości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu w porównaniu z wymaganym poziomem bezpieczeństwa oraz techniczne i gospodarcze trudności w osiągnięciu celu. W stosownych przypadkach ocenie powinien towarzyszyć wniosek ustawodawczy Komisji dotyczący zmiany odpowiednich przepisów rozporządzenia.

Poprawka 69
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 95

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(95) Stosowanie wszystkich przepisów dotyczących pojazdów kategorii L***3e-L7e***, M_2, M_3, N_2, N_3 i O należy odroczyć, aby zapewnić podmiotom wystarczający czas na dostosowanie się do tych nowych wymogów. Jest to szczególnie	(95) Stosowanie wszystkich przepisów dotyczących pojazdów kategorii L, *M_2*, M_3, N_2, N_3 i O należy odroczyć, aby zapewnić podmiotom wystarczający czas na dostosowanie się do tych nowych wymogów. Jest to szczególnie

ważne w przypadku pozwoleń dla uprawnionych zakładów przetwarzania, które mogą przeprowadzać oczyszczanie takich pojazdów z substancji szkodliwych i ich dalsze przetwarzanie.	ważne w przypadku pozwoleń dla uprawnionych zakładów przetwarzania, które mogą przeprowadzać oczyszczanie takich pojazdów z substancji szkodliwych i ich dalsze przetwarzanie.

Poprawka 70
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) od dnia [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 60 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii ***L_3e, L_4e, L_5e, L_6e i L_7e*** określonych w art. 4 ust. 2 ***lit. c)–g)*** rozporządzenia (UE) nr 168/2013.	c) od dnia [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 60 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii ***L*** określonych w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 168/2013.

Poprawka 71
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 2 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ca) pojazdów specjalnego przeznaczenia w rozumieniu art. 3 pkt 31 rozporządzenia (UE) 2018/858 wytwarzanych przez drobnego producenta;

Poprawka 72
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 2 – litera c b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	cb) pojazdów kategorii L produkowanych w małych

	seriach, o których to pojazdach mowa w art. 42 rozporządzenia (UE) nr 168/2013;

Poprawka 73
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 2 – litera c c (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	cc) pojazdów zaprojektowanych i zbudowanych lub dostosowanych wyłącznie do użytku przez siły zbrojne, o których to pojazdach mowa w art. 2 ust. 2 lit. d) rozporządzenia (UE) 2018/858;

Poprawka 74
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 2 – litera c d (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	cd) pojazdów zaprojektowanych i skonstruowanych do użytku przez siły zbrojne, służby obrony cywilnej, straż pożarną, służby odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego i służby pogotowia medycznego, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. e) rozporządzenia (UE) nr 168/2013;

Poprawka 75
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 2 – litera c e (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ce) rowerów z pedałami należących do kategorii L1e-B, o których mowa w pkt 1.1.2 załącznika XIX do rozporządzenia delegowanego (UE) nr 3/2014;

Poprawka 76
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 2 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
d) pojazdów historycznych w rozumieniu art. 3 pkt 7 dyrektywy 2014/45/UE***.***	d) pojazdów historycznych w rozumieniu art. 3 pkt 7 dyrektywy 2014/45/UE ***oraz wszystkich ich części, komponentów i części zamiennych potrzebnych do ich konserwacji i niezbędnych do ochrony ich historycznego statusu;***

Poprawka 77
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 2 – litera d a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	da) pojazdów o szczególnym znaczeniu kulturowym, pod warunkiem że są one oficjalnie uznane za takie przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym są zarejestrowane, zgodnie z warunkami określonymi w załączniku Xa.

Poprawka 78
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 4 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4. Niezależnie od ust. 1 lit. c) do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii ***L_3e, L_4e, L_5e, L_6e i L_7e*** zastosowania nie mają następujące przepisy:	4. Niezależnie od ust. 1 lit. c) do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii ***L*** zastosowania nie mają następujące przepisy:

Poprawka 79
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) artykuły wymienione w ust. 3;	***skreśla się***

Poprawka 80
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) ***artykuły wymienione w ust. 3***;	a) ***art. 4 odnoszący się do zdatności pojazdów do ponownego użycia, recyklingu i odzysku***;

Poprawka 81
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 4 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	aa) art. 5 odnoszący się do wymogów dotyczących substancji w pojazdach;

Poprawka 82
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 4 – litera a b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ab) art. 6 odnoszący się do minimalnej zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach;

Poprawka 83
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 4 – litera a c (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ac) art. 9 odnoszący się do strategii dotyczącej obiegu zamkniętego;

Poprawka 84
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 4 – litera a d (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ad) art. 10 odnoszący się do oświadczenia dotyczącego zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach;

Poprawka 85
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 4 – litera a e (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ae) art. 13 odnoszący się do paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego;

Poprawka 86
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 4 – litera a f (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	af) art. 21 odnoszący się do modulacji opłat;

Poprawka 87
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 4 – litera a g (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ag) art. 22 odnoszący się do mechanizmu alokacji kosztów w odniesieniu do pojazdów, które zostają pojazdami wycofanymi z eksploatacji w innym państwie członkowskim;

Poprawka 88
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 4 – litera a h (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ah) art. 28 odnoszący się do wymogów ogólnych w zakresie strzępienia;

Poprawka 89
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 4 – litera a i (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ai) art. 34 odnoszący się do celów w zakresie ponownego użycia, recyklingu i odzysku;

Poprawka 90
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 4 – litera a j (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	aj) art. 35 odnoszący się do zakazu składowania odpadów innych niż obojętne;

Poprawka 91
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 4 – litera a k (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ak) art. 36 odnoszący się do przemieszczania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Poprawka 92
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 5 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5. Niezależnie od ust. 2 lit. a) do pojazdów specjalnego przeznaczenia zastosowanie mają następujące przepisy:	5. Niezależnie od ust. 2 lit. a) do ***wszystkich*** pojazdów specjalnego przeznaczenia***, z wyjątkiem samochodów kempingowych i przyczep kempingowych określonych w pkt 5.1 i 5.6 części A załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858,*** zastosowanie mają następujące przepisy:

Poprawka 93
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 6 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6. Niezależnie od ust. 1 lit. b) i c) do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii L***3, L4, L5, L6 L7***, M_2, M_3, N_2, N_3 i O zastosowanie mają art. 16, 19, 20, 27 i art. 46–49	6. Niezależnie od ust. 1 lit. b) i c) do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii L, M_2, M_3, N_2, N_3 i O zastosowanie mają art. 16, 19, 20, 27 i art. 46–49 z następującymi

z następującymi zmianami:	zmianami:

Poprawka 94
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 2 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	6a. Niezależnie od ust. 1 lit. c) do pojazdów i pojazdów wycofanych z eksploatacji kategorii zastosowanie mają art. 7 i 30 z następującymi zmianami:
	a) art. 7 ma zastosowanie do pojazdów kategorii L wyłącznie w odniesieniu do pozycji 1, 3, 5, 8 i 9 części C załącznika VII;
	b) art. 30 ma zastosowanie do pojazdów kategorii L wyłącznie w odniesieniu do pozycji 1, 3, 5, 8 i 9 części C załącznika VII.

Poprawka 95
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1) „pojazd” oznacza każdy pojazd w rozumieniu art. 3 pkt 15 rozporządzenia (UE) 2018/858 lub wymieniony w art. 4 ust. 2 ***lit. c)–g)*** rozporządzenia (UE) nr 168/2013;	1) „pojazd” oznacza każdy pojazd w rozumieniu art. 3 pkt 15 rozporządzenia (UE) 2018/858 lub wymieniony w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 168/2013;

Poprawka 96
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2) „pojazd wycofany z eksploatacji” oznacza pojazd, który stanowi odpad w rozumieniu art. 3 pkt 1 dyrektywy 2008/98/WE, lub	2) „pojazd wycofany z eksploatacji” oznacza pojazd, który stanowi odpad w rozumieniu art. 3 pkt 1 dyrektywy 2008/98/WE, lub

pojazd, którego naprawa nie jest możliwa zgodnie z kryteriami określonymi w części A pkt 1 ***i 2*** załącznika I;	pojazd, którego naprawa nie jest możliwa zgodnie z kryteriami określonymi w części A pkt 1 załącznika I;

Poprawka 97
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	7a) „regeneracja płynów z systemów klimatyzacji" oznacza ponowne przetworzenie odzyskanego płynu z systemu klimatyzacji w celu uzyskania właściwości odpowiadających właściwościom substancji pierwotnej, z uwzględnieniem zamierzonego zastosowania, w uprawnionych zakładach regeneracji, które mają odpowiednie urządzenia i stosują odpowiednie procedury umożliwiające regenerację takich płynów oraz mogą ocenić i poświadczyć wymagany poziom jakości;

Poprawka 98
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 9

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
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;	9) „tworzywo sztuczne" oznacza polimer w rozumieniu art. 3 pkt ***2 i 3*** rozporządzenia ***Komisji*** (***UE***) nr ***10/2011[1a]***, do którego mogły zostać dodane dodatki lub inne substancje ***i który może funkcjonować jako główny komponent strukturalny materiałów i wyrobów końcowych***;

_____

[1a] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 10/2011 z dnia 14 stycznia 2011 r. w sprawie materiałów i wyrobów z tworzyw sztucznych przeznaczonych do kontaktu z żywnością (Dz.U. L 12 z 15.1.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/10/oj).

Poprawka 99
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 9 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	9a) „tworzywo sztuczne pochodzące z recyklingu" oznacza tworzywo sztuczne, które przed recyklingiem zdefiniowanym w art. 3 pkt 17 dyrektywy 2008/98/WE stanowiło odpad i które zostało wytworzone w drodze recyklingu;

Poprawka 100
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	10a) „odpady przedkonsumenckie" oznaczają materiał wycofany ze strumienia odpadów w procesie produkcyjnym, z wyłączeniem ponownego wykorzystania materiałów takich jak poddane przeróbce, przemiałowi lub złomowaniu, powstałych w procesie i zdatnych do regeneracji w tym samym procesie, w którym

	powstały;

Poprawka 101
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	11a) „strumień odpadów pokonsumenckich z tworzyw sztucznych” oznacza strumień obejmujący między innymi odpady tworzyw termoplastycznych, termoutwardzalnych i elastomerów, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 1 dyrektywy 2008/98/WE, powstałe z produktów zawierających tworzywa sztuczne po ich wprowadzeniu do obrotu;

Poprawka 102
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 14

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
14) „bateria do pojazdów elektrycznych” oznacza baterię do pojazdów elektrycznych w rozumieniu art. 3 pkt 14 rozporządzenia (UE) 2023/ ***[baterie i zużyte baterie]***;	14) „bateria do pojazdów elektrycznych” oznacza baterię do pojazdów elektrycznych w rozumieniu art. 3 pkt 14 rozporządzenia (UE) 2023/***1542***;

Poprawka 103
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 14 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	14a) „bateria do lekkich środków transportu” lub „bateria LMT” oznacza baterię do lekkich środków transportu

	zdefiniowaną w art. 3 pkt 11 rozporządzenia (UE) 2023/1542;

Poprawka 104
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 15

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
15) „uprawniony zakład przetwarzania” oznacza każdy zakład lub przedsiębiorstwo, które są dopuszczone zgodnie z dyrektywą 2008/98/WE i niniejszym rozporządzeniem do prowadzenia zbierania i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji;	15) „uprawniony zakład przetwarzania” oznacza każdy zakład lub przedsiębiorstwo, które są dopuszczone zgodnie z dyrektywą 2008/98/WE i niniejszym rozporządzeniem do prowadzenia ***– indywidualnie albo we współpracy z innymi zakładami przetwarzania –*** zbierania***, przechowywania*** i przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji ***lub ich części i komponentów***;

Poprawka 105
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
18) „podmiot zajmujący się naprawą i konserwacją” oznacza ***każdą*** osobę fizyczną lub prawną, ***która*** w ***związku ze swoją działalnością handlową***, ***gospodarczą***, ***rzemieślniczą lub zawodową świadczy usługi naprawy lub konserwacji***, ***zarówno niezależnie od*** producentów, ***jak*** i ***za ich pozwoleniem***;	18) „podmiot zajmujący się naprawą i konserwacją” oznacza osobę fizyczną lub prawną ***bezpośrednio lub pośrednio zajmującą się naprawą i konserwacją pojazdów***, ***w tym stacje obsługi, producentów lub dystrybutorów sprzętu naprawczego***, ***narzędzi lub części zamiennych***, ***a także wydawców informacji technicznych, stowarzyszenia motoryzacyjne, pomoc drogową***, ***stacje kontroli i badania pojazdów oraz ośrodki szkoleniowe dla instalatorów,*** producentów

	i stacje obsługi wyposażenia przeznaczonego do pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym; oznacza także autoryzowane stacje obsługi, dealerów i dystrybutorów w systemie dystrybucji danego producenta pojazdów w zakresie, w jakim podmioty te świadczą usługi naprawy i konserwacji pojazdów, w przypadku których nie należą do systemu dystrybucji producenta;

Poprawka 106
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 21

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
21) „podmiot gospodarujący odpadami” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną zajmującą się zawodowo zbieraniem lub przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji;	21) „podmiot gospodarujący odpadami” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną zajmującą się zawodowo zbieraniem lub przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji ***lub ich części i komponentów***;

Poprawka 107
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 22

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
22) „producent” oznacza każdego producenta, importera lub dystrybutora, który – niezależnie od zastosowanej techniki sprzedaży, w tym za pośrednictwem umów zawieranych na odległość w rozumieniu art. 2 pkt 7 dyrektywy 2011/83/UE – dostarcza po raz pierwszy pojazd na terytorium państwa członkowskiego w celu jego	22) „producent” oznacza każdego producenta, importera lub dystrybutora, który – niezależnie od zastosowanej techniki sprzedaży, w tym za pośrednictwem umów zawieranych na odległość w rozumieniu art. 2 pkt 7 dyrektywy 2011/83/UE – dostarcza po raz pierwszy pojazd na terytorium państwa członkowskiego w celu jego

dystrybucji lub użytkowania w ramach prowadzonej działalności zawodowej;	dystrybucji lub użytkowania w ramach prowadzonej działalności zawodowej; ***w przypadku pojazdów budowanych wieloetapowo producentem jest producent pojazdu podstawowego;***

Poprawka 108
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 23

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
23) „organizacja odpowiedzialności producenta” oznacza podmiot prawny, który organizuje pod względem finansowym lub finansowym i operacyjnym wypełnianie obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta w imieniu kilku producentów;	23) „organizacja odpowiedzialności producenta” oznacza podmiot prawny ***o charakterze niezarobkowym***, który organizuje pod względem finansowym lub finansowym i operacyjnym wypełnianie obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta w imieniu kilku producentów;

Poprawka 109
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 24

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
24) ***„wyznaczony*** przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która ma miejsce zamieszkania lub siedzibę w państwie członkowskim, w którym producent po raz pierwszy udostępnia pojazd na rynku, które jest inne niż państwo członkowskie, w którym producent ma siedzibę, i która to osoba została wyznaczona przez producenta zgodnie z art. 8a ust. 5 akapit trzeci dyrektywy	24) ***„upoważniony*** przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która ma miejsce zamieszkania lub siedzibę w państwie członkowskim, w którym producent po raz pierwszy udostępnia pojazd na rynku, które jest inne niż państwo członkowskie, w którym producent ma siedzibę, i która to osoba została wyznaczona przez producenta zgodnie z art. 8a ust. 5 akapit trzeci dyrektywy

2008/98/WE do realizacji obowiązków tego producenta wynikających z rozdziału IV niniejszego rozporządzenia;	2008/98/WE do realizacji obowiązków tego producenta wynikających z rozdziału IV niniejszego rozporządzenia;

Poprawka 110
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 27

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
27) „technologia przetwarzania po strzępieniu” oznacza techniki i technologie zastosowane w celu przetworzenia materiałów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji po ich strzępieniu w celu dalszego odzysku;	27) „technologia przetwarzania po strzępieniu” oznacza techniki i technologie zastosowane w celu przetworzenia materiałów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji po ich strzępieniu w celu dalszego odzysku ***i recyklingu***;

Poprawka 111
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 28

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
28) „regeneracja” oznacza działanie, podczas którego nowa część lub nowy komponent wytwarzane są z części i komponentów usuniętych z pojazdów albo pojazdów wycofanych z eksploatacji i podczas którego w części lub komponencie dokonuje się co najmniej jednej zmiany mającej wpływ na ich bezpieczeństwo, efektywność, przeznaczenie lub rodzaj;	28) „regeneracja” oznacza ***znormalizowane i udokumentowane*** działanie ***przemysłowe***, podczas którego nowa część lub nowy komponent wytwarzane są ***– w stanie równoważnym nowemu lub lepszym –*** z części i komponentów usuniętych z pojazdów albo pojazdów wycofanych z eksploatacji i podczas którego w części lub komponencie dokonuje się co najmniej jednej zmiany mającej wpływ na ich bezpieczeństwo, efektywność, przeznaczenie lub rodzaj; ***proces ten odbywa się zgodnie z określonymi specyfikacjami technicznymi, obejmującymi normy inżynieryjne, jakościowe i***

	dotyczące testowania, a jego rezultatem są produkty objęte pełną gwarancją;

Poprawka 112
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 29

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
29) „odnowienie” oznacza czynności przeprowadzane w celu przygotowania, czyszczenia, testowania i – w stosownych przypadkach – naprawy części lub komponentu usuniętych z pojazdów ***lub pojazdów wycofanych z eksploatacji*** w celu przywrócenia efektywności lub funkcjonalności ***danej części lub danego komponentu w ramach zamierzonego zastosowania i zakresu efektywności pierwotnie przewidzianego na etapie projektowania mającego zastosowanie w momencie wprowadzenia do obrotu***;	29) „odnowienie” oznacza czynności przeprowadzane w celu przygotowania, czyszczenia, testowania i – w stosownych przypadkach – naprawy części lub komponentu usuniętych z pojazdów w celu przywrócenia ***ich*** efektywności lub funkcjonalności;

Poprawka 113
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 35

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
35) „podmioty gospodarcze” oznaczają producentów, podmioty zbierające, zakłady ubezpieczeń zajmujące się ubezpieczeniem pojazdów, dostawców, podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją, podmioty gospodarujące odpadami i każdy inny podmiot biorący udział w projektowaniu pojazdów, handlu pojazdami używanymi lub zarządzaniem pojazdami	35) „podmioty gospodarcze” oznaczają producentów, podmioty zbierające, ***podmioty zajmujące się demontażem, podmioty zajmujące się recyklingiem,*** zakłady ubezpieczeń zajmujące się ubezpieczeniem pojazdów, dostawców, podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją***, podmioty zajmujące się regeneracją***, podmioty gospodarujące odpadami i każdy

wycofanymi z eksploatacji.	inny podmiot biorący udział w projektowaniu pojazdów, handlu pojazdami używanymi lub zarządzaniem pojazdami wycofanymi z eksploatacji***, a także ich częściami, komponentami, zasadniczymi produktami lub częściami oraz materiałami***.

