

P6_TA(2005)0129

**Ponowne użycie, zdolność do recyklingu i utylizacji pojazdów mechanicznych
***I**

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego w sprawie projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej zatwierdzania typów pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i utylizacji oraz zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG (COM(2004)0162 — C5-0126/2004 — 2004/0053(COD))

(Procedura współdecyzji, pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając projekt Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2004)0162) ⁽¹⁾,
 - uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 95 Traktatu WE, zgodnie z którymi projekt został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C5-0126/2004),
 - uwzględniając art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Ochrony Żywności (A6-0004/2005),
1. zatwierdza po poprawkach projekt Komisji;
 2. zwraca się do Komisji o ponowną konsultację, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego projektu lub zastąpienie go innym tekstem;
 3. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

⁽¹⁾ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

P6_TC1-COD(2004)0053

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 14 kwietnia 2005 r. w celu przyjęcia dyrektywy 2005/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej homologacji typu pojazdów mechanicznych pod względem ich przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i utylizacji oraz zmieniającej dyrektywę Rady 70/156/EWG

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 95,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno — Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

działając zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 7 ust. 4 dyrektywy 2000/53/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji ⁽³⁾, powinny zostać ustanowione odpowiednie przepisy w celu zapewnienia, że pojazdy posiadające homologację typu i należące do kategorii M1 oraz pojazdy należące do kategorii N1 mogą być dopuszczone do obrotu jedynie wtedy, gdy nadają się do ponownego użycia lub recyklingu w co najmniej 85 % w przeliczeniu na masę pojazdu oraz nadają się do ponownego użycia lub utylizacji w co najmniej 95 % w przeliczeniu na masę pojazdu.

⁽¹⁾ Dz.U. C ..., ..., str.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 14 kwietnia 2005 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 269 z 21.10.2000, str. 34. Dyrektywa zmieniona decyzją Komisji 2005/63/WE (Dz.U. L 25 z 28.1.2005, str. 73).

