



KOMISJA
EUROPEJSKA

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

ANNEXES 1 to 11

ZAŁĄCZNIKI

do 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

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

ZAŁĄCZNIK I

KRYTERIA SŁUŻĄCE DO OKREŚLANIA, CZY POJAZD UŻYWANY JEST POJAZDEM WYCOFANYM Z EKSPLOATACJI

CZĘŚĆ A

KRYTERIA OCENY MOŻLIWOŚCI NAPRAWY POJAZDÓW

1. Naprawa pojazdu jest niemożliwa z technicznego punktu widzenia, jeśli spełnia on co najmniej jeden z następujących kryteriów:
 - a) został pocięty na kawałki lub rozebrany;
 - b) został zaspawany lub zamknięty z wykorzystaniem pianki izolacyjnej;
 - c) został całkowicie spalony do tego stopnia, że komora silnika lub przedział pasażerski zostały zniszczone;
 - d) został zanurzony w wodzie do poziomu powyżej tablicy rozdzielczej;
 - e) nie można naprawić ani wymienić jednego lub kilku z poniższych komponentów pojazdu:
 - (i) komponentów łączących z podłożem (takich jak opony i koła), zawieszenia, układu kierowniczego, układu hamulcowego i ich komponentów sterujących;
 - (ii) mocowań i połączeń siedzeń;
 - (iii) poduszek powietrznych, napinaczy wstępnych, pasów bezpieczeństwa i ich peryferyjnych komponentów eksploatacyjnych;
 - (iv) karoserii i podwozia pojazdu;
 - f) komponenty konstrukcyjne i zabezpieczające mają wady techniczne, które są nieodwracalne i sprawiają, że nie można ich wymienić, takie jak starzenie się metalu, liczne pęknięcia podkładów lub nadmierna korozja perforacyjna;
 - g) naprawa wymaga wymiany silnika, skrzyni biegów, karoserii lub zespołu podwozia, skutkującej utratą pierwotnej identyfikacji pojazdu.
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 zdolności do ruchu drogowego w państwie członkowskim, w którym pojazd był zarejestrowany przed naprawą.
3. Naprawę pojazdu można uznać za niemożliwą z technicznego punktu widzenia, gdy:
 - 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 zdolności do ruchu drogowego w państwie członkowskim, w którym pojazd był zarejestrowany przed naprawą.

CZĘŚĆ B

ORIENTACYJNY WYKAZ KRYTERIÓW DOTYCZĄCYCH POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

Poniższe kryteria można również wykorzystać jako dodatkowe uzasadnienie w celu ustalenia, czy pojazd używany jest pojazdem wycofanym z eksploatacji:

- a) brak środków umożliwiających identyfikację pojazdu, w szczególności numeru identyfikacyjnego pojazdu;
- b) jego właściciel nie jest znany;
- c) pojazd nie był poddawany wymaganemu krajowemu technicznemu badaniu zdolności do ruchu drogowego przez okres dłuższy niż dwa lata od daty, kiedy było ono wymagane po raz ostatni;
- d) nie jest odpowiednio zabezpieczony przed uszkodzeniem podczas przechowywania, transportu, załadunku i rozładunku; lub
- e) został przekazany do przetworzenia do uprawnionego punktu zbierania lub uprawnionego zakładu przetwarzania odpadów.

ZAŁĄCZNIK II

OBLICZANIE WSKAŹNIKÓW ZDATNOŚCI DO PONOWNEGO UŻYCIA, ZDATNOŚCI DO RECYKLINGU I ZDATNOŚCI DO ODZYSKU

Do celów niniejszego załącznika „pojazd reprezentatywny” oznacza wersję w ramach typu pojazdu uznaną przez organ udzielający homologacji, w porozumieniu z producentem oraz zgodnie z kryteriami określonymi w części A załącznika II, za najbardziej problematyczną pod względem zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku.

CZĘŚĆ A

1. Wskazuje się materiały znajdujące się w pojeździe oraz ich odpowiednie udziały procentowe i lokalizacje, a także podaje wszelkie istotne informacje niezbędne do prawidłowego obliczenia wskaźników zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku.
2. Masy wyraża się w kg z dokładnością do jednego miejsca po przecinku. Wskaźniki wyraża się w procentach z dokładnością do jednego miejsca po przecinku, a następnie zaokrągla w następujący sposób:
 - a) jeżeli cyfra po przecinku wynosi od 0 do 4, liczbę zaokrągla się w dół;
 - b) jeżeli cyfra po przecinku wynosi od 5 do 9, liczbę zaokrągla się w górę.
3. Do celów doboru pojazdów reprezentatywnych bierze się pod uwagę następujące kryteria:
 - a) typ nadwozia;
 - b) dostępne wersje wyposażenia;
 - c) dostępne wyposażenie dodatkowe, które może zostać zamontowane na odpowiedzialność producenta.
4. Jeżeli organ udzielający homologacji typu i producent nie określą zgodnie wersji w ramach typu pojazdu najbardziej problematycznej pod względem zdatności do ponownego użycia, zdatności do recyklingu i zdatności do odzysku, wybiera się po jednym pojeździe reprezentatywnym w ramach:
 - a) każdego „typu nadwozia” zgodnie z definicją zawartą w części C pkt 2 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858 w przypadku pojazdów należących do kategorii M₁;
 - b) każdego „typu nadwozia”, tj. samochodu dostawczego, podwozia z kabiną, pick-up itp., w przypadku pojazdów należących do kategorii N₁.
5. Do celów kontroli materiałów i mas części producent udostępnia pojazdy i części uznane za niezbędne według oceny organu udzielającego homologacji typu.

CZEŚĆ B

1. Aby można było uznać, że komponenty lub części nadają się do ponownego użycia, muszą one być możliwe do zdemontowania w sposób łatwy i niepowodujący uszkodzeń.
2. Całkowitą masę części, komponentów i materiałów nadających się do ponownego użycia uznaje się za nadającą się w 100 % do ponownego użycia, recyklingu i odzysku.
3. Części i komponenty wymienione w części B pkt 1 i 2 załącznika VII uznaje się za nadające się w 0 % do ponownego użycia i nadające się w 100 % do recyklingu i odzysku. Części i komponenty wymienione w części E załącznika VII uznaje się za nadające się w 0 % do ponownego użycia i nadające się w 100 % do recyklingu i odzysku. Metoda ta zapewnia, aby w przypadku zmiany załącznika VII skutkującej rozszerzeniem wykazu części i komponentów wymienionych w części E tego załącznika nowo dodane części i podzespoły były uznawane za nadające się w 0 % do ponownego użycia i w 100 % nadające się do recyklingu i odzysku.
4. Obliczanie wskaźników zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku musi być spójne ze strategią dotyczącą obiegu zamkniętego i odzwierciedlać postęp technologiczny w zakresie technologii przetwarzania po wycofaniu z eksploatacji.