Poprawka 114
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 35 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	35a) „podmiot zajmujący się regeneracją” oznacza osobę fizyczną lub prawną lub podmiot prawny prowadzący proces regeneracji;

Poprawka 115
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 35 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	35b) „podmiot zajmujący się modernizacją” oznacza osobę prawną uprawnioną do produkcji zestawów umożliwiających konwersję elektryczną lub do prowadzenia konwersji pojazdów napędzanych silnikiem spalinowym o spalaniu wewnętrznym w pojazdy zasilane bateriami elektrycznymi lub ogniwami paliwowymi;

Poprawka 116
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 35 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	35c) „punkt zbierania” oznacza podmiot gospodarczy, który nie jest uprawnionym zakładem przetwarzania i który tymczasowo przechowuje pojazdy wycofane z eksploatacji i przygotowuje je do przekazania do uprawnionych zakładów przetwarzania;

Poprawka 117
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 35 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	35d) „rejestracja” oznacza rejestrację zdefiniowaną w art. 2 lit. b) dyrektywy 1999/37/WE; w przypadku pojazdów kategorii L1 i L2, jeżeli nie podlegają one rejestracji administracyjnej na podstawie dyrektywy 1999/37/WE w danym państwie członkowskim, „rejestracja” oznacza ujęcie pojazdów w systemie umożliwiającym ich identyfikację, w tym w momencie wprowadzania do obrotu, podczas użytkowania lub po wycofaniu z eksploatacji, do celów zapewnienia zgodności z rozporządzeniem;

Poprawka 118
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 1 – punkt 35 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	35e) „naprawialność” oznacza

	możliwość naprawy części lub komponentów wymontowanych z pojazdu;

Poprawka 119
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
e) „substancja ***potencjalnie niebezpieczna”*** i „nośnik danych” określone w art. 2 pkt ***28*** i ***30*** rozporządzenia ***[w sprawie ekoprojektu dla zrównoważonych produktów].***	e) „substancja ***wzbudzająca obawy”*** i „nośnik danych” określone w art. 2 pkt ***27*** i ***29*** rozporządzenia ***(UE) 2024/1781;***

Poprawka 120
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 3 – ustęp 2 – litera e a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ea) „drobny producent” określony w art. 3 pkt 48 rozporządzenia (UE) 2024/1257.

Poprawka 121
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Każdy pojazd należący do typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, wytwarza się w taki sposób, aby:	1. Każdy pojazd należący do ***nowego*** typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, wytwarza się w taki sposób, aby:

Poprawka 122
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) ***weryfikacja poprawności i*** kompletności informacji otrzymanych od dostawców;	c) ***kontrola*** kompletności informacji otrzymanych od dostawców;

Poprawka 123
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2a. Obowiązek wynikający z ust. 2 lit. a) i c) jest uzależniony od dostępności informacji i danych w całym łańcuchu dostaw, z uwzględnieniem wielkości i szczególnej charakterystyki organizacyjnej MŚP.

Poprawka 124
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 3 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Komisja do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] przyjmie akt wykonawczy ustanawiający ***nową*** metodę obliczania i weryfikacji zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku pojazdu, uwzględniając elementy określone w załączniku II.	Komisja do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] przyjmie akt wykonawczy ustanawiający metodę obliczania i weryfikacji zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku pojazdu, uwzględniając elementy określone w załączniku II ***i w normie ISO 22628:2002***.

Poprawka 125
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Należy zminimalizować w największym możliwym stopniu obecność substancji ***potencjalnie niebezpiecznych*** w pojazdach oraz ich częściach i komponentach.	1. Należy zminimalizować w największym możliwym stopniu obecność substancji ***wzbudzających obawy*** w pojazdach oraz ich częściach i komponentach***, w zakresie, w jakim jest to potrzebne, aby zapobiec niekorzystnemu wpływowi na zdrowie ludzkie i środowisko, przez cały okres eksploatacji***. ***Komisja, wspierana przez Europejską Agencję Chemikaliów ustanowioną podstawie rozporządzenia (WE) nr 1907/2006, do … [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca po upływie 18 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] przygotuje sprawozdanie dotyczące substancji wzbudzających obawy, a mianowicie substancji mających niekorzystny wpływ na zdrowie lub środowisko lub utrudniających recykling, w celu uzyskania bezpiecznych i wysokiej jakości surowców wtórnych, obecnych w pojazdach. Komisja przedkłada to sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie i przedstawia w nim swoje ustalenia oraz rozważa przyjęcie aktów delegowanych ustanawiających wykaz substancji wzbudzających obawy mających zastosowanie do pojazdów i odpowiednie środki następcze.***

	Sprawozdanie, o którym mowa w akapicie drugim, nie obejmuje części i komponentów pojazdu, w przypadku których identyfikacja lub ocena są już wymagane w innych przepisach Unii.

Poprawka 126
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. ***Poza ograniczeniami określonymi w załączniku XVII do rozporządzenia (WE) nr 1907/2006 oraz, w stosownych przypadkach, ograniczeniami określonymi w załącznikach I i II do rozporządzenia (UE) 2019/1021 oraz w rozporządzeniu (UE) 2023/[Urząd Publikacji: Baterie], każdy typ pojazdu***, ***któremu*** udzielono homologacji typu od dnia [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, nie ***może*** zawierać ołowiu, rtęci, kadmu ani sześciowartościowego chromu.	2. ***Nowe*** typy pojazdów, ***którym*** udzielono homologacji typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, ***lub nowe części bądź komponenty wprowadzane do obrotu na potrzeby takich pojazdów*** nie ***mogą*** zawierać ołowiu, rtęci, kadmu ani sześciowartościowego chromu.

Poprawka 127
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5. Na wniosek Komisji i w ciągu 12 miesięcy od	5. Na wniosek Komisji i w ciągu 12 miesięcy od

otrzymania wniosku Europejska Agencja Chemikaliów („Agencja”) sporządza sprawozdanie dotyczące technicznej i ekonomicznej wykonalności rozwiązań alternatywnych dotyczących istniejących wyłączeń wymienionych w załączniku III oraz, na podstawie takiej oceny, uzasadniony wniosek dotyczący konkretnej zmiany danego wyłączenia.	otrzymania wniosku Europejska Agencja Chemikaliów („Agencja”) sporządza sprawozdanie***, w oparciu o konsultacje z zainteresowanymi stronami i ekspertami branżowymi,*** dotyczące technicznej i ekonomicznej wykonalności rozwiązań alternatywnych dotyczących istniejących wyłączeń wymienionych w załączniku III oraz, na podstawie takiej oceny, uzasadniony wniosek dotyczący konkretnej zmiany danego wyłączenia.

Poprawka 128
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6. Niezwłocznie po otrzymaniu wniosku Komisji Agencja publikuje na swojej stronie internetowej komunikat, że przygotowane zostanie sprawozdanie dotyczące możliwej zmiany wyłączenia określonego w załączniku III oraz wzywa wszystkie zainteresowane strony do przedkładania uwag w ciągu ***ośmiu*** tygodni od daty publikacji wspominanego komunikatu. Agencja publikuje na swojej stronie internetowej wszystkie uwagi otrzymane od zainteresowanych stron.	6. Niezwłocznie po otrzymaniu wniosku Komisji Agencja publikuje na swojej stronie internetowej komunikat, że przygotowane zostanie sprawozdanie dotyczące możliwej zmiany wyłączenia określonego w załączniku III oraz wzywa wszystkie zainteresowane strony do przedkładania uwag w ciągu ***12*** tygodni od daty publikacji wspominanego komunikatu. Agencja publikuje na swojej stronie internetowej wszystkie uwagi otrzymane od zainteresowanych stron.

Poprawka 129
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
7. Najpóźniej ***dziewięć***	7. Najpóźniej ***12*** miesięcy po

miesięcy po przedstawieniu Komisji sprawozdania, o którym mowa w ust. 4, Komitet ds. Analiz Społeczno-Ekonomicznych funkcjonujący przy Agencji, utworzony na podstawie art. 76 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 1907/2006, przyjmuje opinię dotyczącą sprawozdania oraz konkretnych proponowanych zmian. Agencja niezwłocznie przedkłada tę opinię Komisji.	przedstawieniu Komisji sprawozdania, o którym mowa w ust. 4, Komitet ds. Analiz Społeczno-Ekonomicznych funkcjonujący przy Agencji, utworzony na podstawie art. 76 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 1907/2006, przyjmuje opinię dotyczącą sprawozdania oraz konkretnych proponowanych zmian. Agencja niezwłocznie przedkłada tę opinię Komisji.

Poprawka 130
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Tworzywo sztuczne zawarte w każdym typie pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, ***musi*** zawierać co najmniej ***25*** % tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich ***tworzyw sztucznych*** w ***przeliczeniu na masę***.	***Tworzywa*** sztuczne zawarte w każdym ***nowym*** typie pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, ***muszą*** zawierać ***– w przeliczeniu na masę –*** co najmniej ***20*** % tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich ***ze strumieni przypisanych*** w ***łańcuchu kontroli zgodnie z normą ISO 22095:2020***.

Poprawka 131
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Wszystkie części i komponenty pojazdów wycofanych z eksploatacji, które usunięto w

	fazie eksploatacji pojazdu w celu wymiany, tworzą strumień odpadów pokonsumenckich z tworzyw sztucznych jako surowiec do produkcji tworzyw sztucznych z recyklingu.

Poprawka 132
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1 – akapit 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Masa tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu oraz łączna masa tworzyw sztucznych, o których mowa w akapicie pierwszym, nie obejmuje elastomerów ani tworzyw termoutwardzalnych innych niż pianki poliuretanowe.

Poprawka 133
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1a. Każdy nowy typ pojazdu, który uzyskał homologację typu nie wcześniej niż [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 120 miesiącach od daty wejścia rozporządzenia w życie], spełnia cel wynoszący co najmniej 5 punktów procentowych powyżej celu określonego w ust. 1 akapit pierwszy, chyba że niedostępność lub wygórowane ceny danych tworzyw sztucznych z recyklingu nadmiernie utrudniają

osiągnięcie tego celu.

Poprawka 134
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1b. Producenci mogą spełniać nie więcej niż 50 % celów wyznaczonych w ust. 1 akapit pierwszy i w ust. 1a, wykorzystując odpady przedkonsumenckie.

Poprawka 135
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 1 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1c. Co najmniej 15 % celów wyznaczonych w ust. 1 akapit pierwszy i w ust. 1a należy spełnić, stosując w danym typie pojazdu tworzywa sztuczne pochodzące z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Poprawka 136
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Do ***dnia*** [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po ***23*** miesiącach od daty wejścia w ***życie niniejszego rozporządzenia]*** Komisja przyjmuje akt ***wykonawczy*** zgodnie z art. ***51 ust. 2*** w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez określenie	2. Do ***...*** [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po ***15*** miesiącach od daty wejścia ***rozporządzenia*** w ***życie]*** Komisja przyjmuje akt ***delegowany*** zgodnie z art. ***50*** w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez określenie metody obliczania i weryfikacji,

metody obliczania i weryfikacji, do celów ust. 1 ***niniejszego artykułu***, udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych***,*** odpowiednio***,*** z odpadów pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji***,*** ***obecnego w danym typie*** pojazdu ***i do niego włączonego***.	do celów ust. 1, udziału tworzyw sztucznych odzyskiwanych odpowiednio z odpadów ***przed- i*** pokonsumenckich i z pojazdów wycofanych z eksploatacji ***w produkcji danego typu*** pojazdu ***z zastosowaniem najlepszych dostępnych technologii recyklingu***.

Poprawka 137
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50***,*** ***aby uzupełnić niniejsze rozporządzenie*** przez ***ustanowienie*** minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu ***odpadów pokonsumenckich*** stali ***obecnego*** i ***włączonego*** do typów pojazdów, ***które*** mają uzyskać homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i rozporządzeniem (UE) 2018/858.	***Do … [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 24 miesiącach od daty wejścia rozporządzenia w życie] Komisja przyjmie akt delegowany*** zgodnie z art. 50 ***w celu uzupełnienia rozporządzenia*** przez ***określenie*** minimalnego udziału stali pochodzącej z recyklingu ***złomu żeliwa i*** stali ***oraz minimalnego udziału aluminium i stopów aluminium pochodzących z recyklingu, które mają być obecne*** i ***włączone*** do typów pojazdów, ***jakie*** mają uzyskać homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i rozporządzeniem (UE) 2018/858. ***W tym akcie delegowanym określa się również datę rozpoczęcia stosowania obowiązku osiągnięcia minimalnego udziału zawartości materiałów z recyklingu. Stal stosowana jako materiał wzmacniający w oponach nie wchodzi w zakres tego aktu delegowanego.***

Poprawka 138
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – akapit 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Minimalny udział stali ***pochodzącej*** z recyklingu, o którym mowa w akapicie pierwszym, ustala się na podstawie studium wykonalności przeprowadzanego przez Komisję. Studium należy zakończyć do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po ***23*** miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], skupiając się w szczególności na następujących aspektach:	Minimalny udział stali ***oraz aluminium i stopów aluminium pochodzących*** z recyklingu, o którym mowa w akapicie pierwszym, ustala się na podstawie studium wykonalności przeprowadzanego przez Komisję. Studium należy zakończyć do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po ***12*** miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], skupiając się w szczególności na następujących aspektach:

Poprawka 139
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – akapit 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) obecna i przewidywana dostępność stali ***pochodzącej z recyklingu pokonsumenckich źródeł odpadów*** stali;	a) obecna i przewidywana dostępność ***złomu żeliwa i*** stali***, w tym rodzin wyrobów płaskich i długich ze stali węglowej oraz wyrobów ze*** stali ***nierdzewnej***;

Poprawka 140
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – akapit 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) obecny udział ***odpadów pokonsumenckich*** w różnorodnych półproduktach i produktach pośrednich ze stali ***stosowanych*** w pojazdach;	b) obecny udział ***złomu żeliwa i stali*** w różnorodnych półproduktach i produktach pośrednich ze stali ***powiązanych z rodzinami stali stosowanymi***

	w pojazdach ***oraz oczekiwane zmiany wynikające z transformacji przemysłu motoryzacyjnego***;

Poprawka 141
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – akapit 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) potencjalne rozpowszechnienie ***stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich*** wśród producentów w pojazdach, które mają uzyskać homologację typu w przyszłości;	c) potencjalne rozpowszechnienie ***złomu żeliwa i stali*** wśród producentów w pojazdach, które mają uzyskać homologację typu w przyszłości***, z uwzględnieniem różnych ograniczeń dotyczących składu w poszczególnych rodzinach produktów stalowych***;

Poprawka 142
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – akapit 2 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
d) względny popyt sektora motoryzacyjnego w porównaniu z popytem na ***odpady pokonsumenckie*** stali innych ***sektorów***;	d) względny popyt sektora motoryzacyjnego w porównaniu z popytem na ***złom żeliwa i*** stali ***w*** innych ***sektorach, z uwzględnieniem możliwości tolerowania zawartości miedzi oraz innych niezamierzonych domieszek***;

Poprawka 143
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – akapit 2 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
e) efektywność ekonomiczna, postępy techniczne i naukowe, w tym zmiany w dostępności technologii recyklingu	e) efektywność ekonomiczna, postępy techniczne i naukowe, w tym zmiany w dostępności technologii recyklingu

związanych ze współczynnikami recyklingu stali;	związanych ze współczynnikami recyklingu stali***, a także istniejący wkład recyklingu złomu przedkonsumenckiego***;

Poprawka 144
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – akapit 2 – litera f

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
f) wkład minimalnego udziału zawartości materiałów z recyklingu stali w pojazdach w osiągnięcie otwartej strategicznej autonomii oraz celów klimatycznych i środowiskowych Unii;	f) wkład minimalnego udziału zawartości materiałów z recyklingu stali***, stali o niskiej emisji CO_2 oraz aluminium i stopów aluminium*** w pojazdach w osiągnięcie otwartej strategicznej autonomii oraz celów klimatycznych i środowiskowych ***oraz przemysłowych*** Unii***, zwłaszcza jeśli chodzi o tworzenie rynków pionierskich***;

Poprawka 145
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – akapit 2 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
g) konieczność zapobiegania nieproporcjonalnemu negatywnemu wpływowi na przystępność cenową pojazdów; ***oraz***	g) konieczność zapobiegania nieproporcjonalnemu negatywnemu wpływowi na przystępność cenową pojazdów;

Poprawka 146
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – akapit 2 – litera h

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
h) oddziaływanie na ogólne koszty i konkurencyjność sektora motoryzacyjnego***.***	h) oddziaływanie na ogólne koszty i konkurencyjność sektora motoryzacyjnego ***oraz na cały łańcuch wartości;***

Poprawka 147
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – akapit 2 – litera h a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ha) obecna i przewidywana dostępność aluminium i stopów aluminium pochodzących z recyklingu odpadów przed- i pokonsumenckich;

Poprawka 148
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – akapit 2 – litera h b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	hb) obecny udział materiałów pochodzących z recyklingu odpadów przed- i pokonsumenckich w aluminium i stopach aluminium w pojazdach wprowadzanych do obrotu oraz

Poprawka 149
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – akapit 2 – litera h c (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	hc) możliwy wpływ włączenia materiałów z recyklingu aluminium i stopów aluminium do części i komponentów pojazdów na funkcjonowanie pojazdów;

Poprawka 150
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Komisja może przyjąć akt ***wykonawczy*** ustanawiający metodę obliczania i weryfikacji udziału ***stali pochodzącej z recyklingu odpadów pokonsumenckich*** stali ***obecnego*** w typach pojazdów i do nich włączonego.	***Do … [Urząd publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 24 miesiącach od daty wejścia rozporządzenia w życie] Komisja przyjmie*** akt ***delegowany*** ustanawiający metodę obliczania i weryfikacji udziału ***aluminium i stopów aluminium z recyklingu oraz*** stali ***ze złomu żeliwa i stali, a w stosownych przypadkach również udziału stali o niskiej emisji CO_2*** w typach pojazdów i do nich włączonego.