Czwartek 14 kwiecień 2005

- (2) **Ponowne użycie części składowych, recykling i utylizacja materiałów stanowią podstawową część strategii gospodarowania odpadami we Wspólnocie. W związku z tym nakłania się producentów pojazdów i ich dostawców do uwzględnienia wymienionych aspektów w najwcześniejszych etapach tworzenia nowych pojazdów, tak aby ułatwić ich przerób w momencie, gdy osiągną wiek, w którym nie nadają się już do dalszej eksploatacji.**
- (3) Niniejsza dyrektywa jest jedną z oddzielnych dyrektyw w ramach procedury wspólnotowej homologacji typu całego pojazdu ustanowionej dyrektywą Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich w odniesieniu do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽¹⁾.
- (4) Homologacja typu całego pojazdu jest obecnie obowiązkowa dla pojazdów należących do kategorii M1 i w niedalekiej przyszłości ulegnie rozszerzeniu na wszystkie kategorie pojazdów. Dlatego też niezbędne jest włączenie do procedury homologacji typu całego pojazdu tych środków, które dotyczą przydatności do ponownego użycia i zdolności do recyklingu i utylizacji pojazdów.
- (5) Z tego powodu niezbędne jest ustanowienie przepisów uwzględniających fakt, że pojazdy należące do kategorii N1 nie są dotychczas objęte systemem homologacji typu całego pojazdu.
- (6) Producent powinien udostępnić organowi udzielającego homologacji wszelkich odnośnych informacji technicznych dotyczących zastosowanych materiałów i ich mas w celu uwierzytelnienia obliczeń producenta zgodnie z normą ISO 22628: 2002.
- (7) Obliczenia producenta mogą być we właściwy sposób uwierzytelnione w czasie udzielania homologacji typu pojazdu jedynie w sytuacji, gdy producent wdrożył zadowalające przedsięwzięcia i procedury w celu zarządzania wszystkimi informacjami, które otrzymuje od swoich dostawców. Zanim jakakolwiek homologacja typu może być udzielona, właściwe organy powinny przeprowadzić badania wstępne tych przedsięwzięć i procedur oraz powinny wydać świadectwo potwierdzające, że są one zadowalające.
- (8) Stosowność różnych danych w kalkulacjach dotyczących poziomów zdolności do recyklingu i utylizacji musi być oszacowana zgodnie z procesami przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji. Producent powinien zatem zalecić strategię przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, jak również powinien dostarczyć właściwym organom dotyczących jej szczegółów. Strategia ta powinna być oparta na sprawdzonych technologiach, dostępnych lub opracowywanych w momencie ubiegania się o homologację typu pojazdu.
- (9) Pojazdy specjalnego przeznaczenia są zaprojektowane do pełnienia specyficznych funkcji i wymagają specjalnych rozwiązań dostosowania nadwozia, które nie są całkowicie objęte kontrolą producenta. Z tego powodu poziomu zdolności do recyklingu i utylizacji nie mogą być właściwie obliczone. Takie pojazdy powinny być zatem zwolnione z wymogów dotyczących obliczeń.
- (10) Pojazdy niekompletne stanowią znaczny odsetek pojazdów należących do kategorii N1. Producent pojazdu podstawowego nie jest w stanie obliczyć poziomów zdolności do recyklingu i utylizacji dla pojazdów skompletowanych, ponieważ dane dotyczące późniejszych faz konstrukcji nie są dostępne w fazie projektowania pojazdu podstawowego. Jest zatem właściwe, aby wymóg stosowania się do niniejszej dyrektywy dotyczył jedynie pojazdu podstawowego.
- (11) Udział pojazdów wytwarzanych w małych seriach w rynku jest bardzo ograniczony, dlatego też konieczność ich stosowania do niniejszej dyrektywy przyniesie niewielkie korzyści dla środowiska naturalnego. Właściwe jest zatem zwolnienie tych pojazdów ze stosowania pewnych przepisów niniejszej dyrektywy.
- (12) Zgodnie z art. 7 ust. 5 dyrektywy 2000/53/WE powinny być podjęte odpowiednie środki, w interesie bezpieczeństwa drogowego i ochrony środowiska naturalnego, mające na celu zapobieżenie ponownemu użyciu pewnych części, które zostały wymontowane z pojazdów wycofanych z eksploatacji. Takie środki powinny być ograniczone do ponownego użycia części w wytwarzaniu nowych pojazdów.
- (13) Przepisy określone w niniejszej dyrektywie nałożą na producentów obowiązek dostarczania nowych danych dotyczących homologacji typu, i w związku z tym te szczegółowe dane powinny znaleźć odzwierciedlenie w dyrektywie 70/156/EWG, ustalającej wyczerpującą listę danych, które muszą być dostarczone w celu otrzymania homologacji typu. Dlatego też niezbędne są odpowiednie zmiany we wspomnianej dyrektywie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2004/104/WE (Dz.U. L 337 z 13.11.2004, str. 13).

Czwartek 14 kwiecień 2005

- (14) Środki niezbędne do dostosowania niniejszej dyrektywy do postępu naukowo-technicznego powinny być przyjęte zgodnie z **procedurą regulacyjną przewidzianą** art. 13 **ust. 3** dyrektywy 70/156/EWG.
- (15) Ze względu na to, że cele proponowanych działań, a mianowicie zminimalizowanie szkodliwego wpływu pojazdów wycofanych z eksploatacji na środowisko naturalne dzięki wprowadzeniu wymogu projektowania pojazdów, począwszy od fazy koncepcyjnej, w sposób ułatwiający ponowne użycie, recykling i utylizację, nie mogą być w wystarczającym stopniu osiągnięte przez Państwa Członkowskie działające indywidualnie, i dlatego mogą, z powodu skali przedsięwzięcia, być osiągnięte w sposób bardziej skuteczny na szczeblu Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą subsidiarności wyrażoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, wyrażoną w tym samym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu.
- (16) **Zgodnie z ust. 34 Porozumienia Międzyinstytucjonalnego o „lepszym stanowieniu” prawa, zachęca się Państwa Członkowskie, aby opracowały, na własny użytek oraz w interesie Wspólnoty, swoje własne tabele, które w miarę możliwości będą ilustrowały korelację pomiędzy niniejszą dyrektywą i środkami transpozycji, a także zachęcały do ich upubliczniania**

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsza dyrektywa ustala administracyjne i techniczne przepisy dotyczące homologacji typu pojazdów objętych art. 2 w celu zapewnienia, że ich części i materiały mogą być użyte ponownie, poddane recyklingowi i utylizacji w minimalnych procentach określonych w załączniku I.

Ustanawia ona specjalne przepisy w celu zapewnienia, że ponowne użycie części nie powoduje zagrożenia dla bezpieczeństwa ani środowiska naturalnego.