ZAŁĄCZNIK III
WARUNKI OBECNOŚCI OŁOWIU, RTECI, KADMU I
SZEŚCIOWARTOŚCIOWEGO CHROMU W MATERIAŁACH, CZĘŚCIACH I
KOMPONENTACH ORAZ MAKSYMALNE WARTOŚCI ICH STEŻENIA

Dopuszczalna jest maksymalna zawartość substancji w masie, w jednorodnym materiale, nieprzekraczająca 0,1 % dla ołowiu, sześciowartościowego chromu i rtęci oraz 0,01 % dla kadmu.

Części zamienne wprowadzone do obrotu po dniu 1 lipca 2003 r., które są wykorzystywane w pojazdach wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2003 r., z wyjątkiem obciążników kół, szczotek węglowych do silników elektrycznych i okładzin hamulców, są zwolnione z przepisów art. 5 ust. 2 rozporządzenia.

Jednorodne materiały, części i komponenty	Zakres i data wygaśnięcia zwolnienia	Mają być oznakowane lub rozpoznawalne zgodnie z art. 5 ust. 4 lit. d)
<i>Ołów jako pierwiastek stopowy</i>		
1a. Stal do obróbki skrawaniem i komponenty wykonane ze stali ocynkowanej za pomocą wsadowego cynkowania ogniowego zawierające w masie do 0,35 % ołowiu		
1b. Blacha stalowa ocynkowana metodą ciągłą zawierająca w masie do 0,35 % ołowiu	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
2a. Aluminium do obróbki skrawaniem zawierające w masie do 2 % ołowiu	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2005 r.	
2b. Aluminium zawierające w masie do 1,5 % ołowiu	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2008 r.	

2c (i). Stopy aluminium do obróbki skrawaniem zawierające w masie do 0,4 % ołowiu	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2028 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
2c (ii). Stopy aluminium nieobjęte pkt 2c (i) zawierające w masie do 0,4 % ołowiu (2)	(1)	
3. Stopy miedzi zawierające w masie do 4 % ołowiu	(3)	
4a. Panewki i tuleje łożysk	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2008 r.	
4b. Panewki i tuleje łożysk w silnikach, skrzyniach biegów i sprężarkach klimatyzacji	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2011 r.	
<i>Ołów i związki ołowiu w komponentach</i>		
5a. Ołów w bateriach w systemach wysokonapięciowych (4), które są wykorzystywane wyłącznie do napędu w pojazdach kategorii M1 i N1	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2019 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X
5b (i). Ołów w bateriach: (1) wykorzystywanych do zastosowań 12 V (2) wykorzystywanych do zastosowań 24 V w pojazdach specjalnego przeznaczenia zgodnie z definicją w art. 3 rozporządzenia (UE) 2018/858	(3)	X
5b (ii). Ołów w bateriach wykorzystywanych do zastosowań baterii niewymienionych w pkt 5a lub pkt 5b (i)	Pojazdy homologowane przed dniem 1	X

	stycznia 2024 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
6. Amortyzatory	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X
7a. Środki wulkanizujące i stabilizatory elastomerów stosowanych w przewodach hamulcowych, przewodach paliwowych, przewodach wentylacyjnych, elastomerowo-metalowych częściach podwozia oraz w elementach zawieszenia silnika	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2005 r.	
7b. Środki wulkanizujące i stabilizatory elastomerów stosowanych w przewodach hamulcowych, przewodach paliwowych, przewodach wentylacyjnych, elastomerowo-metalowych częściach podwozia oraz w elementach zawieszenia silnika, o zawartości ołowiu w masie nieprzekraczającej 0,5 %	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2006 r.	
7c. Środki wiążące elastomery stosowane w układach napędowych o zawartości ołowiu w masie nieprzekraczającej 0,5 %	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2009 r.	
8a. Ołów w stopach lutowniczych do łączenia komponentów elektrycznych i elektronicznych z obwodami elektronicznymi oraz ołów w pokryciach styków elementów innych niż aluminiowe kondensatory elektrolityczne, na stykach elementów i obwodów elektronicznych	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X (5)
8b. Ołów w stopach lutowniczych w zastosowaniach elektrycznych innych niż lutowanie na obwodach elektronicznych lub na szkłe	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2011 r. oraz części zamienne do tych	X (5)

	pojazdów	
8c. Ołów w pokryciach styków aluminiowych kondensatorów elektrolitycznych	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2013 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X (5)
8d. Ołów wykorzystywany do lutowania na szkłe w czujnikach masowego przepływu powietrza	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2015 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X (5)
8e. Ołów w stopach lutowniczych o wysokiej temperaturze topnienia (tj. stopach na bazie ołowiu zawierających w masie nie mniej niż 85 % ołowiu)	(1)	X (5)
8f (i). Ołów stosowany w złączach stykowych	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2017 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X (5)
8f (ii). Ołów stosowany w złączach stykowych innych niż powierzchnia styku złączy wiązki przewodów pojazdu	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2024 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X (5)

8g (i). Ołów w stopach lutowniczych służących do zakończenia trwałego połączenia elektrycznego pomiędzy strukturą półprzewodnikową a nośnikiem w ramach układów scalonych typu <i>flip-chip</i>	Pojazdy homologowane przed dniem 1 października 2022 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X (5)
8g (ii). Ołów w stopach lutowniczych służących do zakończenia trwałego połączenia elektrycznego pomiędzy strukturą półprzewodnikową a nośnikiem w ramach układów scalonych typu <i>flip-chip</i> , przy czym to połączenie elektryczne charakteryzuje się jedną z poniższych cech: (1) procesem technologicznym w wymiarze 90 nm lub większym; (2) pojedynczą strukturą półprzewodnikową o wielkości 300 mm ² lub większą wykonaną w dowolnym procesie technologicznym; (3) zespołami spiętrzonych struktur półprzewodnikowych ze strukturami półprzewodnikowymi o wielkości 300 mm ² lub większej bądź z przekładkami krzemowymi o wielkości 300 mm ² lub większej.	(1) Pojazdy homologowane od dnia 1 października 2022 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X (5)
8h. Ołów w stopach lutowniczych służących do łączenia wymiennika ciepła z radiatorem w półprzewodnikowych elementach mocy z obszarem emitującym ciepło o wielkości co najmniej 1 cm ² i pracujących przy gęstości prądu co najmniej 1 A/mm ² układu scalonego	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X (5)
8i. Ołów w stopach lutowniczych w zastosowaniach elektrycznych na szkle z wyjątkiem lutowania w szkle wielowarstwowym	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X (5)

