

Ten tekst jest dla Ciebie, jeżeli Twoja działalność jest związana z:

- produkcją samochodów, w tym dostarczaniem części w całym łańcuchu dostaw,
- odpadami z branży motoryzacyjnej lub
- handlem używanymi częściami lub samochodami.

1. Rozporządzenie 2026/1738 w sprawie wymogów w zakresie obiegu zamkniętego w odniesieniu do projektowania pojazdów oraz gospodarowania pojazdami wycofanymi z eksploatacji

Unia Europejska przyjęła **nowe przepisy dot. samochodów i gospodarki o obiegu zamkniętym**. Zastąpią one „starą” dyrektywę 2000/53 w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji i ustawę o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Ich celem jest m.in. **zwiększenie udziału surowców z recyklingu w nowych samochodach, ograniczenie nielegalnego przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji czy zwiększenie bezpieczeństwa na drogach**. Upraszczając, przepisy dotyczą wszystkich samochodów, z wyjątkiem, np. pojazdów używanych przez siły zbrojne.

Przepisy stosuje się od dnia 1 września 2028 r z różnymi wyjątkami.

2. Wymogi dla nowych pojazdów

Każdy pojazd będzie musiał być budowany w taki sposób, **żeby nadawał się do ponownego użycia lub recyklingu w 85% / odzysku w 95% pod względem masy**. W tym celu wytwórcy będą musieli spełniać wiele nowych obowiązków, np. zbierać dane z całego łańcucha dostaw, sporządzić cyfrowy paszport czy znakować części. Zakazane będzie wykorzystywanie określonych typów części i tzw. substancji wzbudzających obawy, czyli wymienionych chemikaliów. Wraz z kolejnymi latami obowiązkowe będzie stosowanie coraz większego procenta plastiku pochodzącego z recyklingu odpadów

pokonsumenckich, a w przyszłości być może również stali, aluminium, magnezu i metali wykorzystywanych do produkcji magnesów.

Pojazdy będą musiały być projektowane w sposób **umożliwiający ich łatwy demontaż, w tym demontaż baterii**. Zakazane będzie stosowanie utrudniającego ww. oprogramowania. W homologacji trzeba będzie potwierdzać spełnienie nowych przepisów.

Każdy wytwórca będzie musiał sporządzić **strategię dotyczącą obiegu zamkniętego** obejmującą, np. sposób zbierania danych w całym łańcuchu dostaw czy weryfikację danych od dostawców.

3. Rozszerzona odpowiedzialność producenta

Rozporządzenie wprowadza tzw. ROP, czyli rozszerzoną odpowiedzialność producenta. Innymi słowy, producenci w pośredni sposób będą finansować zbiórkę i przetwarzanie wraków.

Dokładne koszty będą zależeć od różnych czynników, np.:

- 1) masy pojazdu,
- 2) wskaźnika podatności do recyklingu i podatności do ponownego użycia,
- 3) czasu potrzebnego na demontaż,
- 4) procentowej zawartości materiałów pochodzących z recyklingu czy
- 5) obecności i ilości substancji niebezpiecznych.

Producenci będą musieli zapewnić, aby wszystkie pojazdy, które po raz pierwszy udostępnił na rynku na terytorium państwa członkowskiego, **zostały bezpłatnie zebrane w momencie, gdy staną się one pojazdami wycofanymi z eksploatacji**. Zaostrzone zostaną również wymogi dotyczące świadectw złomowania.

4. Gospodarka odpadami i używanymi częściami

Rozporządzenie zastrzega również wymogi dot. gospodarki odpadami, np. zakłady prowadzące operacje strzępienia wraków będą mogły przyjmować jedynie wraki oczyszczone z niebezpiecznych substancji i posiadające świadectwa złomowania.

Zakłady przetwarzania wraków będą musiały posiadać szczegółowe zezwolenia.

Przed strzępieniem obowiązkowe będzie usunięcie wymienionych części, np. baterii czy co najmniej 70% szyb czy skrzyni biegów.

Następnie trzeba będzie prowadzić **obowiązkową ocenę, które części nadają się do ponownego użycia, regeneracji czy recyklingu**. Handel używanymi częściami będzie podlegał większej kontroli, np. odzyskane części będą musiały być opatrzone specjalną etykietą.

5. Przeniesienie praw własności i rozróżnienie pomiędzy używanymi a wycofanymi z eksploatacji pojazdami

Przy sprzedaży używanych pojazdów obowiązkowe będzie **przedstawienie dokumentacji, że pojazd jest zdalny do ruchu drogowego**.

Rozporządzenie wprowadza także **szczegółowe kryteria rozróżnienia pojazdów używanych od zniszczonych**.

Jeżeli spełnione będzie co najmniej jedno kryterium A, to samochód obowiązkowo będzie musiał być traktowany jako zniszczony, np. w przypadku gdy został zanurzony w wodzie do poziomu powyżej tablicy rozdzielczej. Kryteria B określają dodatkowe przesłanki, które należy sprawdzić, np. czy pojazd był wcześniej rozmontowywany.

Częściowo zakazany będzie wywóz poza UE zniszczonych samochodów.



ROZPORZĄDZENIE DOSTĘPNE JEST NA NASZEJ
STRONIE WWW.MARUSZKIN.PL
I POD LINKIEM - [TUTAJ](#)

Masz pytania? Skontaktuj się z nami:



kancelaria@maruszkin.pl



739 018 688

ZACHĘCAMY DO POZOSTANIA Z NAMI W KONTAKCIE



Newsletter



YouTube

LinkedIn®



MARUSZKIN

PRAWO - ŚRODOWISKO - KLIMAT