Artykuł 2

Zakres

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów należących do kategorii M1 i N1, zgodnie z definicją zawartą w części A załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG, oraz do nowych lub ponownie używanych części takich pojazdów.

Artykuł 3

Wyłączenia

Bez uszczerbku dla stosowania przepisów art. 7, niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do:

- pojazdów specjalnego przeznaczenia zgodnie z definicją zawartą w sekcji A ust. 5 załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG;
- pojazdów budowanych wieloetapowo, należących do kategorii N1, o ile pojazd podstawowy spełnia warunki niniejszej dyrektywy;
- pojazdy wytwarzane w małych seriach w rozumieniu art. 8 ust. 2 lit. a) dyrektywy 70/156/EWG.

Artykuł 4

Definicje

Dla celów niniejszej dyrektywy zastosowanie znajdują następujące definicje:

- „pojazd” oznacza pojazd silnikowy;
- „część” oznacza jakąkolwiek część lub jakikolwiek podzespół, zainstalowany w pojeździe podczas jego wytwarzania. Obejmuje to również części składowe i oddzielne zespoły techniczne zgodnie z definicją zawartą w art. 2 dyrektywy 70/156/EWG;

Czwartek 14 kwiecień 2005

- 3) „typ pojazdu” oznacza typ pojazdu zgodnie z definicją zawartą w sekcji B pkt. 1 i 3 załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG;
- 4) „pojazd wycofany z eksploatacji” oznacza pojazd w rozumieniu pkt. 2 art. 2 dyrektywy 2000/53/WE;
- 5) „pojazd reprezentatywny” oznacza wersję typu pojazdu uważaną przez organ udzielający homologacji, **w porozumieniu z producentem oraz zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku I**, za najbardziej problematyczną pod względem możliwości ponownego użycia, zdolności do recyklingu i utylizacji;
- 6) „pojazd budowany wieloetapowo” oznacza pojazd wytworzony w wieloetapowym procesie produkcji;
- 7) „pojazd podstawowy” oznacza pojazd w rozumieniu definicji zawartej w art. 2 tiret czwarte dyrektywy 70/156/EWG, który jest wykorzystywany w początkowym etapie wieloetapowego procesu produkcji;
- 8) „wieloetapowy proces produkcji” oznacza proces, w którym pojazd jest wytwarzany w kilku etapach przez dodawanie części do pojazdu podstawowego lub przez modyfikację tych części;
- 9) „ponowne użycie” oznacza ponowne użycie w rozumieniu pkt. 6 art. 2 dyrektywy 2000/53/WE;
- 10) „recykling” oznacza recykling zgodnie z definicją zawartą w pierwszym zdaniu w pkt. 7 art. 2 dyrektywy 2000/53/WE;
- 11) „odzysk energii” oznacza odzysk energii zgodnie z definicją zawartą w drugim zdaniu w pkt. 7 art. 2 dyrektywy 2000/53/WE;
- 12) „odzyskiwanie” oznacza odzyskiwanie w rozumieniu pkt. 8 art. 2 dyrektywy 2000/53/WE;
- 13) „przydatność do ponownego użycia” oznacza możliwość ponownego użycia części wymontowanych z pojazdu wycofanego z eksploatacji;
- 14) „zdolność do recyklingu” oznacza możliwość recyklingu części lub materiałów wymontowanych z pojazdu wycofanego z eksploatacji;
- 15) „zdolność do utylizacji” oznacza możliwość odzyskiwania części lub materiałów wymontowanych z pojazdu wycofanego z eksploatacji;
- 16) „poziom zdolności do recyklingu pojazdów (R_{rec})” oznacza procent masy nowego pojazdu, który może być ponownie użyty lub poddany recyklingowi;
- 17) „poziom zdolności do utylizacji pojazdu (R_{odz})” oznacza procent masy nowego pojazdu, który może być ponownie użyty lub poddany odzyskiwaniu;
- 18) „strategia” oznacza opracowany na dużą skalę plan, na który składają się skoordynowane działania i środki techniczne, które mają być podjęte w odniesieniu do demontażu, strzępienia lub podobnych procesów, recyklingu i odzyskiwania materiałów w celu zapewnienia, że docelowe poziomy zdolności do recyklingu i utylizacji są możliwe do osiągnięcia w czasie, gdy pojazd znajduje się na etapie rozwoju;
- 19) „masa” oznacza masę pojazdu gotowego do jazdy zgodnie z definicją zawartą w pkt. 2.6 w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG, ale bez kierowcy, którego masę oceniono na 75 kg;
- 20) **„właściwy organ” oznacza jednostkę, tj. służby techniczne lub inny istniejący organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie do wstępnej oceny i wydania certyfikatu zgodności, zgodnie z wytycznymi niniejszej dyrektywy. Właściwy organ może być organem dokonującym homologacji typu, o ile jego kompetencje w tym zakresie zostaną odpowiednio udokumentowane.**