8j. Ołów w stopach lutowniczych służących do lutowania szkła wielowarstwowego	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2020 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X (5)
8k. Lutowanie zastosowań grzewczych do arkuszy szkła wielowarstwowego o grubości ścianki nieprzekraczającej 2,1 mm przy natężeniu prądu cieplnego 0,5 A lub większym na dane spoiwo lutownicze. Zwolnienie to nie obejmuje lutowania do styków osadzonych w pośredniej warstwie polimeru.	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2024 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X (5)
9. Gniazda zaworów	Jako części zamienne do silników skonstruowanych przed dniem 1 lipca 2003 r.	
10a. Komponenty elektryczne i elektroniczne zawierające ołów zatopiony w elementach szklanych lub ceramicznych, w szklanych lub ceramicznych elementach matryc, w materiałach szklano-ceramicznych lub szklano-ceramicznych składnikach matryc Niniejsze zwolnienie nie uwzględnia wykorzystania ołowiu w: (i) surowcach szklanych do produkcji żarówek i materiałów ceramicznych korpusów świec zapłonowych, (ii) dielektrycznych materiałach ceramicznych komponentów wymienionych w pkt 10b, 10c i 10d.		X (6) (w przypadku komponentów innych niż piezoelektryczne w silnikach)
10b. Ołów w materiałach ceramicznych stanowiących izolację kondensatorów PZT wchodzących w skład układów scalonych lub półprzewodników dyskretnych		
10c. Ołów wchodzący w skład materiałów ceramicznych stanowiących izolację kondensatorów o napięciu znamionowym nieprzekraczającym 125 V AC	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2016 r. oraz części	

lub 250 V DC	zamienne do tych pojazdów	
10d. Ołów wchodzący w skład materiałów ceramicznych stanowiących izolację kondensatorów kompensacyjnych wahania temperatury w zbliżeniowych czujnikach ultradźwiękowych	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2017 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
11. Pirotechniczne środki inicjujące	Pojazdy homologowane przed dniem 1 lipca 2006 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
12. Materiały termoelektryczne zawierające ołów w elektrycznych zastosowaniach samochodowych służących do redukcji emisji CO ₂ za pomocą odzysku ciepła odpadowego	Pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2019 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X
<i>Sześciowartościowy chrom</i>		
13a. Powłoki antykorozyjne	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2007 r.	
13b. Powłoki antykorozyjne związane z zespołami śrub i nakrętek stosowanymi w podwoziach	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 1 lipca 2008 r.	
14. Sześciowartościowy chrom jako środek antykorozyjny układów chłodniczych wykonanych ze stali węglowej w chłodziarkach absorpcyjnych o zawartości w masie nieprzekraczającej 0,75 % w roztworze chłodzącym: a) przeznaczony do działania wyłącznie lub częściowo z grzałką elektryczną, o średniej	W odniesieniu do lit. a): pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2020 r.	X

wykorzystanej mocy wejściowej <75 W w stałych warunkach pracy; b) przeznaczony do działania wyłącznie lub częściowo z grzałką elektryczną, o średniej wykorzystanej mocy wejściowej ≥ 75 W w stałych warunkach pracy; c) przeznaczony do działania wyłącznie z grzałką elektryczną.	oraz części zamienne do tych pojazdów W odniesieniu do lit. b): pojazdy homologowane przed dniem 1 stycznia 2026 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	
<i>Rtęć</i>		
15a. Lampy wyładowcze do reflektorów	Pojazdy homologowane przed dniem 1 lipca 2012 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X
15b. Lampy fluorescencyjne wskaźników deski rozdzielczej	Pojazdy homologowane przed dniem 1 lipca 2012 r. oraz części zamienne do tych pojazdów	X
<i>Kadm</i>		
16. Baterie do pojazdów elektrycznych	Jako części zamienne do pojazdów wprowadzonych do obrotu przed dniem 31 grudnia 2008 r.	

Uwagi do tabeli:

1. Niniejsze zwolnienie zostanie poddane przeglądowi w 2024 r.
2. Stosuje się do stopów aluminium, w których ołów nie został wprowadzony rozmyślnie, ale jest obecny ze względu na stosowanie aluminium z recyklingu.
3. Niniejsze zwolnienie zostanie poddane przeglądowi w 2025 r.
4. Systemy o napięciu >75 V prądu stałego określone w art. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/35/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku sprzętu elektrycznego przewidzianego do stosowania w określonych granicach napięcia (Dz.U. L 96 z 29.3.2014, s. 357).
5. Demontaż, jeśli w powiązaniu z pkt 10a została przekroczona średnia wartość progowa wynosząca 60 gramów na pojazd. Do celów niniejszej uwagi nie uwzględnia się urządzeń elektronicznych, które nie zostały zainstalowane przez producenta na linii produkcyjnej.

6. Demontaż, jeśli w powiązaniu z pkt 8a–8k została przekroczona średnia wartość progowa wynosząca 60 gramów na pojazd. Do celów niniejszej uwagi nie uwzględnia się urządzeń elektronicznych, które nie zostały zainstalowane przez producenta na linii produkcyjnej.

ZAŁĄCZNIK IV
STRATEGIA DOTYCZĄCA OBIEGU ZAMKNIĘTEGO
CZĘŚĆ A

ELEMENTY STRATEGII DOTYCZĄCEJ OBIEGU ZAMKNIĘTEGO

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.
2. Nietechniczny opis procedur wdrożonych przez producenta w celu:
 - a) gromadzenia odpowiednich danych na całej długości łańcucha dostaw;
 - b) sprawdzania informacji otrzymanych od dostawców;
 - c) prawidłowego reagowania w przypadkach, gdy dane otrzymane od dostawców wskazują na ryzyko niezgodności z wymogami art. 4, 5 lub 6.
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 zdolności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i zdolności do odzysku zgodnie z art. 4 w odniesieniu do danego typu pojazdu.
4. Informacje na temat udziału zawartości materiałów z recyklingu w pojazdach, o którym mowa w art. 6 i 10.
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:
 - a) środki mające na celu ułatwienie usuwania części wskazanych w części C załącznika VII;
 - 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;
 - 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;
 - 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;
 - e) środki służące propagowaniu ponownego użycia części i komponentów.
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.

7. Opis sposobu oceny skuteczności działań, o których mowa w pkt 6.

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.

CZĘŚĆ B

DZIAŁANIA NASTĘPCZE W ZWIĄZKU ZE STRATEGIĄ DOTYCZĄCĄ OBIEGU ZAMKNIĘTEGO I JEJ AKTUALIZACJA

1. Producenci przedstawiają aktualizację strategii dotyczącej obiegu zamkniętego co najmniej raz na 5 lat.
2. Zaktualizowana strategia dotycząca obiegu zamkniętego obejmuje następujące elementy:
 - 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;
 - b) ocena skuteczności działań, o których mowa w części A pkt 6;
 - c) opis sposobu, w jaki działania, o których mowa w części A pkt 6, zostały lub zostaną uwzględnione na etapie projektowania nowych typów pojazdów.
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:
 - 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 innymi typów pojazdów; oraz
 - e) zmiany w stosowaniu substancji, o których mowa w art. 5, w nowych pojazdach.