Poprawka 151
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 – akapit 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Te akty ***wykonawcze*** przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. ***51 ust. 2***.	Te akty ***delegowane*** przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. ***50***.

Poprawka 152
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 4 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do ***dnia*** [Urząd Publikacji: Proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po ***35*** miesiącach od daty wejścia w ***życie niniejszego rozporządzenia] Komisja ocenia wykonalność wprowadzenia*** wymogu dotyczącego minimalnego udziału:	Do ***…*** [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po ***36*** miesiącach od daty wejścia ***rozporządzenia*** w ***życie] Komisja przyjmie akt delegowany zgodnie z art. 50 w celu uzupełnienia rozporządzenia przez wprowadzenie*** wymogu dotyczącego minimalnego

udziału:

Poprawka 153
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 4 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) ***aluminium i jego stopów,*** magnezu i jego stopów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich i włączonych do typów pojazdów***;*** oraz	a) magnezu i jego stopów pochodzących z recyklingu odpadów ***przed- i*** pokonsumenckich i włączonych do typów pojazdów oraz

Poprawka 154
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 4 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru lub boru pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich i włączonych do magnesów trwałych w silnikach elektrycznych (e-drive).	b) neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru lub boru pochodzących z recyklingu odpadów ***przed- i*** pokonsumenckich i włączonych do magnesów trwałych w silnikach elektrycznych (e-drive).

Poprawka 155
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Po zakończeniu oceny, o ***której*** mowa w akapicie pierwszym, ***Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50, aby uzupełnić niniejsze rozporządzenie przez ustanowienie*** minimalnego udziału ***aluminium i jego stopów, magnezu i jego***	***W akcie delegowanym***, o ***którym*** mowa w akapicie pierwszym, ***określa się również datę rozpoczęcia stosowania obowiązku osiągnięcia*** minimalnego udziału ***zawartości materiałów z*** recyklingu.

stopów, neodymu, dysprozu, prazeodymu, terbu, samaru lub boru pochodzących z recyklingu ***odpadów pokonsumenckich, który ma być obecny i włączony do typów pojazdów mających uzyskać homologację na podstawie niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) 2018/858***.

Poprawka 156
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 4 – akapit 3 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Minimalny udział zawartości materiałów z ***recyklingu w odniesieniu do materiałów***, o których mowa w akapicie ***drugim***, ustala się na podstawie studium wykonalności***, o którym mowa*** w ***akapicie pierwszym, biorąc pod uwagę*** wszystkie następujące aspekty:	Minimalny udział zawartości materiałów z ***recyklingu***, o których mowa w akapicie ***pierwszym***, ustala się na podstawie studium wykonalności ***przeprowadzonego przez Komisję. Komisja wykona to badanie do ... [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 24 miesiącach od daty wejścia rozporządzenia*** w ***życie] i uwzględni w nim zwłaszcza*** wszystkie następujące aspekty:

Poprawka 157
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 4 – akapit 3 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) obecna i przewidywana dostępność materiałów wymienionych w akapicie drugim pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich;	a) obecna i przewidywana dostępność materiałów wymienionych w akapicie drugim pochodzących z recyklingu odpadów ***przed- i*** pokonsumenckich;

Poprawka 158
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 4 – akapit 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Komisja może przyjąć akt wykonawczy ustanawiający metodę obliczania i weryfikacji udziału materiałów pochodzących z recyklingu odpadów pokonsumenckich w typach pojazdów.	***Do ... [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia rozporządzenia w życie] Komisja przyjmie akt delegowany*** ustanawiający metodę obliczania i weryfikacji udziału materiałów***, o których mowa w niniejszym ustępie,*** pochodzących z recyklingu odpadów ***przed- i*** pokonsumenckich***,*** w typach pojazdów.

Poprawka 159
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 4 – akapit 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Wspomniany akt ***wykonawczy*** przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. ***51 ust. 2***.	Wspomniany akt ***delegowany*** przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. ***50***.

Poprawka 160
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Każdy pojazd należący do typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w ***życie***	1. Każdy pojazd należący do ***nowego*** typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia

niniejszego rozporządzenia] projektuje się ***w sposób***, ***który nie utrudnia usuwania*** części i komponentów wymienionych w części C załącznika VII z danego pojazdu na etapie odpadu tego pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania.	***rozporządzenia*** w ***życie],*** projektuje się ***tak***, ***by umożliwić łatwe usuwanie*** części i komponentów wymienionych w części C załącznika VII z danego pojazdu na etapie odpadu tego pojazdu przez uprawnione zakłady przetwarzania ***w celu ich wymiany, ponownego użycia, recyklingu, regeneracji lub odnowienia, jeżeli operacje te są technicznie wykonalne***.

Poprawka 161
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Każdy pojazd należący do typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, projektuje się tak, w odniesieniu do elementów łączących, mocujących i uszczelniających, aby umożliwić usuwanie baterii do pojazdów elektrycznych i silników elektrycznych (e-drive) z ***pojazdu oraz ich wymianę*** przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją na etapie użytkowania i odpadu tego pojazdu w łatwy i nieniszczący sposób.	2. Każdy pojazd należący do ***nowego*** typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 72 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, projektuje się tak, ***również*** w odniesieniu do elementów łączących, mocujących i uszczelniających, aby umożliwić usuwanie ***i wymianę baterii i zestawów*** baterii do pojazdów elektrycznych i silników elektrycznych (e-drive) z ***pojazdu*** przez uprawnione zakłady przetwarzania lub podmioty zajmujące się naprawą i konserwacją na etapie użytkowania i odpadu tego pojazdu w łatwy i nieniszczący sposób.

Poprawka 162
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 7 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	4a. Producenci nie utrudniają usuwania ani wymiany części i komponentów pojazdu przez aktualizacje oprogramowania. Zapewniają dostęp do niezbędnej dokumentacji oprogramowania i narzędzi diagnostycznych.

Poprawka 163
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Producenci wykazują, że ***pojazdom***, które wyprodukowali i które są wprowadzane do obrotu, udzielono homologacji zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/858 i w niniejszym rozporządzeniu.	1. Producenci wykazują, że ***nowym typom pojazdów***, które wyprodukowali i które są wprowadzane do obrotu, udzielono homologacji zgodnie z wymogami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/858***, rozporządzeniu (UE) nr 168/2013*** i w niniejszym rozporządzeniu.

Poprawka 164
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Do celów homologacji typu pojazdów, do których mają zastosowanie art. 4, 5, 6 lub 7, producent dostarcza dokumentację potwierdzającą zgodność z tymi wymogami oraz:	2. Do celów homologacji typu pojazdów, do których mają zastosowanie art. 4, ***art.*** 5 ***ust. 1 i 2***, ***art.*** 6 lub 7, producent dostarcza dokumentację potwierdzającą zgodność z tymi wymogami oraz:

Poprawka 165
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) włącza ją do folderu informacyjnego, o którym mowa w art. 24 rozporządzenia (UE) 2018/858***;*** oraz	a) włącza ją do folderu informacyjnego, o którym mowa w art. 24 rozporządzenia (UE) 2018/858 ***lub w art. 27 rozporządzenia (UE) nr 168/2013*** oraz

Poprawka 166
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) przedkłada ją organowi udzielającemu homologacji typu zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) 2018/858.	b) przedkłada ją organowi udzielającemu homologacji typu zgodnie z art. 23 rozporządzenia (UE) 2018/858 ***lub w art***. ***26 rozporządzenia (UE) nr 168/2013.***

Poprawka 167
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Do celów homologacji typu pojazdów, do których ma zastosowanie wymóg określony w art. 9, producent przedstawia organowi udzielającemu homologacji typu strategię dotyczącą obiegu zamkniętego wraz z wnioskiem o homologację typu, o którym mowa w art. 23 rozporządzenia (UE) 2018/858.	***skreśla się***

Poprawka 168
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4. Do celów homologacji typu pojazdów, do których mają zastosowanie wymogi określone w art. 10, producent sporządza informacje, o których mowa w art. 10 ust. 1, i przedstawia je zgodnie z art. 24 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/858 organowi udzielającemu homologacji typu wraz z wnioskiem o homologację typu, o którym mowa w art. 23 wspomnianego rozporządzenia.	4. Do celów homologacji typu pojazdów, do których mają zastosowanie wymogi określone w art. 10, producent sporządza informacje, o których mowa w art. 10 ust. 1, i przedstawia je zgodnie z art. 24 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/858 organowi udzielającemu homologacji typu wraz z wnioskiem o homologację typu, o którym mowa w art. 23 wspomnianego rozporządzenia***, lub zgodnie z art. 27 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 organowi udzielającemu homologacji typu wraz z wnioskiem o udzielenie homologacji typu, o którym mowa w art. 26 rozporządzenia (UE) nr 168/2013***.

Poprawka 169
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5. Do celów homologacji typu pojazdów, do których mają zastosowanie wymogi określone w art. 11, producent przedkłada organowi udzielającemu homologacji typu oświadczenie potwierdzające zgodność z wymogiem określonym w art. 11 ust. 1, zgodnie z art. 24 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/858, wraz z wnioskiem o homologację typu, o którym mowa w art. 23 wspomnianego	5. Do celów homologacji typu pojazdów, do których mają zastosowanie wymogi określone w art. 11, producent przedkłada organowi udzielającemu homologacji typu oświadczenie potwierdzające zgodność z wymogiem określonym w art. 11 ust. 1, zgodnie z art. 24 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/858, wraz z wnioskiem o homologację typu, o którym mowa w art. 23 wspomnianego

rozporządzenia.	rozporządzenia***, lub zgodnie z art. 27 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 organowi udzielającemu homologacji typu wraz z wnioskiem o udzielenie homologacji typu, o którym mowa w art. 26 rozporządzenia (UE) nr 168/2013***.

Poprawka 170
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. ***W odniesieniu do każdego typu pojazdu, który uzyskał homologację typu zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858*** od ***dnia*** [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w ***życie niniejszego rozporządzenia] producenci opracowują*** strategię dotyczącą obiegu zamkniętego.	1. Od ***…*** [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia ***rozporządzenia*** w ***życie] producent pojazdu opracowuje*** strategię dotyczącą obiegu zamkniętego ***na poziomie producenta i przekazuje ją Komisji***.
	Niezależnie od przepisów ust. 1 producent może też opracować strategię dotyczącą obiegu zamkniętego na poziomie kategorii pojazdów.

Poprawka 171
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. W ramach strategii dotyczącej obiegu zamkniętego określa się działania, które producenci podejmą w ramach działań następczych w związku z ich obowiązkami, aby zapewnić	2. W ramach strategii dotyczącej obiegu zamkniętego określa się działania, które producenci podejmą w ramach działań następczych w związku z ich obowiązkami, aby zapewnić

spełnienie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego określonych w rozdziale II***, które podlegają weryfikacji w ramach procedur homologacji typu i które mają zastosowanie do danego typu pojazdu***.	spełnienie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego określonych w rozdziale II. ***W strategii dotyczącej obiegu zamkniętego uwzględnia się zdolności i faktycznie dostępne informacje od dostawców, zwłaszcza MŚP.***

Poprawka 172
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4. Producent przekazuje Komisji kopię strategii dotyczącej obiegu zamkniętego w ciągu 30 dni od udzielenia homologacji typu w odniesieniu do danego typu pojazdu.	***skreśla się***

Poprawka 173
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5. Producent monitoruje działania ujęte w strategii dotyczącej obiegu zamkniętego i podejmuje działania następcze oraz aktualizuje strategię co pięć lat zgodnie z częścią B załącznika IV***. Zaktualizowaną strategię dotyczącą obiegu zamkniętego przedstawia się organowi udzielającemu homologacji typu, który wydał homologację typu w odniesieniu do danego typu pojazdu, oraz Komisji.***	5. Producent monitoruje działania ujęte w strategii dotyczącej obiegu zamkniętego i podejmuje działania następcze oraz aktualizuje strategię co pięć lat zgodnie z częścią B załącznika IV, ***wskazując odpowiednie nowe zmiany*** w ***strategii dotyczącej obiegu zamkniętego***.

Poprawka 174
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 w celu zmiany części B załącznika IV przez dostosowanie wymogów związanych z treścią strategii dotyczącej obiegu zamkniętego i z aktualizacjami tej strategii do postępu naukowo-technicznego w zakresie produkcji pojazdów i zarządzania pojazdami wycofanymi z eksploatacji, do sytuacji na rynku w sektorze motoryzacyjnym oraz do zmian w przepisach.	***skreśla się***

Poprawka 175
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 9 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
8. Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 83 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], a następnie co ***sześć*** lat Komisja sporządza i publikuje sprawozdanie na temat obiegu zamkniętego w sektorze motoryzacyjnym. Sprawozdanie to opiera się w szczególności na strategiach dotyczących obiegu zamkniętego i aktualizacjach takich strategii.	8. Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 83 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia], a następnie co ***pięć*** lat Komisja sporządza i publikuje sprawozdanie na temat obiegu zamkniętego w sektorze motoryzacyjnym. Sprawozdanie to opiera się w szczególności na strategiach dotyczących obiegu zamkniętego i aktualizacjach takich strategii.

Poprawka 176
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 1 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Producenci zgłaszają w odniesieniu do każdego typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po ***36*** miesiącach od ***daty wejścia*** w ***życie niniejszego rozporządzenia]*** zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858, odpowiedni udział zawartości materiałów z recyklingu:	Producenci zgłaszają w odniesieniu do każdego ***nowego*** typu pojazdu, któremu udzielono homologacji typu od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po ***12*** miesiącach od ***przyjęcia aktów delegowanych wprowadzających metodykę obliczania i weryfikowania zawartości materiałów pochodzących z recyklingu*** w ***pojazdach zgodnie z art. 6]*** zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858, odpowiedni udział zawartości materiałów z recyklingu:

Poprawka 177
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 1 – akapit 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
d) stali***.***	d) stali ***i jej stopów;***

Poprawka 178
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 1 – akapit 1 – litera d a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	da) tworzyw sztucznych.

Poprawka 179
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Oświadczenie to dotyczy zawartości materiałów	Oświadczenie to dotyczy zawartości materiałów

z recyklingu w danym typie pojazdu i wskazuje się w nim – w podziale na udział materiału – czy dany materiał pochodzi z recyklingu odpadów przedkonsumenckich, czy pokonsumenckich.	z recyklingu w danym typie pojazdu i wskazuje się w nim – w podziale na udział materiału ***oraz w odniesieniu do komponentów z tworzyw sztucznych cięższych niż 100 g*** – czy dany materiał pochodzi z recyklingu odpadów przedkonsumenckich, czy pokonsumenckich.

Poprawka 180
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 10 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 wymóg polegający na zgłoszeniu udziału zawartości materiałów z recyklingu w określonym materiale nie ma zastosowania, jeżeli w odniesieniu do takiego materiału przyjęto cel na mocy art. 6 ust. 3 lub 4.	3. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 wymóg polegający na zgłoszeniu udziału zawartości materiałów z recyklingu w określonym materiale nie ma zastosowania, jeżeli w odniesieniu do takiego materiału przyjęto cel na mocy art. 6 ust. ***1,*** 3 lub 4.

Poprawka 181
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] producenci zapewniają podmiotom gospodarującym odpadami ***i*** podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją nieograniczony, znormalizowany i niedyskryminujący dostęp do informacji wymienionych w załączniku V, umożliwiając dostęp do następujących	1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] ***w przypadku nowych typów pojazdów, które uzyskały homologację,*** producenci zapewniają podmiotom gospodarującym odpadami***,*** podmiotom zajmującym się naprawą i konserwacją ***oraz służbom ratunkowym*** nieograniczony, znormalizowany

elementów oraz ich bezpieczne usunięcie i zastąpienie:	i niedyskryminujący dostęp do informacji wymienionych w załączniku V***, w tym z wykorzystaniem istniejących narzędzi stosowanych w przemyśle motoryzacyjnym***, umożliwiając dostęp do następujących elementów oraz ich bezpieczne usunięcie i zastąpienie:

Poprawka 182
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) baterii do pojazdów elektrycznych zamontowanych w pojeździe;	a) baterii do pojazdów elektrycznych***, w tym zestawów baterii,*** zamontowanych w pojeździe;

Poprawka 183
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
e) części i komponentów zawierających surowce krytyczne, o których mowa w art. ***27*** ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) ***[akt w sprawie surowców krytycznych]***, w czasie homologacji typu pojazdu;	e) części i komponentów zawierających surowce krytyczne, o których mowa w art. ***28*** ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) ***2024/1252***, w czasie homologacji typu pojazdu;

Poprawka 184
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1a. Producenci dostarczają informacje wyjaśniające dla służb ratunkowych i służb reagowania kryzysowego.

Poprawka 185
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Producenci zapewniają współpracę z upoważnionymi podmiotami zajmującymi się przetwarzaniem i podmiotami zajmującymi się naprawą i konserwacją przez ustanowienie niezbędnych platform komunikacyjnych w celu dostarczania i aktualizowania informacji, o których mowa w ust. 1, oraz informacji określonych w załączniku V.	Producenci zapewniają współpracę z upoważnionymi podmiotami zajmującymi się przetwarzaniem***, podmiotami zajmującymi się modernizacją*** i podmiotami zajmującymi się naprawą i konserwacją przez ustanowienie niezbędnych platform komunikacyjnych w celu dostarczania i aktualizowania informacji, o których mowa w ust. 1, oraz informacji określonych w załączniku V.