Artykuł 5**Przepisy dotyczące homologacji typu**

1. Państwa Członkowskie udzielają, o ile ma to zastosowanie, homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu w odniesieniu do przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i utylizacji tylko takim typom pojazdów, które spełniają wymogi zawarte w **niniejszej dyrektywie**.
2. W celu zastosowania ust. 1, producent udostępni organowi udzielającemu homologacji szczegółowych informacji technicznych, niezbędnych dla celów obliczeń i kontroli, o których mowa w załączniku I do niniejszej dyrektywy, odnoszących się do rodzaju materiałów zastosowanych do produkcji pojazdu i jego części. W przypadkach, gdy okazuje się, że takie informacje objęte są prawem własności intelektualnej lub stanowią specyficzne know-how producenta lub jego dostawców, producent lub jego dostawcy dostarczą informacji wystarczających, aby umożliwić przeprowadzenie tych obliczeń w sposób **właściwy**.

Czwartek 14 kwiecień 2005

3. **W odniesieniu** do przydatności do ponownego użycia oraz zdolności do recyklingu i utylizacji Państwa Członkowskie zapewnią, że producent stosuje wzór dokumentu informacyjnego zamieszczony w załączniku II do niniejszej dyrektywy, w czasie składania wniosku o udzielenie homologacji typu WE, stosownie do art. 3 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG.

4. Przy udzielaniu homologacji typu WE stosownie do art. 4 ust. 3 dyrektywy 70/156/EWG, organ udzielający homologacji zastosuje wzór świadectwa homologacji typu WE, zamieszczony w załączniku III do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 6

Badanie wstępne

1. Państwa Członkowskie nie udzielą żadnej homologacji typu bez uprzedniego zapewnienia, że producent wdrożył zadowalające przedsięwzięcia i procedury, zgodnie z ust. 3 załącznika IV do niniejszej dyrektywy, aby we właściwy sposób zarządzać aspektami przydatności do ponownego użycia, zdolności do recyklingu i utylizacji ujętymi w niniejszej dyrektywie. Po przeprowadzeniu badania wstępnego, producentowi zostanie przyznane świadectwo noszące nazwę „Świadectwa zgodności z załącznikiem IV” (zwane dalej „świadectwem zgodności”).

2. W ramach wstępnej oceny Państwo Członkowskie powinno zapewnić, aby do konstrukcji pojazdów zastosowano materiały zgodnie z postanowieniami art. 4 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2000/53/WE.

Komisja ustala szczegółowe przepisy niezbędne do zweryfikowania zgodności z niniejszym przepisem zgodnie z procedurą określona w art. 9.

3. Dla celów ust. 1 producent zarekomenduje strategię dla zapewnienia demontażu, ponownego użycia części, recyklingu i utylizacji materiałów. Strategia ta uwzględni sprawdzone technologie, dostępne lub opracowywane w momencie ubiegania się o homologację typu pojazdu.

4. Zgodnie z załącznikiem IV pkt. 2 Państwa Członkowskie wyznaczą właściwy organ, który przeprowadzi badania wstępne i wystawi świadectwo zgodności.

5. Świadectwo zgodności będzie zawierać odpowiednią dokumentację oraz opis strategii zalecanej przez producenta. Właściwy organ zastosuje wzór zamieszczony w dodatku 1 do załącznika IV.

6. Świadectwo zgodności zachowa ważność przez okres nie krótszy niż 2 lata od daty dostarczenia świadectwa przed przeprowadzeniem nowych kontroli.

7. Producent poinformuje właściwe organy o jakichkolwiek znaczących zmianach, które mogłyby wpłynąć na stosowność świadectwa zgodności. Po konsultacji z producentem właściwe organy podejmą decyzję, czy niezbędne są nowe kontrole.

8. Pod koniec okresu ważności dokumentu zgodności właściwy organ wyda, o ile ma to zastosowanie, nowe świadectwo zgodności, lub przedłuży okres jego ważności na kolejne 2 lata. W przypadkach, gdy właściwy organ zostanie powiadomiony o znaczących zmianach, wyda nowe świadectwo.