ZAŁĄCZNIK V

WYMOGI INFORMACYJNE DOTYCZĄCE USUWANIA I ZASTĘPOWANIA

1. Baterie do pojazdów elektrycznych zamontowane w pojeździe:
 - a) numer;
 - b) lokalizacja;
 - c) masa;
 - d) rodzaj składu chemicznego baterii;
 - e) instrukcje dotyczące bezpiecznego rozładowywania baterii;
 - f) instrukcje techniczne dotyczące usuwania i wymiany, w tym kolejność wszystkich kroków i rodzaje technik łączenia, mocowania i uszczelniania;
 - g) narzędzia lub technologie wymagane do uzyskania dostępu do baterii do pojazdów elektrycznych oraz ich usuwania i wymiany.
2. Silniki elektryczne (e-drive) zamontowane w pojeździe:
 - a) numer;
 - b) lokalizacja;
 - c) masa;
 - d) typy magnesów trwałych występujących w silnikach elektrycznych (e-drive), jeśli należą one do następujących typów:
 - (i) neodym–żelazo–bor;
 - (ii) samar–kobalt;
 - (iii) aluminium–nikiel–kobalt;
 - (iv) ferryt.
 - e) instrukcje techniczne dotyczące usuwania i wymiany, w tym kolejność wszystkich kroków i rodzaje technik łączenia, mocowania i uszczelniania;
 - f) narzędzia lub technologie wymagane do uzyskania dostępu do silników elektrycznych (e-drive) oraz ich usuwania i wymiany.
3. Komponenty, części i materiały wymienione w części B załącznika VII:
 - a) obecność w pojeździe substancji wymienionych w art. 5 ust. 2, które muszą być oznakowane zgodnie z załącznikiem III;
 - b) numer;
 - c) lokalizacja;
 - d) masa;
 - e) instrukcje techniczne dotyczące usuwania, w tym kolejność wszystkich kroków;
 - f) dostępność najlepszych technik przetwarzania.
4. Komponenty, części i materiały wymienione w części C załącznika VII:

- a) numer;
 - b) lokalizacja;
 - c) instrukcje techniczne dotyczące usuwania i wymiany, w tym kolejność wszystkich kroków.
5. Kodowane cyfrowo części i komponenty w pojeździe:
- a) numer;
 - b) lokalizacja;
 - c) instrukcje techniczne dotyczące dostępu, usuwania i wymiany, w tym – kodowanie i oprogramowanie niezbędne do uruchomienia części zamiennych i komponentów do działania w innym pojeździe;
 - d) opis funkcjonalności, wymienności i kompatybilności z określonymi częściami i komponentami innych marek i modeli;
 - e) punkt kontaktowy producenta do celów uzyskania pomocy technicznej.

ZAŁĄCZNIK VI

WYMOGI DOTYCZĄCE OZNAKOWANIA

1. Wchodzące w skład pojazdów części, komponenty i materiały z tworzyw sztucznych o wadze przekraczającej 100 gramów:
 - a) ISO 1043-1 Tworzywa sztuczne – symbole i skróty. Część 1: Polimery podstawowe i ich szczególne właściwości;
 - b) ISO 1043-2 Tworzywa sztuczne – symbole i skróty. Część 2: Wypełniacze i materiały wzmacniające;
 - c) ISO 11469 Tworzywa sztuczne – identyfikacja rodzajowa i znakowanie wyrobów z tworzyw sztucznych.
2. Wchodzące w skład pojazdów elastomerowe części, komponenty i materiały o wadze przekraczającej 200 gramów, w wyjątku opon: ISO 1629 Gumy i lateks – nomenklatura.
3. Używane w normach ISO symbole „<” lub „>” można zastępować nawiasami.
4. Informacje na etykiecie silników elektrycznych (e-drive) zawierających materiały magnetycznie trwałe:
 - a) wskazanie, że produkty te zawierają co najmniej jeden magnes trwały;
 - b) wskazanie, czy magnesy te należą do któregośkolwiek 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.

ZAŁĄCZNIK VII
WYMOGI DOTYCZĄCE PRZETWARZANIA
CZĘŚĆ A
WYMOGI MINIMALNE DOTYCZĄCE MIEJSC MAGAZYNOWANIA I
PRZETWARZANIA

1. Miejsca magazynowania, w tym miejsca magazynowania w punktach zbierania, przeznaczone do składowania pojazdów wycofanych z eksploatacji przed ich przetwarzaniem oraz ich komponentów, części i materiałów:
 - a) mają szczelne powierzchnie z urządzeniami do zbierania wycieków, separatorami oraz środkami czyszcząco-odtłuszczającymi;
 - b) są wyposażone w instalacje do oczyszczania wody, łącznie z wodą deszczową, zgodnie z wymogami zdrowotnymi i środowiskowymi;
2. Przechowywanie jest zorganizowane w taki sposób, aby uniknąć uszkodzeń:
 - a) komponentów i części zawierających płyny i ciecze wymienione w części B pkt 1 i 2 załącznika VII;
 - b) komponentów, części i materiałów wymienionych w części C załącznika VII.
3. Miejsca, w których przetwarzane są pojazdy wycofane z eksploatacji oraz ich komponenty, części i materiały, muszą posiadać:
 - a) szczelne powierzchnie na odpowiednim obszarze z zapewnieniem urządzeń do zbierania wycieków, separatorów oraz środków czyszcząco-odtłuszczających;
 - b) odpowiednie miejsce magazynowania części, komponentów i materiałów usuniętych z pojazdu wycofanego z eksploatacji, w tym nieprzepuszczalne miejsce przechowywania części, komponentów i materiałów zanieczyszczonych olejem;
 - c) odpowiednie pojemniki do magazynowania baterii (z neutralizacją elektrolitu na miejscu lub gdzie indziej), filtrów i kondensatorów zawierających PCB/PCT;
 - d) odpowiednie pojemniki do magazynowania posegregowanych płynów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji: paliwa, oleju silnikowego, oleju ze skrzyni biegów, oleju przekładniowego, oleju hydraulicznego, płynów chłodzących i przeciwzamarzających, płynów hamulcowych, kwasów pochodzących z baterii, płynów z systemów klimatyzacji oraz innych płynów zawartych w pojazdach wycofanych z eksploatacji,
 - e) wyposażenie do oczyszczania wody, łącznie z wodą deszczową, zgodnie z regulacjami z zakresu ochrony zdrowia i środowiska,
 - f) odpowiednie miejsce do magazynowania zużytych opon, z uwzględnieniem potrzeb w zakresie zapobiegania zagrożeniu pożarowemu i tworzeniu nadmiernych stosów.
4. Uprawnione zakłady przetwarzania, które mogą przetwarzać pojazdy elektryczne, muszą spełniać wymogi określone w załączniku XII do rozporządzenia 2023/ [w sprawie baterii i zużytych baterii].