Poprawka 186
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Producenci przekazują informacje, o których mowa w akapicie pierwszym, nieodpłatnie. Producenci mogą pobierać opłaty od podmiotów gospodarujących odpadami oraz podmiotów zajmujących się naprawą i konserwacją w wysokości niezbędnej do pokrycia kosztów administracyjnych ***związanych*** z udostępnianiem wymaganych informacji za pośrednictwem platform komunikacyjnych.	Producenci przekazują informacje, o których mowa w akapicie pierwszym, nieodpłatnie. Producenci mogą pobierać ***rozsądne i współmierne*** opłaty od podmiotów gospodarujących odpadami oraz podmiotów zajmujących się naprawą i konserwacją w wysokości niezbędnej do pokrycia ***rzeczywistych*** kosztów administracyjnych ***poniesionych w związku*** z udostępnianiem wymaganych informacji za pośrednictwem platform komunikacyjnych.

Poprawka 187
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11 – ustęp 3

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

Poprawka 188
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Producenci zapewniają, aby ***silniki elektryczne (e-drive)*** zawierające magnesy trwałe były opatrzone widoczną, wyraźnie czytelną i nieusuwalną etykietą zawierającą informacje ***wymienione w pkt 4 załącznika VI***.	2. ***Od … [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia rozporządzenia w życie]*** producenci zapewniają, aby ***części i komponenty pojazdów*** zawierające magnesy trwałe były opatrzone widoczną, wyraźnie czytelną i nieusuwalną etykietą zawierającą informacje ***zgodnie z art. 28 rozporządzenia (UE) 2024/1252***.

Poprawka 189
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego	***Cyfrowy*** paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego

Poprawka 190
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po ***84*** miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] każdy pojazd wprowadzony do obrotu musi posiadać paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, który będzie dostosowany do innych środowiskowych paszportów związanych z pojazdami ustanowionych na mocy prawa Unii i – w miarę możliwości – zintegrowany z nimi.	1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po ***72*** miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] każdy pojazd wprowadzony do obrotu musi posiadać ***cyfrowy*** paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego, który będzie dostosowany do innych środowiskowych paszportów związanych z pojazdami ustanowionych na mocy prawa Unii***, interoperacyjny*** i – w miarę możliwości – zintegrowany z nimi.

Poprawka 191
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego zawiera informacje, o których mowa w art. 11 niniejszego rozporządzenia, w formacie cyfrowym i jest dostępny bezpłatnie.	2. Paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego zawiera informacje, o których mowa w art. ***5 ust. 2 i 3 oraz w art. 10 i*** 11 niniejszego rozporządzenia, w formacie cyfrowym i jest dostępny bezpłatnie.

Poprawka 192
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Producent wprowadzający pojazd do obrotu zapewnia, aby informacje w paszporcie pojazdu dotyczącym	3. ***W chwili wprowadzenia pojazdu*** do obrotu ***producent*** zapewnia, aby informacje w paszporcie pojazdu dotyczącym

obiegu zamkniętego były dokładne, kompletne i aktualne.	obiegu zamkniętego były dokładne, kompletne i aktualne.

Poprawka 193
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5. Paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego wydany w odniesieniu do pojazdu, który stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, przestaje istnieć najwcześniej 6 miesięcy po wydaniu świadectwa złomowania w odniesieniu do tego pojazdu wycofanego z eksploatacji.	5. Paszport pojazdu dotyczący obiegu zamkniętego wydany w odniesieniu do pojazdu, który stał się pojazdem wycofanym z eksploatacji, przestaje istnieć najwcześniej 6 miesięcy po wydaniu świadectwa ***wywozu lub*** złomowania w odniesieniu do tego pojazdu wycofanego z eksploatacji.

Poprawka 194
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 6 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Komisja ***przyjmuje*** akty wykonawcze ustanawiające przepisy dotyczące następujących kwestii:	***Do … [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 60 miesiącach od daty wejścia rozporządzenia w życie]*** Komisja ***przyjmie*** akty wykonawcze ustanawiające przepisy dotyczące następujących kwestii:

Poprawka 195
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 6 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) sposobu i ***specyfikacji technicznej*** rozwiązania, które należy zastosować w celu uzyskania dostępu do paszportu	a) sposobu i ***podstawowych wymagań dotyczących*** rozwiązania ***technicznego***, które należy zastosować w celu

pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego;	uzyskania dostępu do paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego***, tak by nie wykluczać z góry żadnego rozwiązania technicznego***;

Poprawka 196
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 6 – akapit 1 – litera b – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(i) interoperacyjności paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego z innymi paszportami wymaganymi na mocy przepisów Unii;	(i) interoperacyjności paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego z innymi paszportami wymaganymi na mocy przepisów Unii ***i dostosowania go do tych paszportów***;

Poprawka 197
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 13 – ustęp 6 – akapit 1 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ca) warunków dostępu do paszportu pojazdu dotyczącego obiegu zamkniętego, w tym prawa dostępu i odpowiednich przepisów o ochronie danych i ochronie praw własności intelektualnej;

Poprawka 198
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	3a. Państwa członkowskie mogą przyjąć środki zobowiązujące producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta, jeżeli wyznaczono je zgodnie z

	art. 18, do zawierania umów z uprawnionymi zakładami przetwarzania w celu realizacji obowiązków dotyczących odpowiedzialności producenta.

Poprawka 199
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 15 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	4a. Komisja do ... [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 24 miesiącach od daty wejścia rozporządzenia w życie] przyjmie akt wykonawczy określający szczegółowe wymogi mające zastosowanie do umów, o których mowa w ust. 3a, by zapewnić uczciwe, przejrzyste i niedyskryminacyjne warunki. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 2.

Poprawka 200
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 16 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] producenci ponoszą rozszerzoną odpowiedzialność producenta za pojazdy, które po raz pierwszy udostępniają na rynku na terytorium państwa	Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] producenci ponoszą rozszerzoną odpowiedzialność producenta za pojazdy, które po raz pierwszy udostępniają na rynku na terytorium państwa

członkowskiego. System ustanowiony przez producentów w celu wykonywania tej odpowiedzialności musi ***być spójny z przepisami*** art. 8 i 8a dyrektywy 2008/98/WE i ***zgodny z wymogami określonymi*** w niniejszym rozdziale.

członkowskiego. System ustanowiony przez producentów w celu wykonywania tej odpowiedzialności musi ***spełniać przepisy*** art. 8 i 8a dyrektywy 2008/98/WE i ***wymogi określone*** w niniejszym rozdziale.

Poprawka 201
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie tworzą rejestr producentów ***służący monitorowaniu*** przestrzegania przez producentów wymogów określonych w niniejszym rozdziale.	Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 35 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie tworzą ***– lub wykorzystują istniejący –*** rejestr producentów ***do monitorowania*** przestrzegania przez producentów wymogów określonych w niniejszym rozdziale.

Poprawka 202
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 1 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
W celu ułatwienia we wszystkich państwach członkowskich rejestracji producentów lub ***wyznaczonych*** przedstawicieli ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta rejestr ***musi zawierać*** linki do innych krajowych rejestrów stron internetowych producentów.	W celu ułatwienia we wszystkich państwach członkowskich rejestracji producentów lub ***upoważnionych*** przedstawicieli ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta rejestr ***zawiera*** linki do innych krajowych rejestrów stron internetowych producentów.

Poprawka 203
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 1 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Do … [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca przypadającego 35 miesięcy po wejściu rozporządzenia w życie] Komisja utworzy jeden portal zawierający linki do wszystkich rejestrów krajowych, aby ułatwić rejestrację producentów we wszystkich państwach członkowskich.

Poprawka 204
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 2 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Producenci udostępniają pojazdy na rynku państwa członkowskiego tylko wtedy, gdy oni sami lub, w przypadku wydania zezwolenia, ich ***wyznaczeni*** przedstawiciele ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta są zarejestrowani w tym państwie członkowskim.	Producenci udostępniają pojazdy na rynku państwa członkowskiego tylko wtedy, gdy oni sami lub, w przypadku wydania zezwolenia, ich ***upoważnieni*** przedstawiciele ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta są zarejestrowani w tym państwie członkowskim.

Poprawka 205
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6. Obowiązki wynikające z niniejszego artykułu może w imieniu producenta wypełniać ***wyznaczony*** przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta.	6. Obowiązki wynikające z niniejszego artykułu może w imieniu producenta wypełniać ***upoważniony*** przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta. ***Jeżeli upoważniony przedstawiciel reprezentuje w***

	danym kraju więcej niż jednego producenta, podaje oddzielnie nazwę i dane kontaktowe każdego z reprezentowanych producentów.

Poprawka 206
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
11. Producent lub, w stosownych przypadkach, ***wyznaczony*** przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta lub organizacja odpowiedzialności producenta wyznaczona do działania w imieniu producentów, których reprezentuje, zawiadamia bez zbędnej zwłoki właściwy organ o wszelkich zmianach w zakresie informacji zawartych w rejestracji oraz o trwałym zaprzestaniu udostępniania na rynku na terytorium państwa członkowskiego pojazdów, o których mowa w rejestracji.	11. Producent lub, w stosownych przypadkach, ***upoważniony*** przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta lub organizacja odpowiedzialności producenta wyznaczona do działania w imieniu producentów, których reprezentuje, zawiadamia bez zbędnej zwłoki właściwy organ o wszelkich zmianach w zakresie informacji zawartych w rejestracji oraz o trwałym zaprzestaniu udostępniania na rynku na terytorium państwa członkowskiego pojazdów, o których mowa w rejestracji.

Poprawka 207
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – ustęp 12

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
12. Producent lub, w stosownych przypadkach, ***wyznaczony*** przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta lub organizacja odpowiedzialności producenta przedstawia właściwemu organowi odpowiedzialnemu za rejestrację sprawozdanie z wykonywania obowiązków	12. Producent lub, w stosownych przypadkach, ***upoważniony*** przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta lub organizacja odpowiedzialności producenta przedstawia właściwemu organowi odpowiedzialnemu za rejestrację sprawozdanie z wykonywania obowiązków

z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta.	z zakresu rozszerzonej odpowiedzialności producenta. ***Jeżeli informacje w rejestrze producentów nie są publicznie dostępne, państwa członkowskie zapewniają bezpłatny dostęp do rejestru dostawcom platform internetowych umożliwiających konsumentom zawieranie umów na odległość z producentami.***

Poprawka 208
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Organizacje odpowiedzialności producenta zapewniają poufność danych będących w ich posiadaniu w odniesieniu do informacji zastrzeżonych lub informacji, które można bezpośrednio przypisać poszczególnym producentom lub ich ***wyznaczonym*** przedstawicielom ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta.	2. Organizacje odpowiedzialności producenta zapewniają poufność danych będących w ich posiadaniu w odniesieniu do informacji zastrzeżonych lub informacji, które można bezpośrednio przypisać poszczególnym producentom lub ich ***upoważnionym*** przedstawicielom ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta.

Poprawka 209
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Oprócz informacji, o których mowa w art. 8a ust. 3 lit. e) dyrektywy 2008/98/WE, organizacje odpowiedzialności producenta publikują na swoich stronach internetowych co najmniej raz w roku, z zastrzeżeniem zachowania	3. Oprócz informacji, o których mowa w art. 8a ust. 3 lit. e) dyrektywy 2008/98/WE, organizacje odpowiedzialności producenta ***lub poszczególni producenci*** publikują na swoich stronach internetowych co najmniej raz w roku,

tajemnicy handlowej i przemysłowej, informacje dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz osiągania celów w zakresie ponownego użycia i recyklingu, ponownego użycia i odzysku oraz recyklingu tworzyw sztucznych przez producentów, którzy powierzyli to organizacji odpowiedzialności producenta.	z zastrzeżeniem zachowania tajemnicy handlowej i przemysłowej, informacje dotyczące zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz osiągania celów w zakresie ponownego użycia i recyklingu, ponownego użycia i odzysku oraz recyklingu tworzyw sztucznych przez producentów, którzy powierzyli to organizacji odpowiedzialności producenta***, lub przez producentów wypełniających swoje obowiązki indywidualnie***.

Poprawka 210
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	3a. Oprócz informacji, o których mowa w ust. 3, organizacje odpowiedzialności producenta podają do wiadomości publicznej informacje o procedurze wyboru podmiotów gospodarujących odpadami, o której mowa w ust. 4a.

Poprawka 211
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4. Organizacje odpowiedzialności producenta zapewniają ***sprawiedliwą*** reprezentację producentów i podmiotów gospodarujących odpadami w ***organach zarządzających***.	4. Organizacje odpowiedzialności producenta zapewniają ***w swoich organach zarządzających, w tym w zarządach i radach doradczych, proporcjonalną*** reprezentację producentów i podmiotów gospodarujących odpadami ***prowadzących***

	działalność polegającą na zbieraniu i przetwarzaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Poprawka 212
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 18 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	4a. Podmioty gospodarujące odpadami podlegają niedyskryminującej procedurze wyboru opartej na przejrzystych kryteriach, stosowanej przez producentów lub organizacje odpowiedzialności producenta oraz nienakładającej niewspółmiernych obciążeń na małe i średnie przedsiębiorstwa.

Poprawka 213
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) koszty zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, które należy ponieść w celu spełnienia wymogów określonych w art. 23–26, i koszty przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, które należy ponieść w celu spełnienia wymogów określonych w art. 27–30, 34 i 35, ***pod warunkiem że nie są one pokrywane z*** przychodów podmiotów gospodarujących odpadami ***związanych*** ze ***sprzedażą*** używanych części zamiennych i używanych komponentów zamiennych, pojazdów	a) koszty zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji, które należy ponieść w celu spełnienia wymogów określonych w art. 23–26, i koszty przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, które należy ponieść w celu spełnienia wymogów określonych w art. 27–30, 34 i 35, ***z uwzględnieniem*** przychodów podmiotów gospodarujących odpadami ***uzyskanych*** ze ***sprzedaży*** używanych części zamiennych i używanych komponentów zamiennych, pojazdów wycofanych z eksploatacji

wycofanych z eksploatacji oczyszczonych z substancji szkodliwych lub surowców wtórnych pochodzących z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.	oczyszczonych z substancji szkodliwych lub surowców wtórnych pochodzących z recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Poprawka 214
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) koszty prowadzenia kampanii zwiększających poziom świadomości ukierunkowanych na usprawnienie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji;	b) koszty prowadzenia kampanii zwiększających poziom świadomości ukierunkowanych na ***informowanie społeczeństwa i*** usprawnienie zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji;

Poprawka 215
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) koszty utworzenia systemu powiadamiania, o którym mowa w art. 25;	***skreśla się***

Poprawka 216
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
d) koszty gromadzenia danych ***i*** sprawozdawczości na rzecz właściwych organów***.***	d) ***administracyjne*** koszty ***udostępniania i*** gromadzenia danych ***oraz*** sprawozdawczości na rzecz właściwych organów***;***

Poprawka 217
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 1 – litera d a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	da) średnie koszty transportu pojazdów wycofanych z eksploatacji do najbliższego punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania.

Poprawka 218
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 20 – ustęp 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
W przypadku indywidualnego wywiązania się z obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta producenci udzielają gwarancji na pojazdy, które po raz pierwszy udostępniają na rynku na terytorium państwa członkowskiego. Gwarancja ta zapewnia finansowanie czynności określonych w ust. 1, odnoszących się do tego pojazdu.	W przypadku indywidualnego wywiązania się z obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta producenci udzielają gwarancji na pojazdy, które po raz pierwszy udostępniają na rynku na terytorium państwa członkowskiego. Gwarancja ta zapewnia finansowanie czynności określonych w ust. 1, odnoszących się do tego pojazdu***, w tym w razie trwałego zaprzestania działalności lub niewypłacalności***.

Poprawka 219
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. W przypadku zbiorowego wywiązania się z obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta organizacje odpowiedzialności producenta zapewniają, aby wkłady finansowe wnoszone na ich rzecz przez producentów były	1. W przypadku zbiorowego wywiązania się z obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta organizacje odpowiedzialności producenta zapewniają, aby wkłady finansowe wnoszone na ich rzecz przez producentów były

modulowane z uwzględnieniem następujących elementów:	modulowane z uwzględnieniem ***przynajmniej*** następujących elementów:

Poprawka 220
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) masy pojazdu;	a) masy pojazdu***, z wyłączeniem baterii pojazdów elektrycznych***;

Poprawka 221
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) rodzaju układu napędowego;	***skreśla się***

Poprawka 222
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 21 – ustęp 1 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
e) udziału materiałów i substancji uniemożliwiających realizację wysokiej jakości procesu recyklingu***, takich jak spoiwa, kompozytowe tworzywo sztuczne lub materiały wzmacniane włóknem węglowym***;	e) udziału materiałów i substancji uniemożliwiających realizację wysokiej jakości procesu recyklingu;

Poprawka 223
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 22 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) ***wyznacza,*** na podstawie	a) ***w każdym państwie***

pisemnego upoważnienia***,*** ***wyznaczonego*** przedstawiciela ***ds. rozszerzonej odpowiedzialności*** producenta w ***każdym państwie członkowskim***;	***członkowskim*** na podstawie pisemnego upoważnienia ***wyznacza upoważnionego*** przedstawiciela ***do działania w jego imieniu w wykonywaniu określonych zadań dotyczących obowiązków*** producenta w ***dziedzinie rozszerzonej odpowiedzialności producenta***;

Poprawka 224
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 22 – ustęp 2 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Producent sprzedający pojazdy użytkownikom końcowym na podstawie umów zawieranych na odległość i mający siedzibę w państwie trzecim wyznacza upoważnionego przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta w każdym państwie członkowskim, w którym wprowadza pojazdy do obrotu. Wyznaczenie to ma formę pisemnego upoważnienia.