Artykuł 7

Ponowne użycie części

Części wymienione w załączniku V:

- a) będą uznane za nienadające się do ponownego użycia dla celów obliczenia poziomów zdolności do recyklingu i utylizacji;
- b) nie będą ponownie używane w wytwarzaniu pojazdów objętych dyrektywą 70/156/EWG.

Artykuł 8

Zmiany w dyrektywie 70/156/EWG

Dyrektywa 70/156/EWG zostaje zmieniona zgodnie z załącznikiem VI do niniejszej dyrektywy.

Czwartek 14 kwiecień 2005

Artykuł 9

Poprawki

Poprawki do niniejszej dyrektywy, które są niezbędne do dostosowania jej do postępu naukowo-technicznego, zostaną przyjęte przez Komisję zgodnie z procedurą **regulacyjną**, o której mowa w art. 13 **ust. 3** dyrektywy 70/156/EWG.

Artykuł 10

Daty wdrożenia homologacji typu

1. Od (*) Państwa Członkowskie, w odniesieniu do typu pojazdu, który spełnia wymogi niniejszej dyrektywy:

- a) nie odmówią udzielenia homologacji typu WE lub krajowej,
- b) nie zabronią zarejestrowania, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów.

2. Od (**) Państwa Członkowskie, w odniesieniu do typu pojazdu, który nie spełnia wymogów niniejszej dyrektywy:

- a) odmówią udzielenia homologacji typu WE;
- b) odmówią udzielenia krajowej homologacji typu.

3. Od (***) Państwa Członkowskie, jeżeli wymogi niniejszej dyrektywy nie są spełnione:

- a) uznają świadectwa zgodności, które dołączone są do nowych pojazdów, za nieważne dla celów art. 7 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG;
- b) odmówią zarejestrowania, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów, za wyjątkiem sytuacji, w których znajduje zastosowanie art. 8 ust. 2 lit. b) dyrektywy 70/156/EWG.

4. Art. 7 stosuje się od (*)

Artykuł 11

Transpozycja

1. Państwa Członkowskie przyjmą i opublikują, **nie później niż...** (*), ustawy, rozporządzenia i przepisy administracyjne niezbędne do zastosowania się do niniejszej dyrektywy. Państwa Członkowskie niezwłocznie przekażą Komisji teksty tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy nimi i niniejszą **dyrektywą**.

Państwa Członkowskie będą stosować te przepisy po upływie ... (*).

Kiedy Państwa Członkowskie przyjmą te przepisy, będą one zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub będą zapatrzone w takie odniesienie przy okazji ich oficjalnej publikacji. **Sposoby dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.**

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

(*) 12 miesięcy **od wejścia** w życie niniejszej dyrektywy

(**) 36 miesięcy **od wejścia** w życie niniejszej dyrektywy

(***) 54 miesięcy **od wejścia** w życie niniejszej dyrektywy

Czwartek 14 kwiecień 2005

Artykuł 12
Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Artykuł 13
Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik I Wymogi

Załącznik II Dokument informacyjny dla celów homologacji typu WE pojazdów

Załącznik III Wzór świadectwa homologacji typu WE

Załącznik IV Badanie wstępne producenta

Dodatek 1: wzór świadectwa zgodności

Załącznik V Części uznane za nienadające się do ponownego użycia

Załącznik VI Poprawki do dyrektywy 70/156/EWG

ZAŁĄCZNIK I

WYMOGI

1. Pojazdy należące do kategorii M1 oraz należące do kategorii N1 będą wytwarzane w taki sposób, aby:
- nadawały się do ponownego użycia i/lub recyklingu w co najmniej 85 % w przeliczeniu na masę pojazdu, oraz
 - nadawały się do ponownego użycia i/lub utylizacji w co najmniej 95 % w przeliczeniu na masę pojazdu, stosownie do procedur ustanowionych w niniejszym załączniku.

2. Dla celów homologacji typu, producent przedłoży właściwie wypełniony formularz prezentacji danych, opracowany zgodnie z załącznikiem A do normy ISO 22628: 2002. Formularz będzie zawierał specyfikację materiałów.

Do formularza dołączone będzie zestawienie zdemontowanych części, zgłoszonych przez producenta w odniesieniu do etapu demontażu oraz procesu zalecanego przez producenta do ich przetwarzania.