CZĘŚĆ B
MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE OCZYSZCZANIA Z SUBSTANCJI
SZKODLIWYCH

1. Z pojazdu wycofanego z eksploatacji usuwa się następujące płyny i ciecze, chyba że są one niezbędne w częściach przeznaczonych do ponownego użycia:
- a) paliwo;
 - b) olej silnikowy;
 - c) olej przekładniowy;
 - d) olej ze skrzyni biegów;
 - e) olej hydrauliczny;
 - f) płyny chłodzące;
 - g) płyn przeciwzamarzający;
 - h) płyny hamulcowe;
 - i) płyny z systemu klimatyzacji; oraz
 - j) wszelkie inne płyny znajdujące się w pojeździe wycofanym z eksploatacji.

Pojemniki zbiorcze oznakowuje się w sposób wskazujący rodzaj cieczy, która się w nich znajduje, i przechowuje się je oddzielnie od siebie w bezpiecznym miejscu, zgodnym z częścią A niniejszego załącznika, aby zapobiec przypadkowemu rozlaniu, wyciekowi lub nieupoważnionemu dostępowi do nich.

2. Z pojazdów wycofanych z eksploatacji należy usunąć następujące komponenty, części i materiały:
- a) poduszki powietrzne, zbiorniki gazu płynnego (LPG), zbiorniki sprężonego gazu ziemnego (CNG), zbiorniki wodoru i wszelkie inne potencjalnie wybuchowe części i komponenty należy zneutralizować;
 - b) systemy klimatyzacji i czynniki chłodnicze przetwarzają się zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 517/2014;
 - c) komponenty zidentyfikowane jako zawierające rtęć oddziela się podczas przetwarzania, tak aby stanowiły możliwy do zidentyfikowania strumień, który bezpiecznie się unieruchamia i unieszkodliwia zgodnie z art. 17 dyrektywy 2008/98/WE;
 - d) materiały zawierające substancje, o których mowa w art. 5 ust. 2, które muszą być oznakowane zgodnie z załącznikiem III, oddziela się podczas przetwarzania, tak aby stanowiły możliwy do zidentyfikowania strumień, który bezpiecznie się unieruchamia i unieszkodliwia zgodnie z art. 17 dyrektywy 2008/98/WE.

Wszystkie części, komponenty i materiały zebrane podczas oczyszczania z substancji szkodliwych przechowuje się w wyznaczonych pojemnikach. Pojemniki zbiorcze powinny być zaopatrzone w etykiety wskazujące rodzaj komponentów, części i materiałów, które się w nich znajdują, i przechowywane w bezpiecznym miejscu zgodnie z częścią A, aby zapobiec przypadkowemu rozlaniu, wyciekowi lub nieupoważnionemu dostępowi do nich.

3. Rejestrowane są następujące informacje dotyczące oczyszczania z substancji szkodliwych pojazdów wycofanych z eksploatacji:
- a) data i godzina operacji oczyszczania z substancji szkodliwych;
 - b) rodzaj przeprowadzanej operacji oczyszczania z substancji szkodliwych;
 - c) ilość i charakter odpadów oczyszczonych z substancji szkodliwych, w tym materiały i zanieczyszczenia, które zostały usunięte lub zneutralizowane;
 - d) w stosownych przypadkach nazwa i dane kontaktowe przewoźnika odpadów;
 - e) dane kontaktowe ostatecznego miejsca unieszkodliwiania odpadów zebranych podczas procesu oczyszczania z substancji szkodliwych.

CZĘŚĆ C

OBOWIAZKOWE USUWANIE CZĘŚCI I KOMPONENTÓW Z POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

- 1. Baterie do pojazdów elektrycznych;
- 2. Silniki elektryczne (e-drive), w tym ich osłony i wszelkie powiązane jednostki sterujące, okablowanie oraz inne części, komponenty i materiały;
- 3. baterie SLI w rozumieniu art. 3 pkt 12 rozporządzenia (UE) 2023/**** [w sprawie baterii i zużytych baterii];
- 4. Silniki;
- 5. Katalizatory;
- 6. Przekładnie;
- 7. Szyby przednie, okna tylne i boczne wykonane ze szkła;
- 8. Koła;
- 9. Opony;
- 10. Tablice rozdzielcze;
- 11. Bezpośrednio dostępne części urządzenia informacyjno-rozrywkowego, w tym kontrolery dźwięku, nawigacji i multimedialnych, w tym wyświetlacze o powierzchni większej niż 100 centymetrów kwadratowych;
- 12. Reflektory, w tym ich nastawniki;
- 13. Wiązki przewodów;
- 14. Zderzaki;
- 15. Pojemniki na płyny;
- 16. Wymienniki ciepła;
- 17. Wszelkie inne komponenty metalowe z jednoskładnikowego materiału, cięższe niż 10 kg;
- 18. Wszelkie inne komponenty z tworzyw sztucznych z jednoskładnikowego materiału, cięższe niż 10 kg;
- 19. Komponenty elektryczne i elektroniczne;

- a) przekształtniki pojazdów elektrycznych;
- b) płytki obwodów drukowanych o powierzchni większej niż 10 cm²;
- c) panele fotowoltaiczne o powierzchni większej niż 0,2 m²;
- d) moduły sterujące i skrzynki zaworowe do automatycznej skrzyni biegów.

CZĘŚĆ D

PONOWNE UŻYCIE, REGENERACJA I ODNOWIENIE CZĘŚCI I KOMPONENTÓW

1. Ocena techniczna usuniętych części i komponentów:
 - a) Do celów ponownego użycia:
 - (i) część lub komponent są sprawne;
 - (ii) nadają się do użytku bez trudności, zgodnie z głównym celem, dla którego zostały stworzone.
 - b) Do celów regeneracji lub odnowienia:
 - (i) część lub komponent są kompletne;
 - (ii) ocena uszkodzeń, ograniczonej funkcjonalności lub wydajności oraz napraw niezbędnych do przywrócenia części lub komponentów do stanu, w którym nadają się one do użytku;
 - (iii) nie ma silnej korozji.
2. Minimalne informacje, które należy podać na oznakowaniu części i komponentów:
 - a) nazwa komponentu lub części;
 - b) odniesienie do numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN), z którego usunięto dany komponent lub daną część; oraz
 - c) nazwa, adres pocztowy, ze wskazaniem pojedynczego punktu kontaktowego i adresu e-mail, w stosownych przypadkach adres strony internetowej, identyfikujący podmiot, który usunął komponent lub część.