Poprawka 225
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 1 – akapit -1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Producenci zapewniają zebranie wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji, które wprowadzili do obrotu na terytorium państwa członkowskiego.

Poprawka 226
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono je zgodnie z art. 18, ustanawiają systemy zbierania, w tym punkty zbierania, lub uczestniczą w ich ustanawianiu ***w odniesieniu do wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji należących do kategorii pojazdów, które po raz pierwszy udostępnili na rynku na terytorium państwa członkowskiego***.	***W tym celu*** producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono je zgodnie z art. 18, ustanawiają systemy zbierania, w tym punkty zbierania, lub uczestniczą w ich ustanawianiu.

Poprawka 227
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) zapewniały odpowiednią dostępność uprawnionych zakładów przetwarzania, biorąc pod uwagę liczebność populacji i gęstość zaludnienia, przewidywaną ilość pojazdów wycofanych z eksploatacji, nie ograniczając się do obszarów, na których zbieranie, a następnie zarządzanie tymi pojazdami, jest najbardziej opłacalne;	b) zapewniały odpowiednią dostępność uprawnionych zakładów przetwarzania ***i punktów zbierania***, biorąc pod uwagę liczebność populacji i gęstość zaludnienia, przewidywaną ilość pojazdów wycofanych z eksploatacji, nie ograniczając się do obszarów, na których zbieranie, a następnie zarządzanie tymi pojazdami, jest najbardziej opłacalne;

Poprawka 228
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) zapewniały zbieranie	***skreśla się***

części będących odpadami pochodzącymi z naprawy pojazdów;

Poprawka 229
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 2 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
d) umożliwiały zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji ***każdej marki***, niezależnie od ich pochodzenia;	d) umożliwiały zbieranie pojazdów wycofanych z eksploatacji***, które producenci udostępnili na rynku***, niezależnie od ich pochodzenia;

Poprawka 230
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 2 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
e) umożliwiały bezpłatne dostarczanie wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania zgodnie z art. 24 ust. 2.	e) umożliwiały bezpłatne dostarczanie wszystkich pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania ***lub punktów zbierania,*** zgodnie z art. 24 ust. 2.

Poprawka 231
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono je zgodnie z art. 18, prowadzą kampanie edukacyjne polegające na promowaniu systemu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i informowaniu o środowiskowych skutkach niewłaściwego zbierania	3. Producenci lub organizacje odpowiedzialności producenta, o ile wyznaczono je zgodnie z art. 18, ***publikują i regularnie aktualizują na swoich stronach internetowych wykaz punktów zbierania i uprawnionych zakładów przetwarzania oraz*** prowadzą kampanie edukacyjne polegające na promowaniu

pojazdów wycofanych z eksploatacji i ich niewłaściwego przetwarzania.	systemu zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i informowaniu o środowiskowych skutkach niewłaściwego zbierania pojazdów wycofanych z eksploatacji i ich niewłaściwego przetwarzania.

Poprawka 232
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Państwa członkowskie mogą zezwolić podmiotom gospodarującym odpadami niebędącym uprawnionymi zakładami przetwarzania ***na utworzenie punktów zbierania pojazdów wycofanych z*** eksploatacji.	***Punkty zbierania niebędące*** uprawnionymi zakładami przetwarzania ***mogą zbierać pojazdy wycofane z*** eksploatacji.

Poprawka 233
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 4 – akapit 2 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ba) uzyskał zezwolenie zgodnie z art. 23 dyrektywy 2008/98/WE;

Poprawka 234
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 4 – akapit 2 – litera b b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	bb) przekazuje zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji uprawnionym zakładom przetwarzania;

Poprawka 235
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 4 – akapit 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) gwarantuje, aby wszystkie zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji przekazywano do uprawnionego zakładu przetwarzania w ciągu ***jednego roku*** od otrzymania pojazdu wycofanego z eksploatacji***;*** oraz	c) gwarantuje, aby wszystkie zebrane pojazdy wycofane z eksploatacji przekazywano do uprawnionego zakładu przetwarzania w ciągu ***sześciu miesięcy*** od otrzymania pojazdu wycofanego z eksploatacji***,*** oraz

Poprawka 236
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5. ***Podmioty gospodarujące odpadami, w tym*** uprawnione zakłady przetwarzania***,*** wydają właścicielowi pojazdu dokument w formacie elektronicznym***,*** potwierdzający odbiór pojazdu wycofanego z eksploatacji i przekazują go za pośrednictwem elektronicznej procedury powiadamiania, ustanowionej zgodnie z art. 25 ust. 2, odpowiednim organom państwa członkowskiego, w tym właściwym organom wyznaczonym na podstawie art. 14.	5. ***Punkty zbierania lub*** uprawnione zakłady przetwarzania wydają właścicielowi pojazdu dokument w formacie elektronicznym potwierdzający odbiór pojazdu wycofanego z eksploatacji i przekazują go za pośrednictwem elektronicznej procedury powiadamiania, ustanowionej zgodnie z art. 25 ust. 2, odpowiednim organom państwa członkowskiego, w tym właściwym organom wyznaczonym na podstawie art. 14.

Poprawka 237
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 23 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	5a. Państwa członkowskie mogą przyjąć środki wymagające od punktów zbierania współpracy z

	producentami lub organizacjami odpowiedzialności producenta, jeżeli wyznaczono je zgodnie z art. 18 ust. 1.

Poprawka 238
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 24 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Dostarczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania jest bezpłatne dla ostatniego właściciela pojazdu, chyba że w pojeździe wycofanym z eksploatacji brakuje istotnych części lub komponentów pojazdu***, z wyjątkiem baterii do pojazdów elektrycznych,*** lub zawiera on odpady, które zostały dodane do pojazdu wycofanego z eksploatacji.	2. Dostarczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji do uprawnionych zakładów przetwarzania ***lub punktów zbierania*** jest bezpłatne dla ostatniego właściciela pojazdu, chyba że w pojeździe wycofanym z eksploatacji brakuje istotnych części lub komponentów pojazdu lub zawiera on odpady, które zostały dodane do pojazdu wycofanego z eksploatacji.

Poprawka 239
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 24 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2a. Gdy w wycofanym z eksploatacji pojeździe elektrycznym brakuje baterii, dostarczenie go jest nadal bezpłatne, jeżeli jego ostatni właściciel przedstawi dokumenty potwierdzające, że bateria ta trafiła do podmiotu profesjonalnego zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1542.

Poprawka 240
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 25 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	5a. Państwo członkowskie, które w ustawodawstwie krajowym przewiduje możliwość tymczasowego wyrejestrowania pojazdu:
	a) określa maksymalny czas wyrejestrowania, nie dłuższy niż cztery lata;
	b) zapewnia przyznanie przedłużenia tymczasowego wyrejestrowania tylko na czas określony i ograniczony i tylko pod warunkiem, że można stwierdzić, iż wyrejestrowany pojazd nadal istnieje.

Poprawka 241
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 26 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) bez zbędnej zwłoki dostarcza pojazd wycofany z eksploatacji do uprawnionego zakładu przetwarzania lub w przypadkach, o których mowa w art. 23 ust. 4, do punktu zbierania po otrzymaniu informacji, że pojazd spełnia którekolwiek z kryteriów dotyczących braku możliwości naprawy, określonych w części A pkt 1 ***i 2*** załącznika I;	a) bez zbędnej zwłoki dostarcza pojazd wycofany z eksploatacji do uprawnionego zakładu przetwarzania lub w przypadkach, o których mowa w art. 23 ust. 4, do punktu zbierania po otrzymaniu informacji, że pojazd spełnia którekolwiek z kryteriów dotyczących braku możliwości naprawy, określonych w części A pkt 1 załącznika I;

Poprawka 242
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 26 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) przedstawia świadectwo złomowania odpowiedniemu organowi rejestrującemu.	b) przedstawia świadectwo złomowania odpowiedniemu organowi rejestrującemu***, chyba że dostępna jest procedura online pozwalająca na zgłoszenie lub przetwarzanie wyrejestrowania pojazdu wycofanego z eksploatacji w uprawnionych zakładach przetwarzania***.

Poprawka 243
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 26 – ustęp 1 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Jeżeli podmiot gospodarczy przenosi własność pojazdu używanego, informuje nabywcę, że nie jest to pojazd wycofany z eksploatacji zgodnie z częścią A załącznika I, lub przedstawia świadectwo zdatności do ruchu drogowego.

Poprawka 244
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 26 – ustęp 1 – akapit 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Podmiot gospodarczy zapewnia przekazywanie pojazdów wycofanych z eksploatacji wyłącznie do uprawnionego zakładu przetwarzania.

Poprawka 245
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Uprawnione zakłady przetwarzania zapewniają, aby wszelkie działania polegające na przetwarzaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji były zgodne co najmniej z art. 28, 29, 30, 31, 34 i ***35*** oraz z załącznikiem VII do niniejszego rozporządzenia, a także stosują najlepsze dostępne techniki określone w art. 3 ust. 10 dyrektywy 2010/75/UE.	2. Uprawnione zakłady przetwarzania zapewniają, aby wszelkie działania polegające na przetwarzaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji były zgodne co najmniej z art. 28, 29, 30, 31, ***32,*** 34***, 35*** i ***36*** oraz z załącznikiem VII do niniejszego rozporządzenia, a także stosują najlepsze dostępne techniki określone w art. 3 ust. 10 dyrektywy 2010/75/UE.

Poprawka 246
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 3 – akapit 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) usuwają z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponenty wymienione w części C załącznika VII przed strzępieniem lub zagęszczaniem za pomocą rozmontowywania ręcznego lub (pół-) automatycznego demontażu w sposób niepowodujący uszkodzeń komponentów o potencjale ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia.	c) usuwają z pojazdu wycofanego z eksploatacji części i komponenty wymienione w części C załącznika VII przed strzępieniem lub zagęszczaniem za pomocą rozmontowywania ręcznego lub (pół-) automatycznego demontażu w sposób niepowodujący uszkodzeń komponentów o potencjale ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia***, zgodnie z art. 30 i 31, z uwzględnieniem rynkowego potencjału ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia tych części i komponentów, a także potrzeby uzyskania złomu wysokiej jakości***;

Poprawka 247
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 3 – akapit 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
d) przetwarzają wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji oraz ich części, komponenty i materiały zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami i ogólnymi wymogami określonymi w art. 4 dyrektywy 2008/98/WE ***oraz z art. 32, 34, 35 i 36 niniejszego rozporządzenia.***	d) przetwarzają wszystkie pojazdy wycofane z eksploatacji oraz ich części, komponenty i materiały zgodnie z hierarchią postępowania z odpadami i ogólnymi wymogami określonymi w art. 4 dyrektywy 2008/98/WE***;***

Poprawka 248
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 3 – akapit 1 – litera d a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	da) po oczyszczeniu pojazdów wycofanych z eksploatacji z substancji szkodliwych i usunięciu z nich części wysyłają je do zakładu, gdzie poddaje się je strzępieniu;

Poprawka 249
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 3 – akapit 1 – litera d b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	db) przetwarzają otrzymany pojazd wycofany z eksploatacji w ciągu sześciu miesięcy od daty jego przekazania.

Poprawka 250
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów	4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów

delegowanych zgodnie z art. 50 w celu zmiany załącznika VII przez dostosowanie minimalnych wymogów dotyczących przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji do postępu naukowo-technicznego***.***	delegowanych zgodnie z art. 50 w celu zmiany załącznika VII przez dostosowanie minimalnych wymogów dotyczących przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji do postępu naukowo-technicznego ***w obszarze technologii przetwarzania, w tym przez:*** ***a) dodanie, usunięcie lub przegląd części i komponentów wymienionych w części C załącznika VII;*** ***b) zmianę lub uzupełnienie wymogów wymienionych w części G załącznika VII.***

Poprawka 251
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 27 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5. Państwa członkowskie zachęcają uprawnione zakłady przetwarzania do wprowadzenia certyfikowanych systemów zarządzania środowiskowego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1221/2009.	5. Państwa członkowskie zachęcają uprawnione zakłady przetwarzania do wprowadzenia certyfikowanych systemów zarządzania środowiskowego ***i do prowadzenia audytów*** zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1221/2009.

Poprawka 252
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] uprawnione zakłady przetwarzania i inne podmioty gospodarujące	1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] uprawnione zakłady przetwarzania i inne podmioty gospodarujące

odpadami zwracają się o to, aby ***pojazdom wycofanym*** z eksploatacji ***dostarczanym*** do nich do strzępienia towarzyszyły następujące dokumenty:	odpadami zwracają się o to, aby ***pojazdy wycofane*** z eksploatacji ***dostarczane*** do nich do strzępienia ***były oczyszczone z substancji szkodliwych zgodnie z art. 29, a ich części i komponenty usunięte zgodnie z art. 30 oraz aby*** towarzyszyły ***im*** następujące dokumenty:

Poprawka 253
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Podmioty gospodarujące odpadami przeprowadzające strzępienie pojazdów wycofanych z eksploatacji ***nie*** mogą mieszać ***pojazdów wycofanych*** z eksploatacji, ich części, ***komponentów*** i ***materiałów*** z odpadami opakowaniowymi i zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym.	3. ***Uprawnione zakłady przetwarzania i*** podmioty gospodarujące odpadami przeprowadzające strzępienie pojazdów wycofanych z eksploatacji mogą mieszać ***pojazdy wycofane*** z eksploatacji, ich części, ***komponenty*** i ***materiały*** z odpadami opakowaniowymi i zużytym sprzętem elektrycznym i elektronicznym***, pod warunkiem dotrzymania kryteriów i wartości dopuszczalnych podanych w części G załącznika VII oraz zapewnienia identyfikowalności na potrzeby sprawozdawczości, a także pod warunkiem, że proces strzępienia nie obniża jakości strumieni odpadów w porównaniu z oddzielnym przetwarzaniem, a wynik tych czynności spełnia wysokie normy jakości***.

Poprawka 254
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	3a. W procesie strzępienia podmioty gospodarujące odpadami zapewniają wysokie normy jakości uzyskanych frakcji stali, aluminium i miedzi określone w akcie delegowanym, o którym mowa w ust. 3b.

Poprawka 255
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 28 – ustęp 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	3b. Do ... [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca przypadającego po upływie 12 miesięcy od dnia wejścia rozporządzenia w życie] Komisja przyjmie akty delegowane zgodnie z art. 50 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez wprowadzenie szczegółowych wymogów dotyczących frakcji uzyskanych w wyniku strzępienia, w tym:
	a) całkowitej zawartości miedzi w głównej frakcji stalowej;
	b) frakcji stopów odlewniczych aluminium i frakcji stopów aluminium do obróbki plastycznej;
	c) niezbędnych procesów oddzielania i frakcji pozostałości z tych procesów.

Poprawka 256
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 29 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. ***Niezwłocznie*** po dostarczeniu pojazdu wycofanego z eksploatacji do uprawnionego zakładu przetwarzania zakład oczyszcza te pojazdy z substancji szkodliwych przed poddaniem ich dalszemu przetwarzaniu, zgodnie z minimalnymi wymogami określonymi w części B załącznika VII.	1. ***W terminie 30 dni*** po dostarczeniu pojazdu wycofanego z eksploatacji do uprawnionego zakładu przetwarzania zakład oczyszcza te pojazdy z substancji szkodliwych przed poddaniem ich dalszemu przetwarzaniu, zgodnie z minimalnymi wymogami określonymi w części B załącznika VII.

Poprawka 257
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 29 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Płyny i ciecze wymienione w części B załącznika VII zbiera się i składuje oddzielnie zgodnie z wymogami określonymi w części A załącznika VII. Oleje odpadowe zbiera się i składuje oddzielnie od pozostałych płynów i cieczy oraz przetwarza się je zgodnie z art. 21 dyrektywy 2008/98/WE.	2. Płyny i ciecze wymienione w części B załącznika VII zbiera się i składuje oddzielnie zgodnie z wymogami określonymi w części A załącznika VII. Oleje odpadowe zbiera się i składuje oddzielnie od pozostałych płynów i cieczy oraz przetwarza się je zgodnie z art. 21 dyrektywy 2008/98/WE. ***Płyny z systemów klimatyzacji używane w systemach zarządzania temperaturą zbiera się i składuje oddzielnie oraz odzyskuje zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/573[1a], a jeżeli jest to technicznie i ekonomicznie wykonalne, poddaje się je recyklingowi lub regeneracji do ponownego użycia.***

_____

[1a] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/573 z dnia 7 lutego 2024

	r. w sprawie fluorowanych gazów cieplarnianych, zmieniające dyrektywę (UE) 2019/1937 i uchylające rozporządzenie (UE) nr 517/2014 (Dz.U. L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj). http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

Poprawka 258
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 30 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Obowiązkowe usuwanie części i komponentów w celu ponownego użycia i recyklingu przed strzępieniem	Obowiązkowe usuwanie części i komponentów w celu ponownego użycia***, regeneracji, naprawy*** i recyklingu przed strzępieniem

Poprawka 259
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 30 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] uprawnione zakłady przetwarzania zapewniają, aby części i komponenty wymienione w części C załącznika VII zostały usunięte z pojazdu wycofanego z eksploatacji przed strzępieniem, po zakończeniu operacji oczyszczania z substancji szkodliwych, o których mowa w art. 29.	1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] uprawnione zakłady przetwarzania zapewniają, aby części i komponenty wymienione w części C załącznika VII zostały usunięte z pojazdu wycofanego z eksploatacji przed strzępieniem***. Aby zweryfikować jego potencjał rynkowy w zakresie ponownego użycia*, *regeneracji i naprawy, części te ocenia się zgodnie z art. 31 przed ich***

	demontażem. Ocenę tę przeprowadza się po zakończeniu operacji oczyszczania z substancji szkodliwych, o których mowa w art. 29.

Poprawka 260
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 30 – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	1a. Uprawnione zakłady przetwarzania dopilnowują, aby części i komponenty usunięte zgodnie z ust. 1, które nie mają potencjału rynkowego w zakresie ponownego użycia, regeneracji i naprawy, były przekazywane do recyklingu zgodnie z wymogami dotyczącymi przetwarzania określonymi w części F załącznika VII.