CZĘŚĆ E

KOMPONENTY I CZĘŚCI, KTÓRE NIE MOGĄ BYĆ PONOWNIE UŻYTE

1. Moduły poduszek powietrznych, w tym worki, naboje pirotechniczne, elektroniczne moduły sterujące i czujniki pomiarowe.
2. Systemy filtrujące emisję spalin (np. katalizatory, filtry cząstek stałych).
3. Tłumiki wydechu.
4. Automatyczne lub statyczne zestawy pasów bezpieczeństwa, w tym pasy, klamry, blokady automatyczne i pirotechniczne napinacze pasów.
5. Siedzenia w przypadkach, w których wbudowane w nie są punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa lub poduszki powietrzne.

6. Zestawy zamka kierownicy zamontowane na kolumnie kierownicy.
7. Immobilizery, w tym transpondery i elektroniczne moduły sterujące.

CZĘŚĆ F

SZCZEGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE PRZETWARZANIA USUNIĘTYCH CZĘŚCI, KOMPONENTÓW I MATERIAŁÓW

1. Baterie SLI 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/**** [w sprawie baterii i zużytych baterii].
3. Materiały magnetycznie trwałe zawierające neodym, dysproz lub prazeodym (neodym-żelazo-bor (NdFeB)) określone w art. 27 rozporządzenia [wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie surowców krytycznych], miedź z silników elektrycznych (e-drive), które nie nadają się do ponownego użycia, regeneracji ani odnowienia, są usuwane, jeżeli proces usuwania jest możliwy do przeprowadzenia przez uprawnione zakłady przetwarzania bez ponoszenia nadmiernych kosztów. W przypadku braku postępu technicznego w zakresie recyklingu materiałów magnetycznie trwałych NdFeB silniki elektryczne (e-drive) lub ich części zawierające materiały magnetycznie trwałe składa się i oznacza zgodnie z art. 27 ust. 1 lit. b) rozporządzenia [wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie surowców krytycznych].
4. Usunięte komponenty elektroniczne i części, które nie podlegają ponownemu użyciu, regeneracji ani odnowieniu, oraz frakcje nieżelazne, w tym poddane strzępieniu płytki obwodów drukowanych, są przetwarzane przez podmioty zajmujące się przetwarzaniem zgodnie z art. 8 ust. 3 dyrektywy 2012/19/UE.
5. Szkło usunięte z pojazdu wycofanego z eksploatacji powinno zostać poddane recyklingowi co najmniej do postaci szkła opakowaniowego, włókna szklanego lub materiału o równoważnej jakości.

CZĘŚĆ G

INFORMACJE, KTÓRE NALEŻY PODAĆ W PRZYPADKU ZWOLNIEŃ Z OBOWIĄZKU USUNIĘCIA CZĘŚCI, KOMPONENTÓW I MATERIAŁÓW Z POJAZDÓW WYCOFANYCH Z EKSPLOATACJI

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.
2. Sprawozdanie z analizy próbki dotyczące jakości i ilości frakcji pochodzących z przetwarzania (wyjściowych) dla reprezentatywnej konfiguracji przetwarzania przedstawione przez niezależny organ.

3. Jakikolwiek inny rodzaj dokumentacji wykazującej, że jakość i ilość materiałów pochodzących z pojazdów wycofanych z eksploatacji nie jest niższa w porównaniu z jakością i ilością komponentów i części, które zostały oddzielnie usunięte przed strzępieniem zgodnie z wymogami określonymi w części C.

ZAŁĄCZNIK VIII
INFORMACJE NA POTRZEBY DOKONANIA REJESTRACJI W REJESTRZE
PRODUCENTÓW

1. Informacje, które producent lub jego upoważniony przedstawiciel są zobowiązani przedstawić na potrzeby rozszerzonej odpowiedzialności producenta:
 - a) nazwa producenta i – w stosownych przypadkach – nazwy marek, pod którymi producent prowadzi działalność w danym państwie członkowskim, oraz adres producenta, w tym kod pocztowy i miejscowość, nazwa ulicy i numer budynku, w stosownych przypadkach numer telefonu, adres strony internetowej i adres e-mail wskazujący pojedynczy punkt kontaktowy;
 - b) krajowy numer identyfikacyjny producenta, w tym jego numer w rejestrze handlowym lub równoważny oficjalny numer rejestracyjny, w tym europejski numer identyfikacyjny podatnika lub krajowy numer identyfikacyjny podatnika;
 - c) kategorie pojazdów, które producent zamierza po raz pierwszy udostępnić na rynku na terytorium państwa członkowskiego;
 - d) informacje na temat sposobu, w jaki producent wypełnia obowiązki spoczywające na nim zgodnie z art. 16, w tym informacje w formie pisemnej dotyczące następujących kwestii:
 - (i) środków wdrożonych przez producenta w celu wypełnienia obowiązków w zakresie odpowiedzialności producenta określonych w art. 16 i 20;
 - (ii) środków wdrożonych w celu wypełnienia obowiązków w zakresie zbierania określonych w art. 23 w odniesieniu do ilości pojazdów, które producent udostępnia na rynku w państwie członkowskim; oraz
 - (iii) systemu zapewniającego wiarygodność danych przekazywanych właściwym organom;
 - e) oświadczenie producenta lub, w stosownych przypadkach, wyznaczonego przedstawiciela ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta lub organizacji odpowiedzialności producenta, stwierdzające, że przekazane informacje są prawdziwe.
2. Informacje, które należy dostarczyć oprócz informacji wymienionych w pkt 1, w przypadku wyznaczenia organizacji odpowiedzialności producenta w celu wypełnienia obowiązków w zakresie rozszerzonej odpowiedzialności producenta:
 - a) nazwa i dane kontaktowe, w tym kod pocztowy i miejscowość, nazwa ulicy i numer budynku, kraj, numer telefonu, adres strony internetowej i adres e-mail oraz krajowy numer identyfikacyjny organizacji odpowiedzialności producenta;
 - b) numer w rejestrze handlowym lub równoważny oficjalny numer rejestracyjny, w tym europejski numer identyfikacyjny podatnika lub krajowy numer identyfikacyjny podatnika organizacji odpowiedzialności producenta; oraz
 - c) upoważnienie udzielone przez reprezentowanego producenta.