Poprawka 261
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 30 – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Ust. 1 nie ***ma zastosowania***, jeżeli uprawniony zakład przetwarzania wykaże, że technologie przetwarzania po strzępieniu umożliwiają oddzielenie materiałów od części i komponentów wymienionych w części C pkt 13–19 załącznika VII równie skutecznie jak ręczne procesy rozmontowywania lub półautomatyczne procesy demontażu.	***W przypadku gdy części i komponenty nie mają potencjału rynkowego w zakresie ponownego użycia, regeneracji i naprawy, ich usunięcie przed strzępieniem*** nie ***jest obowiązkowe***, jeżeli uprawniony zakład przetwarzania wykaże, że technologie przetwarzania po strzępieniu umożliwiają oddzielenie materiałów od części i komponentów wymienionych w części C pkt ***6 i*** 13–19 załącznika VII równie skutecznie

	jak ręczne procesy rozmontowywania lub półautomatyczne procesy demontażu ***i zapewniają równoważny materiał pochodzący z recyklingu***.

Poprawka 262
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 30 – ustęp 2 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do celów akapitu pierwszego uprawniony zakład przetwarzania dostarcza informacje wymienione w części G załącznika VII.	Do celów akapitu pierwszego uprawniony zakład przetwarzania ***spełnia wymogi wysokiej jakości strzępienia określone w akcie delegowanym, o którym mowa w art. 28 ust. 4, i*** dostarcza informacje wymienione w części G załącznika VII.

Poprawka 263
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 31 – ustęp 1 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Części i komponentów usuniętych podczas naprawy i konserwacji, z wyłączeniem części i komponentów wymienionych w części E załącznika VII, nie uznaje się za odpady i ocenia się, czy nadają się do ponownego użycia, regeneracji lub odnowienia.

Poprawka 264
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Od dnia [Urząd Publikacji: proszę	Od dnia [Urząd Publikacji: proszę

wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] ***każda osoba handlująca używanymi***, ***poddanymi*** regeneracji lub ***odnowionymi częściami zamiennymi*** i ***komponentami, w punkcie sprzedaży***:	wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] ***każdy podmiot gospodarczy sprzedający używane***, ***poddane*** regeneracji lub ***odnowione części zamienne*** i ***komponenty***:

Poprawka 265
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – akapit 1 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ba) wykazuje, że części i komponenty pochodzą od upoważnionego podmiotu gospodarczego.

Poprawka 266
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 32 – akapit 1 1a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Te wymogi dotyczące podmiotów gospodarczych mają zastosowanie niezależnie od zastosowanej techniki handlowej, w tym sprzedaży przez internet.

Poprawka 267
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 33 – ustęp 1 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego	Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego

rozporządzenia] państwa członkowskie stosują niezbędne zachęty do promowania ponownego użycia, regeneracji i odnawiania części i komponentów, niezależnie od tego, czy zostały one usunięte w trakcie użytkowania pojazdu, czy po jego wycofaniu z eksploatacji.	rozporządzenia] państwa członkowskie stosują niezbędne zachęty do promowania ponownego użycia, regeneracji***, modernizacji*** i odnawiania części i komponentów, niezależnie od tego, czy zostały one usunięte w trakcie użytkowania pojazdu, czy po jego wycofaniu z eksploatacji.

Poprawka 268
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 33 – ustęp 1 – akapit 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) stosowanie zachęt gospodarczych***, w tym ustanowienie obniżonej stawki VAT na używane***, ***poddane*** regeneracji lub ***odnowione*** części ***zamienne*** i ***komponenty***.	b) stosowanie zachęt gospodarczych ***służących nagradzaniu producentów wykraczających poza minimalne standardy***, ***aby jeszcze bardziej stymulować wykorzystanie używanych, poddanych*** regeneracji lub ***odnowionych*** części ***zamiennych*** i ***komponentów***.

Poprawka 269
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 33 – ustęp 1 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki informują Komisję o zachętach przyjętych zgodnie z niniejszym artykułem.

Poprawka 270
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 34 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień rok kalendarzowy następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie ***zapewniają*** osiągnięcie następujących celów przez podmioty gospodarujące odpadami:	1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień rok kalendarzowy następującego po 36 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie ***przyjmują niezbędne środki zapewniające*** osiągnięcie następujących celów przez podmioty gospodarujące odpadami:

Poprawka 271
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 34 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień ***rok kalendarzowy*** następującego po 60 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie zapewniają osiągnięcie przez podmioty gospodarujące odpadami rocznego celu w zakresie recyklingu tworzyw sztucznych na poziomie co najmniej 30 % całkowitej masy tworzyw sztucznych zawartych w pojazdach ***dostarczonych podmiotom gospodarującym odpadami***.	2. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień ***roku kalendarzowego*** następującego po 60 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie zapewniają osiągnięcie przez podmioty gospodarujące odpadami rocznego celu w zakresie recyklingu tworzyw sztucznych na poziomie co najmniej 30 % całkowitej masy tworzyw sztucznych zawartych w pojazdach ***wycofanych z eksploatacji***.

Poprawka 272
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 34 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2a. Masa tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu

	oraz całkowita masa tworzyw sztucznych, o których mowa w ust. 1 i 2, nie obejmuje elastomerów ani tworzyw termoutwardzalnych innych niż pianki poliuretanowe.

Poprawka 273
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 36 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji może odbywać się poza terytorium Unii, pod warunkiem że przemieszczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji jest zgodne z rozporządzeniem (***WE***) ***nr 1013/2006***.	1. Przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji może odbywać się poza terytorium Unii, pod warunkiem że przemieszczanie pojazdów wycofanych z eksploatacji jest zgodne z rozporządzeniem (***UE***) ***2024/1157***.

Poprawka 274
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 36 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Przemieszczenia pojazdów wycofanych z eksploatacji z Unii do państwa trzeciego zgodnie z ust. 1 zalicza się na poczet wypełnienia zobowiązań i celów określonych w art. 34 tylko wtedy, gdy eksporter pojazdów wycofanych z eksploatacji przedstawi dowód w postaci dokumentu zatwierdzony przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, wykazujący, że przetwarzanie odbyło się w warunkach ***zasadniczo równoważnych*** z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz z wymogami w zakresie zdrowia ludzkiego i ochrony środowiska określonymi	2. Przemieszczenia pojazdów wycofanych z eksploatacji z Unii do państwa trzeciego zgodnie z ust. 1 zalicza się na poczet wypełnienia zobowiązań i celów określonych w art. 34 tylko wtedy, gdy eksporter pojazdów wycofanych z eksploatacji przedstawi dowód w postaci dokumentu zatwierdzony przez właściwy organ w państwie przeznaczenia, wykazujący, że przetwarzanie odbyło się w warunkach ***uznanych za równoważne*** z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz z wymogami w zakresie zdrowia ludzkiego i ochrony środowiska określonymi

w innych przepisach Unii.	w innych przepisach Unii.

Poprawka 275
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 36 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2a. W celu rozróżnienia między przemieszczaniem pojazdów używanych i pojazdów wycofanych z eksploatacji właściwe organy państw członkowskich mogą przeprowadzać kontrole i sprawdzać, czy pojazdy używane, co do których istnieje podejrzenie, że są pojazdami wycofanymi z eksploatacji, spełniają minimalne wymogi określone w załączniku I.
	Jeżeli kontrole potwierdzą, że dane pojazdy kwalifikują się jako pojazdy wycofane z eksploatacji, kosztami kontroli i związanego z nią przechowywania można obciążyć podmiot gospodarczy odpowiedzialny za przemieszczanie.

Poprawka 276
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Rozdział V – sekcja 1 – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
SEKCJA 1	***skreśla się***
Status pojazdów używanych	

Poprawka 277
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 37 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Rozróżnienie między pojazdami używanymi a pojazdami wycofanymi z eksploatacji	Rozróżnienie między pojazdami używanymi a pojazdami wycofanymi z eksploatacji ***do celów wywozu***

Poprawka 278
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 37 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Do celów ***przeniesienia własności*** pojazdu używanego właściciel pojazdu musi być w stanie ***wykazać*** każdej osobie fizycznej lub prawnej zainteresowanej ***nabyciem własności*** danego pojazdu ***lub właściwym organom***, że pojazd nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. ***Oceniając status pojazdu używanego, właściciel pojazdu, inne podmioty gospodarcze i*** właściwe organy ***sprawdzają, czy spełnione są*** kryteria określone w załączniku I w ***celu ustalenia***, czy ***nie jest to*** pojazd ***wycofany*** z eksploatacji.	Do celów ***wywozu*** pojazdu używanego właściciel pojazdu musi być w stanie ***przedstawić organom celnym lub*** każdej osobie fizycznej lub prawnej zainteresowanej ***przywozem*** danego pojazdu ***dokumentację potwierdzającą***, że pojazd nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji. ***Dokumentacja ta składa się z ważnego świadectwa zdatności do ruchu drogowego albo – jeżeli takie świadectwo nie jest dostępne – z oceny przeprowadzonej przez*** właściwe organy ***odpowiedzialne za świadectwa zdatności do ruchu drogowego w oparciu o*** kryteria określone w załączniku I***.*** W ***przypadku wątpliwości***, czy ***pojazd używany może być pojazdem wycofanym z eksploatacji, właściwe organy mogą zażądać od właściciela pojazdu przedstawienia dodatkowej dokumentacji potwierdzającej, że dany*** pojazd ***nie jest pojazdem wycofanym*** z eksploatacji. ***Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia] państwa członkowskie***

	publikują wykaz co najmniej jednego właściwego organu, który może przeprowadzić ocenę, o której mowa w akapicie 1.

Poprawka 279
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 38 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po ***36*** miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] pojazdy używane, które mają zostać wywiezione, podlegają kontrolom i wymogom określonym w niniejszej sekcji.	1. Od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po ***24*** miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] pojazdy używane, które mają zostać wywiezione, podlegają kontrolom i wymogom określonym w niniejszej sekcji.

Poprawka 280
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 38 – ustęp 3 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) nie są pojazdami wycofanymi z eksploatacji ***w oparciu o kryteria wymienione w załączniku I***;	a) nie są pojazdami wycofanymi z eksploatacji ***zgodnie z art. 37***;

Poprawka 281
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 38 – ustęp 3 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) uznaje się je za zdatne do ruchu drogowego w państwie członkowskim ostatniej rejestracji, zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. a) i b) oraz art. 8 dyrektywy 2014/45/UE.	***skreśla się***

Poprawka 282
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 38 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
7. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 niniejszego rozporządzenia w celu zmiany kryteriów wymienionych w załączniku I określających, czy pojazd używany jest pojazdem wycofanym z eksploatacji.	***skreśla się***

Poprawka 283
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 39 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Przed zwolnieniem do wywozu pojazdów używanych organy celne weryfikują drogą elektroniczną i w sposób zautomatyzowany za pośrednictwem systemów elektronicznych, o których mowa w art. 45, czy na podstawie numeru identyfikacyjnego pojazdu i informacji o państwie członkowskim ostatniej rejestracji pojazd jest ***uznawany za*** zdatny do ruchu drogowego zgodnie z art. ***38 ust. 3 lit. b)***.	1. Przed zwolnieniem do wywozu pojazdów używanych organy celne weryfikują drogą elektroniczną i w sposób zautomatyzowany za pośrednictwem systemów elektronicznych, o których mowa w art. 45, czy na podstawie numeru identyfikacyjnego pojazdu i informacji o państwie członkowskim ostatniej rejestracji pojazd jest zdatny do ruchu drogowego ***lub czy nie jest pojazdem wycofanym z eksploatacji*** zgodnie z art. ***37***.

Poprawka 284
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 39 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. W przypadku gdy informacje przekazane lub	2. W przypadku gdy informacje przekazane lub

udostępnione organom celnym nie odpowiadają informacjom zawartym w krajowych rejestrach pojazdów i krajowych systemach elektronicznych dotyczących zdatności do ruchu drogowego na podstawie ust. 1, organy celne nie zwalniają danego pojazdu do wywozu i informują o tym ***zainteresowany podmiot gospodarczy*** za pośrednictwem tych systemów.	udostępnione organom celnym nie odpowiadają informacjom zawartym w krajowych rejestrach pojazdów i krajowych systemach elektronicznych dotyczących zdatności do ruchu drogowego na podstawie ust. 1, organy celne nie zwalniają danego pojazdu do wywozu i informują o tym ***zainteresowaną osobę fizyczną lub prawną*** za pośrednictwem tych systemów.

Poprawka 285
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 40 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 50 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez określenie warunków zgodności, o których mowa w ust. 2***, w tym*** warunków szczególnych mających zastosowanie do przywozu pojazdów używanych przez państwo trzecie przywozu związanych z ochroną środowiska i bezpieczeństwem ruchu drogowego, jeżeli to państwo trzecie zgłosiło takie warunki Komisji. Warunki te można zweryfikować na podstawie informacji dostępnych w systemach elektronicznych, o których mowa w art. 45 ust. 1.	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 ***dotyczącym*** warunków szczególnych mających zastosowanie do przywozu pojazdów używanych przez państwo trzecie przywozu związanych z ochroną środowiska i bezpieczeństwem ruchu drogowego, jeżeli to państwo trzecie zgłosiło takie warunki Komisji. Warunki te można zweryfikować na podstawie informacji dostępnych w systemach elektronicznych, o których mowa w art. 45 ust. 1.

Poprawka 286
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 40 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	3a. Komisja publikuje i regularnie aktualizuje na specjalnym portalu internetowym zgłoszone szczególne warunki związane z ochroną środowiska lub bezpieczeństwem ruchu drogowego nałożone przez państwa trzecie zgodnie z ust. 3.

Poprawka 287
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 41 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Jeżeli ***istnieją uzasadnione powody, aby sądzić***, że pojazd używany, który ma zostać wywieziony, może nie spełniać wymogów niniejszej sekcji, ***organy celne*** zatrzymują zwolnienie tego pojazdu używanego do wywozu. Organy te niezwłocznie powiadamiają również właściwe organy o zatrzymaniu i przekazują wszelkie istotne informacje potrzebne do ustalenia, czy pojazd używany spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia i może zostać zwolniony do wywozu.	1. Jeżeli ***organy celne podejrzewają***, że pojazd używany, który ma zostać wywieziony, może nie spełniać wymogów niniejszej sekcji, ***niezwłocznie*** zatrzymują zwolnienie tego pojazdu używanego do wywozu ***do czasu uzyskania wszystkich informacji niezbędnych do podjęcia ostatecznej decyzji***. Organy te niezwłocznie powiadamiają również właściwe organy o zatrzymaniu i przekazują wszelkie istotne informacje potrzebne do ustalenia, czy pojazd używany spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia i może zostać zwolniony do wywozu.

Poprawka 288
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 42 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Po każdym zwolnieniu do	3. Po każdym zwolnieniu do

wywozu pojazdu używanego organy celne powiadamiają o tym zwolnieniu do wywozu właściwy organ państwa członkowskiego, w którym dany pojazd był zarejestrowany w momencie wywozu.	wywozu pojazdu używanego organy celne powiadamiają o tym zwolnieniu do wywozu właściwy organ państwa członkowskiego, w którym dany pojazd był zarejestrowany w momencie wywozu. ***Właściwy organ tego państwa członkowskiego odnotowuje te informacje w krajowym rejestrze pojazdów.***

Poprawka 289
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 45 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. System elektroniczny MOVE-HUB opracowany przez Komisję wykorzystuje się do wymiany numerów identyfikacyjnych pojazdów oraz informacji na temat rejestracji pojazdów i ich zdatności do ruchu drogowego między krajowymi rejestrami pojazdów i elektronicznymi systemami dotyczącymi zdatności do ruchu drogowego państw członkowskich, a także do łączenia się z unijnym środowiskiem jednego okienka w dziedzinie ceł, w stosownych przypadkach na potrzeby kontroli i wymogów określonych w niniejszej sekcji.	1. System elektroniczny MOVE-HUB opracowany przez Komisję wykorzystuje się do wymiany ***i weryfikacji*** numerów identyfikacyjnych pojazdów oraz informacji na temat rejestracji pojazdów i ich zdatności do ruchu drogowego między krajowymi rejestrami pojazdów i elektronicznymi systemami dotyczącymi zdatności do ruchu drogowego państw członkowskich, a także do łączenia się z unijnym środowiskiem jednego okienka w dziedzinie ceł, w stosownych przypadkach na potrzeby kontroli i wymogów określonych w niniejszej sekcji.

Poprawka 290
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 45 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	3a. Obowiązek przewidziany w ust. 1 jest spełniony, jeżeli do celów połączenia z systemem elektronicznym

	MOVE-HUB państwa członkowskie korzystają z europejskiego systemu informacji o pojazdach i prawach jazdy (EUCARIS).

Poprawka 291
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 45 – ustęp 5 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające rozwiązania niezbędne do wdrożenia funkcji MOVE-HUB, o których mowa w ust. 2, w tym aspekty techniczne niezbędne do wzajemnego połączenia krajowych systemów elektronicznych z MOVE-HUB, warunki połączenia z MOVE-HUB, dane, które mają być przesyłane przez systemy krajowe, oraz format przesyłania tych danych przez połączone systemy krajowe.	***Do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień miesiąca następującego po 18 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]*** Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające rozwiązania niezbędne do wdrożenia funkcji MOVE-HUB, o których mowa w ust. 2, w tym aspekty techniczne niezbędne do wzajemnego połączenia krajowych systemów elektronicznych z MOVE-HUB, warunki połączenia z MOVE-HUB, dane, które mają być przesyłane przez systemy krajowe, oraz format przesyłania tych danych przez połączone systemy krajowe.

Poprawka 292
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 46 – ustęp 1 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	aa) punktów zbierania;

Poprawka 293
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 46 – ustęp 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) innych zakładów i podmiotów gospodarczych, które mogą przetwarzać pojazdy wycofane z eksploatacji.	c) innych zakładów i podmiotów gospodarczych, które mogą przetwarzać pojazdy wycofane z eksploatacji ***lub sprzedawać używane części zamienne i komponenty usunięte z pojazdów wycofanych z eksploatacji***.