3. Informacje, które mają zostać przekazane oprócz informacji wymienionych w pkt 1 przez organizację odpowiedzialności producenta, w przypadku zezwolenia przewidzianego w art. 18 ust. 1:
- a) nazwy i dane kontaktowe, w tym kody pocztowe i miejscowości, nazwy ulic i numery budynków, kraje, numery telefonów, adresy stron internetowych i adresy e-mail reprezentowanych producentów;
 - b) w stosownych przypadkach upoważnienia udzielone przez poszczególnych reprezentowanych producentów;
 - c) w przypadku gdy organizacja odpowiedzialności producenta reprezentuje więcej niż jednego producenta, wskazuje ona osobno, w jaki sposób każdy z reprezentowanych producentów wypełnia obowiązki określone w art. 16.
4. W przypadku gdy obowiązki, o których mowa w art. 16, wypełnia w imieniu producenta wyznaczony przedstawiciel ds. rozszerzonej odpowiedzialności producenta, który reprezentuje więcej niż jednego producenta, przedstawiciel ten oprócz informacji wskazanych w ust. 1 przekazuje również nazwę i dane kontaktowe każdego z reprezentowanych producentów oddzielnie.

ZAŁĄCZNIK IX

DODATKOWE INFORMACJE, KTÓRE NALEŻY UWZGLĘDNIĆ W ŚWIADECTWIE ZŁOMOWANIA

1. Nazwa, adres oraz numer rejestracyjny lub identyfikacyjny zakładu lub przedsiębiorstwa wystawiającego świadectwo, jeżeli taki numer jest podany w krajowym systemie rejestracji lub identyfikacji.
2. Nazwa i adres właściwego organu, który wydał pozwolenie (zgodnie z art. 14 rozporządzenia) dla zakładu lub przedsiębiorstwa wystawiającego świadectwo złomowania.
3. Data wystawienia świadectwa złomowania.
4. Kraj produkcji, marka i numer rejestracyjny pojazdu (dokument rejestracyjny, jeśli istnieje w wersji papierowej, lub zaświadczenie wydane przez uprawniony zakład przetwarzania wystawiający świadectwo stwierdzające, iż dokument rejestracyjny został zniszczony⁽²⁾, które należy załączyć do świadectwa).
5. Typ, marka i model pojazdu.
6. Numer identyfikacyjny (podwozia) pojazdu.
7. Nazwisko, adres, obywatelstwo posiadacza lub właściciela dostarczonego pojazdu.

ZAŁĄCZNIK X

ZMIANY W ROZPORZĄDZENIU (UE) 2018/858

8. W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/858 wprowadza się następujące zmiany:

- (1) w części I pozycja G13 otrzymuje brzmienie:

”

G13	Obieg zamknięty	Rozporządzenie [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	X	X															
-----	-----------------	--	---	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

”;

- (2) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w tabeli 1 pozycja G13 otrzymuje brzmienie:

”

G13	Obieg zamknięty	Rozporządzenie [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	Nie dotyczy Zastosowanie ma jednak część E załącznika VII dotycząca zakazu ponownego użycia określonych części.”;
-----	-----------------	--	---

- b) w tabeli 2 wiersz G13 otrzymuje brzmienie:

”

G13	Obieg zamknięty	Rozporządzenie [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	Nie dotyczy Zastosowanie ma jednak część E załącznika VII dotycząca zakazu ponownego użycia określonych części.
-----	-----------------	--	---

”;

- (3) w dodatku 2 w pkt 4 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w tabeli „Część I: Pojazdy należące do kategorii M1” pozycja 59 otrzymuje brzmienie:

”

59	Rozporządzenie [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia] (obieg zamknięty)	Nie stosuje się wymogów tego rozporządzenia.
----	--	--

”;

- b) w tabeli „Część II: Pojazdy należące do kategorii N1” pozycja 59 otrzymuje brzmienie:

”

59	Rozporządzenie [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia] (obieg zamknięty)	Nie stosuje się wymogów tego rozporządzenia.
----	--	--

”;

(4) w części III wprowadza się następujące zmiany:

a) w dodatku 1 pozycja 59 otrzymuje brzmienie:

”

59	Obieg zamknięty	Rozporządzenie [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	Nie dotyczy	Nie dotyczy		
----	-----------------	--	-------------	-------------	--	--

”;

b) w dodatku 2 pozycja 59 otrzymuje brzmienie:

”

59	Obieg zamknięty	Rozporządzenie [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	Nie dotyczy				Nie dotyczy						
----	-----------------	--	-------------	--	--	--	-------------	--	--	--	--	--	--

”;

c) w dodatku 3 pozycja 59 otrzymuje brzmienie:

”

59	Obieg zamknięty	Rozporządzenie [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	Nie dotyczy
----	-----------------	--	-------------

”;

d) w dodatku 4 pozycja 59 otrzymuje brzmienie:

”

59	Obieg zamknięty	Rozporządzenie [Urząd Publikacji: proszę wstawić numer niniejszego rozporządzenia]	Nie dotyczy				Nie dotyczy						
----	-----------------	--	-------------	--	--	--	-------------	--	--	--	--	--	--

”.

ZAŁĄCZNIK XI
TABELA KORELACJI

1. Dyrektywa 2000/53/WE

<i>Dyrektywa 2000/53/WE</i>	<i>Niniejsze rozporządzenie</i>
art. 1	art. 1
art. 2 ust. 1	art. 3 ust. 1 pkt 1
art. 2 ust. 2	art. 3 ust. 1 pkt 2
art. 2 ust. 3	art. 3 ust. 1 pkt 22
art. 2 ust. 4	art. 3 ust. 2 lit. a)
art. 2 ust. 5	art. 3 ust. 1 pkt 16
art. 2 ust. 6	art. 3 ust. 1 pkt 5
art. 2 ust. 7	art. 3 ust. 2 lit. a)
art. 2 ust. 8	art. 3 ust. 2 lit. a)
art. 2 ust. 9	art. 3 ust. 2 lit. a)
art. 2 ust. 10	art. 3 ust. 1 pkt 35
art. 2 ust. 11	-
art. 2 ust. 11 lit. a)	-
art. 2 ust. 11 lit. b)	-
art. 2 ust. 11 lit. c)	-
art. 2 ust. 11 lit. d)	-
art. 2 ust. 12	-
art. 2 ust. 13	-
art. 3 ust. 1	art. 2 ust. 1 lit. a)
art. 3 ust. 2	-
art. 3 ust. 3	-
art. 3 ust. 4	art. 2 ust. 2 lit. a) oraz art. 2 ust. 5
art. 3 ust. 5	art. 2 ust. 1 lit. c) oraz art. 2 ust. 5 i 6