Poprawka 294
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 46 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Państwa członkowskie przeprowadzają również kontrole dotyczące wywozu pojazdów używanych w celu sprawdzenia zgodności z art. 38.	3. Państwa członkowskie przeprowadzają również ***regularne*** kontrole dotyczące wywozu pojazdów używanych w celu sprawdzenia zgodności z art. 38.

Poprawka 295
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 46 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	3a. Państwa członkowskie opracowują plan kontroli w celu identyfikacji i monitorowania nielegalnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Poprawka 296
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 47 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Państwa członkowskie ustanawiają, w odniesieniu do	1. Państwa członkowskie ustanawiają, w odniesieniu do

wszystkich właściwych organów zaangażowanych w egzekwowanie niniejszego rozporządzenia, skuteczne mechanizmy umożliwiające tym organom współpracę i koordynację na szczeblu krajowym w zakresie opracowywania i wdrażania polityki i działań dotyczących egzekwowania przepisów związanych z monitorowaniem rejestracji pojazdów, wyrejestrowywaniem, zatrzymaniem i unieważnianiem rejestracji, a także zapobieganiem nielegalnemu przetwarzaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji.	wszystkich właściwych organów zaangażowanych w egzekwowanie niniejszego rozporządzenia, skuteczne mechanizmy umożliwiające tym organom współpracę i koordynację na szczeblu krajowym w zakresie opracowywania i wdrażania polityki i działań dotyczących egzekwowania przepisów związanych z monitorowaniem rejestracji pojazdów, wyrejestrowywaniem, zatrzymaniem i unieważnianiem rejestracji, ***zaginionymi pojazdami, wydawaniem świadectw złomowania, wywozem pojazdów używanych,*** a także zapobieganiem nielegalnemu przetwarzaniu ***i wywozowi*** pojazdów wycofanych z eksploatacji.

Poprawka 297
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 47 – ustęp 2 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Państwa członkowskie współpracują, dwustronnie i wielostronnie, z innymi państwami członkowskimi w celu ułatwienia zapobiegania nielegalnemu przetwarzaniu pojazdów wycofanych z eksploatacji i jego wykrywania. Za pośrednictwem elektronicznego systemu wymiany, o którym mowa w art. 45, wymieniają się one stosownymi informacjami dotyczącymi rejestracji pojazdów, ich wyrejestrowania oraz zatrzymania i anulowania rejestracji. Państwa członkowskie wymieniają się również	Państwa członkowskie współpracują, dwustronnie i wielostronnie, z innymi państwami członkowskimi w celu ułatwienia zapobiegania nielegalnemu przetwarzaniu ***i wywozowi*** pojazdów wycofanych z eksploatacji i jego wykrywania ***oraz rozwiązania kwestii zaginionych pojazdów***. Za pośrednictwem elektronicznego systemu wymiany, o którym mowa w art. 45, wymieniają się one stosownymi informacjami dotyczącymi rejestracji pojazdów, ich wyrejestrowania oraz zatrzymania i anulowania rejestracji. Państwa członkowskie

stosownymi informacjami na temat uprawnionych zakładów przetwarzania oraz podmiotów zajmujących się naprawą i konserwacją, które nie są uprawnionymi zakładami przetwarzania, a także innych zakładów i podmiotów gospodarczych, które mogą wykonywać czynności związane z przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji. Państwa członkowskie będą dzielić się doświadczeniem i wiedzą na temat środków egzekwowania prawa w ramach ustanowionych struktur.	wymieniają się również stosownymi informacjami na temat uprawnionych zakładów przetwarzania oraz podmiotów zajmujących się naprawą i konserwacją, które nie są uprawnionymi zakładami przetwarzania, a także innych zakładów i podmiotów gospodarczych, które mogą wykonywać czynności związane z przetwarzaniem pojazdów wycofanych z eksploatacji. Państwa członkowskie będą dzielić się doświadczeniem i wiedzą na temat środków egzekwowania prawa w ramach ustanowionych struktur.

Poprawka 298
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 47 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	3a. Do celów niniejszego artykułu oraz aby ułatwić współpracę między państwami członkowskimi, Komisja tworzy i nadzoruje sieć koordynacyjną w celu zapewnienia skutecznej koordynacji krajowych polityk egzekwowania prawa. Sieć koordynacyjna składa się z przedstawicieli każdego państwa członkowskiego i Komisji.

Poprawka 299
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 47 – ustęp 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	3b. Sieć koordynacyjna promuje wymianę najlepszych

	praktyk, ułatwia jednolitą interpretację i jednolite egzekwowanie niniejszego rozporządzenia, wymienia informacje na temat działań w zakresie egzekwowania prawa, opracowuje procedurę elektronicznej wymiany informacji i inicjuje wspólne działania w zakresie egzekwowania przepisów.

Poprawka 300
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 49 – ustęp 1 – akapit 1 – litera e a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ea) liczba i masa pojazdów wycofanych z eksploatacji przywiezionych z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego lub przekazanych z tych państw do dalszego przetwarzania;

Poprawka 301
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 49 – ustęp 1 – akapit 1 – litera e b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	eb) liczba pojazdów używanych dopuszczonych do wywozu lub przywiezionych z państwa trzeciego;

Poprawka 302
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 49 – ustęp 1 – akapit 1 – litera m a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ma) ilości surowców krytycznych usunięte lub odzyskane z pojazdów

wycofanych z eksploatacji.

Poprawka 303
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 49 – ustęp 3 – akapit 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) zachęty wprowadzone w celu propagowania ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów zgodnie z art. 33;	a) zachęty wprowadzone w celu propagowania ponownego użycia, regeneracji i odnowienia części i komponentów zgodnie z art. 33 ***oraz ich wpływ***;

Poprawka 304
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 49 – ustęp 3 – akapit 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Komisja przeprowadza przegląd sprawozdań przedłożonych przez państwa członkowskie oraz***, w stosownych przypadkach, sporządza*** sprawozdania dotyczące otrzymanych informacji w celu ułatwienia wymiany informacji na temat najlepszych praktyk stosowanych w państwach członkowskich.	Komisja przeprowadza przegląd sprawozdań przedłożonych przez państwa członkowskie oraz ***sporządza i publikuje*** sprawozdania dotyczące otrzymanych informacji w celu ***oceny wdrażania niniejszego rozporządzenia w państwach członkowskich i*** ułatwienia wymiany informacji na temat najlepszych praktyk stosowanych w państwach członkowskich.

Poprawka 305
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 49 – ustęp 5 – akapit 1 – litera a – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(i) metodę określania ilości i masy części, komponentów i materiałów usuniętych do celów, o których mowa w ust. 1 lit. g), h) oraz ***i***);	(i) metodę określania ilości i masy części, komponentów i materiałów usuniętych do celów, o których mowa w ust. 1 lit. g), h)***, i)*** oraz ***ma***);

Poprawka 306
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 49 – ustęp 5 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) format sprawozdawczości wobec Komisji, o której mowa w ust. 1, a także format sprawozdania z kontroli jakości.	b) format sprawozdawczości wobec Komisji, o której mowa w ust. 1, ***2 i 3,*** a także format sprawozdania z kontroli jakości.

Poprawka 307
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 49 – ustęp 5 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 2.	Te akty wykonawcze przyjmuje się ***do dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = pierwszy dzień miesiąca następującego po 24 miesiącach od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]*** zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 51 ust. 2.

Poprawka 308
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 49 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6. Producenci, organizacje odpowiedzialności producenta, podmioty gospodarujące odpadami i inne odpowiednie podmioty gospodarcze przekazują właściwym organom dokładne i wiarygodne dane umożliwiające państwom członkowskim wypełnienie obowiązków sprawozdawczych spoczywających na nich na mocy niniejszego artykułu.	*(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)*

Poprawka 309
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 50 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 3, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 3, art. 21 ust. 2, art. 22 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 38 ust. 7 i art. 40 ust. 3 powierza się Komisji na okres 5 lat od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.	2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 4, art. 6 ust. ***2, art. 6 ust.*** 3, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 3, art. 21 ust. 2, art. 22 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 38 ust. 7 i art. 40 ust. 3 ***[ostateczny wykaz zostanie zaktualizowany po zakończeniu negocjacji],*** powierza się Komisji na okres 5 lat od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

Poprawka 310
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 50 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 3, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 3, art. 21 ust. 2, art. 22 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 38 ust. 7 i art. 40 ust. 3, może zostać w dowolnym momencie	3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 4, art. ***6 ust. 2, art.*** 6 ust. 3, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 3, art. 21 ust. 2, art. 22 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 38 ust. 7 i art. 40 ust. 3 ***[ostateczny***

odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.	***wykaz zostanie zaktualizowany po zakończeniu negocjacji]***, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

Poprawka 311
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 50 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 4, art. 6 ust. 3, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 3, art. 21 ust. 2, art. 22 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 38 ust. 7 i art. 40 ust. 3 ***wchodzi*** w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.	6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 4, art. 6 ust. ***2, art. 6 ust.*** 3, art. 6 ust. 4, art. 7 ust. 3, art. 9 ust. 7, art. 11 ust. 3, art. 12 ust. 3, art. 21 ust. 2, art. 22 ust. 4, art. 27 ust. 4, art. 38 ust. 7 i art. 40 ust. 3 ***[ostateczny wykaz zostanie zaktualizowany po zakończeniu negocjacji] wchodzi*** w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Poprawka 312
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 55 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Do dnia 31 grudnia 203* r. [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień roku następującego po 95 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja dokonuje przeglądu i sporządza sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia i jego wpływu na środowisko, zdrowie ludzi i funkcjonowanie jednolitego rynku oraz przedkłada je Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.	1. Do dnia 31 grudnia 203* r. [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę = ostatni dzień roku następującego po 95 miesiącach od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja dokonuje przeglądu i sporządza sprawozdanie dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia i jego wpływu na środowisko, zdrowie ludzi i funkcjonowanie jednolitego rynku oraz przedkłada je Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. ***W stosownych przypadkach do sprawozdania dołącza się wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia.***

Poprawka 313
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 55 – ustęp 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) konieczności rozszerzenia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, w szczególności przepisów rozdziałów II i III, a także rozdziału IV sekcja II, na pojazdy kategorii L_3e, L_4e, L_5e, L_6e i L_7e określonych w art. 4 ust. 2 ***lit. c)–g)*** rozporządzenia (UE) nr 168/2013 oraz pojazdów kategorii M_2, M_3, N_2, N_3 oraz O określonych w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858;	a) konieczności rozszerzenia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia, w szczególności przepisów rozdziałów II i III, a także rozdziału IV sekcja II, na pojazdy kategorii L***1e, L2e, L***3e, L4e, L5e, L6e i L7e określonych w art. 4 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 168/2013 oraz pojazdów kategorii M_2, M_3, N_2, N_3 oraz O określonych w art. 4 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/858;

Poprawka 314
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 55 – ustęp 2 – litera a a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	aa) konieczności rozszerzenia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia na pojazdy, które uzyskały homologację typu w ramach wielostopniowej homologacji typu, oraz na samochody kempingowe i przyczepy kempingowe;

Poprawka 315
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 55 – ustęp 2 – litera e a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ea) wpływu środków dotyczących wywozu pojazdów używanych określonych w rozdziale V oraz zakresu, w jakim rozwiązano problem zaginionych pojazdów, w tym szacunkowej liczby zaginionych pojazdów;

Poprawka 316
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 55 – ustęp 2 – litera e b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	eb) środków dotyczących przepisów w sprawie procesów, które mogą mieć wpływ na wysokiej jakości recykling pojazdów po ich wycofaniu z eksploatacji;

Poprawka 317
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 55 – ustęp 2 – litera e c (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ec) wpływu różnic w krajowych kryteriach zdatności do ruchu drogowego na wywóz pojazdów używanych i rynek wewnętrzny.

Poprawka 318
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 55 – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	2a. Do dnia [60 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] Komisja przeprowadza ocenę, aby stwierdzić, na podstawie oświadczeń złożonych zgodnie z art. 10, czy producenci są na dobrej drodze do osiągnięcia celów w zakresie tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu określonych w art. 6 ust. 1. Ocena ta obejmuje w szczególności:
	a) dostępność odpowiednich technologii recyklingu tworzyw sztucznych;
	b) wystarczającą dostępność tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu;
	c) poziom jakości tworzyw sztucznych pochodzących z recyklingu w porównaniu z wymaganym poziomem bezpieczeństwa; oraz
	d) techniczne i gospodarcze trudności w osiągnięciu celu.
	Na podstawie tej oceny Komisja może, w stosownych

	przypadkach, przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek ustawodawczy w sprawie zmiany celów określonych w art. 6 ust. 1, aby przewidzieć odstępstwa od zakresu, harmonogramu lub poziomu minimalnych wartości procentowych określonych w tym artykule.

Poprawka 319
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część A – punkt 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Naprawa pojazdu jest niemożliwa ***z technicznego punktu widzenia***, jeśli spełnia on co najmniej jeden z następujących kryteriów:	1. Naprawa pojazdu jest niemożliwa, jeśli spełnia on co najmniej jeden z następujących kryteriów:

Poprawka 320
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część A – punkt 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) został pocięty na kawałki lub ***rozebrany***;	a) został pocięty na kawałki lub ***rozmontowany do celów ponownego użycia części lub nie jest już eksploatowany jako pojazd***;

Poprawka 321
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część A – punkt 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) został zaspawany lub zamknięty z wykorzystaniem pianki izolacyjnej;	***skreśla się***

Poprawka 322
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część A – punkt 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) został ***całkowicie*** spalony do tego stopnia, że komora silnika lub przedział pasażerski zostały zniszczone;	c) został spalony do tego stopnia, że komora silnika lub przedział pasażerski zostały ***całkowicie*** zniszczone;

Poprawka 323
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część A – punkt 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
d) został zanurzony w wodzie do poziomu powyżej tablicy rozdzielczej;	*(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)*

Poprawka 324
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część A – punkt 1 – litera e – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
e) nie można naprawić ani wymienić jednego lub kilku z poniższych komponentów pojazdu:	e) ***z technicznego punktu widzenia*** nie można naprawić ani wymienić jednego lub kilku z poniższych komponentów pojazdu:

Poprawka 325
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część A – punkt 1 – litera f

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
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	f) komponenty konstrukcyjne i zabezpieczające mają wady techniczne, które są nieodwracalne***, a uszkodzenia są na tyle rozległe***, że ***z technicznego punktu widzenia naprawa lub wymiana nie są***

nadmierna korozja perforacyjna;	***wykonalne bez naruszenia trwałej integralności konstrukcyjnej pojazdu*** lub ***bezpieczeństwa ruchu drogowego***;

Poprawka 326
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część A – punkt 1 – litera g

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
g) naprawa wymaga wymiany silnika, skrzyni biegów, karoserii lub zespołu podwozia, skutkującej utratą pierwotnej identyfikacji pojazdu.	***skreśla się***

Poprawka 327
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część A – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Naprawa pojazdu jest niemożliwa z ekonomicznego punktu widzenia, jeżeli jego wartość rynkowa jest niższa niż koszt niezbędnych napraw koniecznych do przywrócenia go w Unii do stanu technicznego, który byłby wystarczający do uzyskania świadectwa zdatności do ruchu drogowego w państwie członkowskim, w którym pojazd był zarejestrowany przed naprawą.	***skreśla się***

Poprawka 328
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część A – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Naprawę pojazdu można uznać za niemożliwą z technicznego punktu widzenia, gdy:	***skreśla się***
a) został on zanurzony w wodzie do poziomu poniżej tablicy rozdzielczej i uszkodzeniu uległ silnik lub układ elektryczny;	
b) nie są do niego przymocowane drzwi;	
c) paliwo lub pary paliwa wyciekły, stwarzając ryzyko pożaru i wybuchu;	
d) gaz wyciekł z układu gazu płynnego, stwarzając ryzyko pożaru i wybuchu;	
e) płyny eksploatacyjne (paliwo, płyn hamulcowy, płyn zapobiegający zamarzaniu, kwas akumulatorowy, ciecz chłodząca) wyciekły, stwarzając ryzyko zanieczyszczenia wody; lub	
f) hamulce i komponenty układu kierowniczego są nadmiernie zużyte.	
Jeżeli jeden z tych warunków jest spełniony, przeprowadza się indywidualną ocenę techniczną w celu ustalenia, czy stan techniczny pojazdu byłby wystarczający do uzyskania świadectwa zdatności do ruchu drogowego w państwie członkowskim, w którym pojazd był zarejestrowany przed naprawą.	

Poprawka 329
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Poniższe kryteria można również wykorzystać jako dodatkowe uzasadnienie w celu ustalenia, czy pojazd używany jest pojazdem wycofanym z eksploatacji:	Poniższe kryteria można również wykorzystać ***podczas indywidualnej oceny*** jako dodatkowe uzasadnienie w celu ustalenia, czy pojazd używany jest pojazdem wycofanym z eksploatacji:

Poprawka 330
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) ***jego właściciel nie*** jest ***znany***;	b) ***nie można ustalić, kto*** jest ***właścicielem***;

Poprawka 331
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – akapit 1 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) pojazd nie był poddawany wymaganemu krajowemu technicznemu badaniu zdatności do ruchu drogowego przez okres dłuższy niż dwa lata od daty, kiedy było ono wymagane po raz ostatni;	***skreśla się***

Poprawka 332
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – akapit 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
d) nie jest odpowiednio zabezpieczony przed uszkodzeniem podczas przechowywania, transportu, załadunku i rozładunku; ***lub***	d) nie jest odpowiednio zabezpieczony przed uszkodzeniem podczas przechowywania, transportu, załadunku i rozładunku;

Poprawka 333
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – akapit 1 – litera e

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
e) został przekazany do przetworzenia do uprawnionego punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania odpadów***.***	e) został przekazany do przetworzenia do uprawnionego punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania odpadów***;***

Poprawka 334
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – akapit 1 – litera e a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ea) został zanurzony w wodzie do poziomu poniżej tablicy rozdzielczej i uszkodzeniu uległ silnik lub układ elektryczny;

Poprawka 335
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – akapit 1 – litera e b (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	eb) paliwo lub pary paliwa wyciekły, stwarzając ryzyko pożaru i wybuchu; lub

Poprawka 336
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – akapit 1 – litera e c (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ec) gaz wyciekł z układu gazu płynnego, stwarzając ryzyko pożaru i wybuchu;

Poprawka 337
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik I – część B – akapit 1 – litera e d (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ed) płyny eksploatacyjne (paliwo, płyn hamulcowy, płyn zapobiegający zamarzaniu, kwas akumulatorowy, ciecz chłodząca) wyciekły, stwarzając ryzyko zanieczyszczenia wody.