<i>Dyrektywa 2000/53/WE</i>	<i>Niniejsze rozporządzenie</i>
art. 4 ust. 1 lit. a)	art. 5 ust. 1
art. 4 ust. 1 lit. b)	art. 7 ust. 1
art. 4 ust. 1 lit. c)	art. 6
art. 4 ust. 2 lit. a)	art. 5 ust. 2 i 3
art. 4 ust. 2 lit. b) pkt (i)	art. 5 ust. 4 lit. a)
art. 4 ust. 2 lit. b) pkt (ii)	art. 5 ust. 4 lit. b)
art. 4 ust. 2 lit. b) pkt (iii)	art. 5 ust. 4 lit. c)
art. 4 ust. 2 lit. b) pkt (iv)	art. 5 ust. 4 lit. d)
art. 4 ust. 2 lit. c)	--
art. 5 ust. 1 tiret pierwsze	art. 23 ust. 1 i art. 23 ust. 2 lit. c)
art. 5 ust. 1 tiret drugie	art. 23 ust. 2 lit. b)
art. 5 ust. 2	art. 23 ust. 4 akapit pierwszy i art. 23 ust. 4 akapit drugi lit. c)
art. 5 ust. 3 akapit pierwszy	art. 25
art. 5 ust. 3 akapit drugi	--
art. 5 ust. 3 akapit trzeci	--
art. 5 ust. 4 akapit pierwszy	art. 24 ust. 2
art. 5 ust. 4 akapit drugi	art. 16 i art. 20 ust. 1 lit. a)
art. 5 ust. 4 akapit trzeci	art. 24 ust. 2
art. 5 ust. 4 akapit czwarty	--
art. 5 ust. 5 akapit pierwszy	art. 25 ust. 1 i załącznik IX
art. 5 ust. 5 akapit drugi	art. 25 ust. 5
art. 6 ust. 1	art. 27 ust. 1 i 3
art. 6 ust. 2 akapit pierwszy	art. 15 ust. 1
art. 6 ust. 2 akapit drugi	--
art. 6 ust. 3 akapit pierwszy	art. 30 ust. 1 i załącznik VII część C

<i>Dyrektywa 2000/53/WE</i>	<i>Niniejsze rozporządzenie</i>
art. 6 ust. 3 akapit drugi	art. 29 ust. 1
art. 6 ust. 4	art. 15 ust. 2
art. 6 ust. 5	art. 27 ust. 5
art. 6 ust. 6	art. 27 ust. 4
art. 7 ust. 1	art. 33 ust. 1
art. 7 ust. 2 lit. a)	--
art. 7 ust. 2 lit. b)	art. 34 ust. 1 lit. a) i b)
art. 7 ust. 2 akapit drugi	--
art. 7 ust. 2 akapit trzeci	art. 49 ust. 5
art. 7 ust. 3	--
art. 7 ust. 4	--
art. 7 ust. 5	--
art. 8 ust. 1	art. 12 ust. 1
art. 8 ust. 2	art. 12 ust. 3
art. 8 ust. 3	art. 11 ust. 1
art. 8 ust. 4	art. 11 ust. 1 i 2
art. 9 ust. 1a akapit pierwszy	art. 49 ust. 1 lit. j)
art. 9 ust. 1a akapit drugi	art. 49 ust. 1 akapit drugi
art. 9 ust. 1a akapit trzeci	art. 49 ust. 1 akapit trzeci
art. 9 ust. 1b	art. 49 ust. 2
art. 9 ust. 1c	--
art. 9 ust. 1d	art. 49 ust. 5
art. 9 ust. 2	art. 9
art. 9a ust. 1	art. 50 ust. 1
art. 9a ust. 2	art. 50 ust. 2

<i>Dyrektywa 2000/53/WE</i>	<i>Niniejsze rozporządzenie</i>
art. 9a ust. 3	art. 50 ust. 3
art. 9a ust. 4	art. 50 ust. 4
art. 9a ust. 5	art. 50 ust. 5
art. 9a ust. 6	art. 50 ust. 6
art. 10 ust. 1	--
art. 10 ust. 2	--
art. 10 ust. 3	--
art. 10a	art. 55
art. 11 ust. 1	art. 51 ust. 1
art. 11 ust. 2	art. 51 ust. 2
art. 12 ust. 1	art. 57 ust. 1
art. 12 ust. 2	art. 57 ust. 2
art. 12 ust. 3	--
art. 13	--
załącznik I	załącznik VII
załącznik II	załącznik III

2. Dyrektywa 2005/64/WE

<i>Dyrektywa 2005/64/WE</i>	<i>Niniejsze rozporządzenie</i>
art. 1 akapit pierwszy	art. 1
art. 1 akapit drugi	--
art. 2	art. 2 ust. 1 lit. a)
art. 3 lit. a)	art. 2 ust. 2 lit. a)
art. 3 lit. b)	art. 2 ust. 2 lit. b)
art. 3 lit. c)	art. 2 ust. 2 lit. c)
art. 4 pkt 1	art. 3 ust. 1 pkt 1
art. 4 pkt 2	art. 3 ust. 2 lit. b)
art. 4 pkt 3	art. 3 ust. 1 pkt 3
art. 4 pkt 4	art. 3 ust. 1 pkt 2
art. 4 pkt 5	załącznik II
art. 4 pkt 6	art. 3 ust. 2 lit. b) w połączeniu z art. 3 ust. 1 pkt 1
art. 4 pkt 7	art. 3 ust. 2 lit. b)
art. 4 pkt 8	art. 3 ust. 2 lit. b)
art. 4 pkt 9	art. 3 ust. 1 pkt 5
art. 4 pkt 10	art. 3 ust. 2 lit. a)
art. 4 pkt 11	--
art. 4 pkt 12	art. 3 ust. 2 lit. a)
art. 4 pkt 13	art. 3 ust. 1 pkt 4
art. 4 pkt 14	art. 3 ust. 1 pkt 6
art. 4 pkt 15	art. 3 ust. 1 pkt 7
art. 4 pkt 16	--
art. 4 pkt 17	--

art. 4 pkt 18	art. 9
art. 4 pkt 19	--
art. 4 pkt 20	--
art. 5 ust. 1	--
art. 5 ust. 2	art. 8 ust. 1 zdanie drugie
art. 5 ust. 3	art. 8 ust. 4
art. 5 ust. 4	art. 24
art. 6 ust. 1	art. 4 pkt 2
art. 6 ust. 2 akapit drugi	art. 5 ust. 8
art. 6 ust. 3	art. 11
art. 6 ust. 4	--
art. 6 ust. 5	--
art. 6 ust. 6	--
art. 6 ust. 7	--
art. 6 ust. 8	--
art. 7 lit. a)	załącznik VII część E
art. 7 lit. b)	załącznik VII część E
art. 8	--
art. 9	--
art. 10 ust. 1	--
art. 10 ust. 2	--
art. 10 ust. 3	--
art. 10 ust. 3	--
art. 10 ust. 4	--
art. 11 ust. 1	--
art. 11 ust. 2	--

art. 12	--
art. 13	--
załącznik I	art. 4 ust. 1
załącznik II	--
załącznik III	--
załącznik VII	--
załącznik V	załącznik VII część E
załącznik VI	--