Poprawka 338
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część A – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Nietechniczny opis działań planowanych w celu zapewnienia, aby pojazdy ***należące do danego typu pojazdu nadal*** spełniały wymogi prawne, o których mowa w art. 4–7, przez cały okres ich produkcji.	1. Nietechniczny opis działań planowanych w celu zapewnienia, aby pojazdy spełniały wymogi prawne, o których mowa w art. 4–7, przez cały okres ich produkcji.

Poprawka 339
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część A – punkt 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) sprawdzania informacji otrzymanych od dostawców;	b) sprawdzania ***kompletności*** informacji otrzymanych od dostawców;

Poprawka 340
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część A – punkt 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) prawidłowego reagowania w przypadkach,	***skreśla się***

gdy dane otrzymane od dostawców wskazują na ryzyko niezgodności z wymogami art. 4, 5 lub 6.

Poprawka 341
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część A – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. Informacje na temat założeń dotyczących stosowanych technologii przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji, odpowiedniego postępu technologicznego w zakresie technologii przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji oraz inwestycji w zdolności w zakresie takich technologii ***w momencie składania wniosku o udzielenie homologacji typu, które producent wykorzystał do obliczenia poziomu zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku zgodnie z art. 4 w odniesieniu do danego typu pojazdu.***	3. Informacje na temat założeń dotyczących stosowanych technologii przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji, odpowiedniego postępu technologicznego w zakresie technologii przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji oraz inwestycji w zdolności w zakresie takich technologii***;***

Poprawka 342
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część A – punkt 5 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
5. Wykaz działań, które producent zobowiązuje się przeprowadzić w celu zapewnienia, aby przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji ***danego typu*** odbywało się zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, ze szczególnym naciskiem na:	5. Wykaz działań, które producent zobowiązuje się przeprowadzić w celu zapewnienia, aby przetwarzanie pojazdów wycofanych z eksploatacji odbywało się zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, ze szczególnym naciskiem na:

Poprawka 343
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część A – punkt 5 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) środki mające na celu ułatwienie usuwania części wskazanych w części C załącznika VII;	a) środki mające na celu ułatwienie ***niepowodującego uszkodzeń*** usuwania części wskazanych w części C załącznika VII;

Poprawka 344
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część A – punkt 5 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) środki przyczyniające się do rozwoju technologii recyklingu materiałów stosowanych w pojazdach, w przypadku których takie technologie nie są powszechnie dostępne na skalę komercyjną ***w momencie składania wniosku o udzielenie homologacji typu***;	b) ***we współpracy z podmiotami gospodarującymi odpadami lub instytutami badawczymi,*** środki przyczyniające się do rozwoju technologii recyklingu materiałów ***i komponentów*** stosowanych w pojazdach, w przypadku których takie technologie nie są powszechnie dostępne na skalę komercyjną;

Poprawka 345
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część A – punkt 5 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) monitorowanie, w jaki sposób części, komponenty i materiały zawarte w pojazdach należących do danego typu pojazdu są w praktyce ponownie używane, poddawane recyklingowi i odzyskiwane;	***skreśla się***

Poprawka 346
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część A – punkt 5 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
d) środki mające na celu sprostanie wyzwaniom związanym z wykorzystaniem materiałów i technik, które przeszkadzają w łatwym demontażu lub poważnie utrudniają recykling***, na przykład spoiwa lub materiały wzmacniane włóknami***;	d) środki mające na celu sprostanie wyzwaniom związanym z wykorzystaniem materiałów i technik, które przeszkadzają w łatwym demontażu lub poważnie utrudniają recykling;

Poprawka 347
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część A – punkt 5 – litera e a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ea) działania badawczo-rozwojowe prowadzone w celu realizacji działań, o których mowa w lit. a)–e).

Poprawka 348
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część A – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
6. Opis charakteru i formy działań, o których mowa w pkt 5, na przykład inwestycji w badania i rozwój, inwestycji w rozwój technologii recyklingu lub infrastruktury w tym zakresie, a także sposoby współpracy z podmiotami gospodarującymi odpadami zaangażowanymi w ponowne użycie, recykling i odzysk pojazdów oraz usuwanie ich części.	***skreśla się***

Poprawka 349
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część A – punkt 7 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
Opis sposobu oceny skuteczności działań, o których mowa w pkt 6.	***skreśla się***

Poprawka 350
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część A – punkt 7 – akapit 2

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

Poprawka 351
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część B – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Producenci przedstawiają aktualizację strategii dotyczącej obiegu zamkniętego ***co najmniej*** raz na 5 lat.	1. Producenci przedstawiają aktualizację strategii dotyczącej obiegu zamkniętego raz na 5 lat.

Poprawka 352
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część B – punkt 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Zaktualizowana strategia dotycząca obiegu zamkniętego obejmuje ***następujące elementy***:	2. Zaktualizowana strategia dotycząca obiegu zamkniętego obejmuje ***odpowiednie nowe zmiany, a w szczególności***:

Poprawka 353
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część B – punkt 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) opis sposobu, w jaki podjęto działania, o których mowa w części A ***pkt 6***, a w przypadku gdy nie podjęto co najmniej jednego z działań wskazanych w strategii – wyjaśnienie przyczyn tej sytuacji;	a) opis sposobu, w jaki podjęto działania, o których mowa w części A, a w przypadku gdy nie podjęto co najmniej jednego z działań wskazanych w strategii – wyjaśnienie przyczyn tej sytuacji;

Poprawka 354
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część B – punkt 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) ocena skuteczności działań, o których mowa w części A ***pkt 6***;	b) ocena skuteczności działań, o których mowa w części A;

Poprawka 355
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część B – punkt 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) ***opis sposobu, w jaki działania, o których mowa*** w ***części A pkt 6, zostały lub zostaną uwzględnione na etapie projektowania nowych typów*** pojazdów.	c) ***informacje o istotnych zmianach*** w ***projekcie i produkcji wprowadzonych przez producenta w celu poprawy obiegu zamkniętego*** pojazdów.

Poprawka 356
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IV – część B – punkt 3

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

substancji, o których mowa w art. 5, w nowych pojazdach.

Poprawka 357
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik V – punkt 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Baterie do pojazdów elektrycznych zamontowane w pojeździe:	1. Baterie do pojazdów elektrycznych ***i baterie do lekkich środków transportu*** zamontowane w pojeździe:

Poprawka 358
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik V – punkt 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) numer;	a) numer ***oryginalnego wyposażenia***;

Poprawka 359
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik V – punkt 1 – litera g a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ga) informacje na temat stanu zdrowia i przewidywanej żywotności baterii w rozumieniu art. 14 rozporządzenia (UE) 2023/1542 i załącznika VII do tego rozporządzenia;

Poprawka 360
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik V – punkt 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) numer;	a) numer ***oryginalnego***

	wyposażenia;

Poprawka 361
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik V – punkt 3 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) numer;	b) numer ***oryginalnego wyposażenia***;

Poprawka 362
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik V – punkt 4 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
a) numer;	a) numer ***oryginalnego wyposażenia***;

Poprawka 363
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik V – punkt 4 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	ca) informacje, specyfikacje, narzędzia i procesy, w tym aktualizacje oprogramowania, wymagane do regeneracji i odnowienia.

Poprawka 364
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik V – punkt 5 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
c) instrukcje techniczne dotyczące dostępu, usuwania i wymiany, w tym **–** kodowanie i oprogramowanie niezbędne do uruchomienia części zamiennych i komponentów do działania	c) instrukcje techniczne dotyczące dostępu, usuwania i wymiany, w tym ***możliwość wyrejestrowania lub rozłączenia części z VIN pojazdu wycofanego z eksploatacji i w razie***

w innym pojeździe;	***potrzeby jej ponownego zarejestrowania w systemie informacyjnym producenta pojazdu, aby umożliwić zamontowanie jej w innym pojeździe;*** kodowanie i oprogramowanie niezbędne do uruchomienia części zamiennych i komponentów do działania w innym pojeździe***, z wykorzystaniem, w stosownych przypadkach, narzędzi diagnostycznych różnych marek i serwera wewnętrznego producenta pojazdu dla naprawionego pojazdu***;

Poprawka 365
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VI – punkt 4

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
4. Informacje na etykiecie silników elektrycznych (e-drive) zawierających materiały magnetycznie trwałe:	***skreśla się***
a) wskazanie, że produkty te zawierają co najmniej jeden magnes trwały;	
b) wskazanie, czy magnesy te należą do któregokolwiek z poniższych typów:	
(i) neodym–żelazo–bor;	
(ii) samar–kobalt;	
(iii) aluminium–nikiel–kobalt;	
(iv) ferryt;	
c) w przypadku typów magnesów trwałych, o których mowa w pkt 3 lit. b) ppkt (i) i (ii), nośnik danych powiązany z unikatowym identyfikatorem produktu, który zapewnia dostęp do następujących informacji:	

(i) nazwa, zarejestrowana nazwa handlowa lub zarejestrowany znak towarowy i adres pocztowy odpowiedzialnej osoby fizycznej lub prawnej oraz, jeśli są dostępne, elektroniczne środki komunikacji, za pomocą których można się z nią skontaktować;

(ii) informacje o wadze, rozmieszczeniu i typie wszystkich poszczególnych magnesów trwałych wchodzących w skład produktu oraz o obecności i rodzaju powłok magnesów, klejów i wszelkich wykorzystanych dodatków;

(iii) informacje umożliwiające dostęp do wszystkich magnesów trwałych wbudowanych w produkt i ich usunięcie, obejmujące co najmniej sekwencję wszystkich etapów usuwania, narzędzia lub technologie wymagane do uzyskania dostępu do magnesu trwałego i jego usunięcia, bez uszczerbku dla art. 15 ust. 1 dyrektywy 2012/19/UE.

Poprawka 366
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część B – punkt 2 – akapit 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) systemy klimatyzacji i czynniki chłodnicze przetwarza się zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***nr 517/2014***;	b) systemy klimatyzacji i czynniki chłodnicze przetwarza się zgodnie z rozporządzeniem (UE) ***2024/573***;

Poprawka 367
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część C – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Baterie do pojazdów elektrycznych;	1. Baterie do pojazdów elektrycznych ***w rozumieniu art. 3 pkt 14 niniejszego rozporządzenia oraz baterie LMT w rozumieniu art. 3 pkt 11 rozporządzenia (UE) 2023/1542, w tym ich systemy zarządzania baterią, ładowarki pokładowe pojazdów elektrycznych, osłony lub obudowy, jeśli występują***;

Poprawka 368
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część C – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
3. baterie SLI w rozumieniu art. 3 pkt 12 rozporządzenia (UE) 2023/**** ***[w sprawie baterii i zużytych baterii]***;	3. baterie SLI w rozumieniu art. 3 pkt 12 rozporządzenia (UE) 2023/***1542 oraz baterie przenośne w rozumieniu art. 3 pkt 9 rozporządzenia (UE) 2023/1542***;

Poprawka 369
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część C – punkt 10

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
10. Tablice rozdzielcze;	***skreśla się***

Poprawka 370
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część C – punkt 11

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
11. Bezpośrednio dostępne	11. Bezpośrednio dostępne

części urządzenia informacyjno-rozrywkowego***, w tym kontrolery dźwięku, nawigacji i multimediów, w tym wyświetlacze o powierzchni większej niż 100 centymetrów kwadratowych***;	części urządzenia informacyjno-rozrywkowego;

Poprawka 371
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część C – punkt 13

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
13. Wiązki przewodów;	***skreśla się***

Poprawka 372
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część C – punkt 15

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
15. Pojemniki na płyny;	15. ***Zbiorniki paliwa***;

Poprawka 373
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część C – punkt 17

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
17. Wszelkie inne komponenty metalowe z jednoskładnikowego materiału, cięższe niż 10 kg;	***skreśla się***

Poprawka 374
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część C – punkt 18

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
18. Wszelkie inne komponenty z tworzyw sztucznych z jednoskładnikowego	***skreśla się***

materiału, cięższe niż 10 kg;

Poprawka 375
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część C – punkt 19

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) płytki obwodów drukowanych o powierzchni większej niż 10 cm^2;	***skreśla się***

Poprawka 376
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część D – punkt 1 – litera b – podpunkt i

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(i) część lub komponent ***są kompletne***;	(i) część lub komponent ***zawierają wszystkie odpowiednie części***;

Poprawka 377
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część D – punkt 1 – litera b – podpunkt ii

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(ii) ocena uszkodzeń, ograniczonej funkcjonalności lub wydajności oraz napraw niezbędnych do przywrócenia części lub komponentów do stanu, w którym nadają się one do ***użytku***;	(ii) ocena uszkodzeń, ograniczonej funkcjonalności lub wydajności oraz napraw niezbędnych do przywrócenia części lub komponentów do stanu, w którym ***potencjalnie*** nadają się one do ***regeneracji lub odnowienia***;

Poprawka 378
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część D – punkt 1 – litera b – podpunkt iii

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
(iii) nie ***ma silnej korozji***.	(iii) ***na podstawie oględzin można stwierdzić, że korozja***

	nie ***wpływa na funkcjonalność części lub komponentu***.

Poprawka 379
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część D – punkt 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
b) odniesienie do numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN), z którego usunięto dany komponent lub daną część; oraz	***skreśla się***

Poprawka 380
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część E – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Systemy filtrujące emisję spalin (np. katalizatory, filtry cząstek stałych).	2. Systemy filtrujące emisję spalin (np. katalizatory, filtry cząstek stałych)***, jeśli części te nie są objęte gwarancją potwierdzającą ich zgodność z wymogami odpowiedniego badania zdatności do ruchu drogowego, jak określono w art. 4 dyrektywy 2014/45/UE***.

Poprawka 381
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część F – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Baterie do pojazdów elektrycznych przetwarza się zgodnie z art. 70 rozporządzenia (UE) 2023/**** ***[w sprawie baterii i zużytych baterii]***.	2. Baterie do pojazdów elektrycznych przetwarza się zgodnie z art. 70 rozporządzenia (UE) 2023/***1542***.

Poprawka 382
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część G – punkt 1

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. ***Kopia pisemnej umowy między uprawnionym zakładem przetwarzania a zakładem, który wykonuje operacje strzępienia i stosuje technologie przetwarzania po strzępieniu, w tym specyfikacje dotyczące jakości surowców wtórnych i specyfikacje techniczne stosowane przy przetwarzaniu frakcji pochodzących z przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji.***	1. ***Aby zapewnić zgodność z art. 28 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, pojazdy wycofane z eksploatacji można poddać strzępieniu razem z innymi odpadami tylko wtedy, gdy:***
	a) zużyty sprzęt elektryczny i elektroniczny poddano przetwarzaniu zgodnie z załącznikiem VII do dyrektywy 2012/19/UE;
	b) wszystkie baterie usunięto zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2023/1542;
	c) opakowania z tworzyw sztucznych oddzielono od odpadów opakowaniowych i opakowań metalowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2025/40;
	d) łączony proces strzępienia nie obniża jakości strumieni odpadów w porównaniu z oddzielnym przetwarzaniem; oraz
	e) indywidualny wkład każdego mieszanego strumienia odpadów we frakcjach wyjściowych można określić jako spełniający wymogi sprawozdawcze określone w rozporządzeniu (UE) 2023/1542, rozporządzeniu

	(UE) 2025/40, dyrektywie 2012/19/UE i dyrektywie 2008/98/WE;

Poprawka 383
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VII – część G – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
2. Sprawozdanie z analizy próbki dotyczące jakości i ilości frakcji pochodzących z przetwarzania (wyjściowych) dla reprezentatywnej konfiguracji przetwarzania przedstawione przez niezależny organ.	2. Sprawozdanie z ***bilansu masy na podstawie*** analizy próbki dotyczące jakości i ilości frakcji pochodzących z przetwarzania (wyjściowych) dla reprezentatywnej konfiguracji przetwarzania przedstawione przez niezależny organ.

Poprawka 384
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik VIII – punkt 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
1. Informacje, które producent lub jego upoważniony przedstawiciel są zobowiązani przedstawić na potrzeby rozszerzonej odpowiedzialności producenta:	*(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)*

Poprawka 385
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik IX – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
7. Nazwisko***, adres, obywatelstwo*** posiadacza lub właściciela dostarczonego pojazdu.	7. Nazwisko ***i adres*** posiadacza lub właściciela dostarczonego pojazdu.

Poprawka 386
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik X a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję	*Poprawka*
	Załącznik Xa
	KRYTERIA WYŁĄCZENIA POJAZDÓW O SZCZEGÓLNYM ZNACZENIU KULTUROWYM
	Właściwy organ państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, może uznać pojazd za posiadający szczególne znaczenie kulturowe, jeżeli spełnione są wszystkie następujące warunki:
	a) unikalna wartość historyczna lub kulturowa pojazdu lub jego wyjątkowy status historyczny lub kulturowy zostały udokumentowane przez właściciela pojazdu lub przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, lub pojazd jest pojedynczym zmodyfikowanym lub zbudowanym na zamówienie pojazdem;
	b) właściciel pojazdu jest znany i można go zidentyfikować;
	c) pojazd można jednoznacznie zidentyfikować za pomocą numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN), numeru seryjnego lub innego oficjalnego identyfikatora przypisanego przez producenta lub właściwy organ.