Evropský parlament
2024-2029

Výbor pro životní prostředí, klima a bezpečnost potravin
Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů

2023/0284(COD)

24.2.2025

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY 212 - 418

Návrh zprávy
Jens Gieseke, Paulius Saudargas
(PE768.004v01-00)

Požadavky na oběhovost projektů vozidel, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, o změně nařízení (EU) 2018/858 a (EU) 2019/1020 a zrušení směrnic 2000/53/ES a 2005/64/ES

Návrh nařízení
(COM(2023)0451 – C10-0308/2023 – 2023/0284(COD))

Pozměňovací návrh 212
Laurent Castillo

Návrh nařízení
Právní východisko 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy,	s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 114 této smlouvy ***a na čl. 192 odst. 1 této smlouvy ve vztahu k článkům 14 až 45 a článkům 46 a 48 tohoto nařízení***,

Or. en

Pozměňovací návrh 213
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Právní východisko 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na ***článek*** 114 této smlouvy,	s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na ***články*** 114 ***a 192*** této smlouvy,

Or. en

Odůvodnění

Tento návrh slučuje právní předpisy o schvalování typu s článkem 114 jako právním základem a právní předpisy o vozidlech s ukončenou životností s článkem 192 jako právním základem. Dvojí právní základ, jako je tomu v případě nařízení o bateriích, je proto vhodný.

Pozměňovací návrh 214
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Právní východisko 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
s ohledem na Smlouvu o fungování	s ohledem na Smlouvu o fungování

Evropské unie, a zejména na ***článek*** 114 této smlouvy,	Evropské unie, a zejména na ***články*** 114 ***a 192*** této smlouvy,
	Or. en

Pozměňovací návrh 215
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(1) Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvané „Zelená dohoda pro Evropu“[37] ***(dále jen „Zelená dohoda pro Evropu“) je strategií*** růstu ***Evropy***, ***jejímž cílem*** je ***transformovat Unii ve spravedlivou a prosperující společnost s moderní*** a ***konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje***, ***která bude mít*** v ***roce 2050 nulové čisté emise skleníkových plynů*** a ***ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů***. ***K tomu***, ***aby mohly výrobkové politiky Unie přispívat*** ke ***snižování*** emisí ***uhlíku*** v ***celosvětovém měřítku***, musí být ***zajištěno***, ***že výrobky uváděné na trh*** a ***prodávané*** v ***Unii jsou získávány***, ***vyráběny*** a na ***konci životnosti zpracovány udržitelným způsobem***.	(1) Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvané „Zelená dohoda pro Evropu“[37] ***si klade za cíl vytvořit udržitelnější ekonomiku efektivně využívající zdroje, avšak nejedná se o konvenční strategii*** růstu***, neboť upřednostňuje udržitelnost a regulační zásahy před hospodářským růstem***, ***vytvářením pracovních míst a konkurenceschopností průmyslu. Klíčovým problémem*** je ***jeho dopad na evropský automobilový průmysl, kde přísné emisní cíle*** a ***povinnosti týkající se elektrifikace vytvářejí na výrobce automobilů značný tlak. Evropští výrobci čelí silné celosvětové konkurenci***, ***zejména z Číny a Spojených států, kde státní dotace a průmyslové politiky poskytují výrobcům strategické výhody. Vysoké náklady na přechod na výrobu elektrických vozidel mohou neúměrně zatěžovat malé a střední podniky v dodavatelském řetězci automobilového průmyslu. V případě tohoto posunu hrozí ztráta pracovních míst a narušení hospodářství, neboť regulační nejistota vede k dalším výzvám z hlediska dlouhodobých investic. Výrobci, kteří překračují cíle v oblasti emisí CO_2, navíc v současné době čelí pokutám ve výši 95 EUR za každý překročený gram za každé vozidlo, což by mohlo toto odvětví stát miliardy. I když jsou tyto sankce určeny ke snížení emisí, slouží pouze ke**

zvýšení finančního tlaku v odvětví, brání investicím do inovací a oslabují konkurenceschopnost. Ačkoli jsou environmentální aspekty důležité, politiky musí být navrženy tak, aby neoslabovaly tržní sílu a odolnost průmyslu a neohrožovaly cenovou dostupnost pro spotřebitele. K podpoře inovací a udržitelnosti při současné podpoře hospodářského růstu a prosperity je zapotřebí vyvážený přístup. Revize směrnice o vozidlech s ukončenou životností by měla posílit povinnosti v ***oblasti recyklace a oběhového hospodářství***, ***a to způsobem, který podpoří konkurenceschopnost*** a ***udržitelný růst pro výrobce, dodavatele, subjekty provádějící demontáž, subjekty provádějící recyklaci, trhy s kovovým odpadem, spotřebitele, regulační orgány, zpracovatele odpadu, subjekty provádějící recyklaci baterií elektrických vozidel a poskytovatele logistických služeb, aniž by na ně byly kladeny nadměrné náklady*** na ***dodržování předpisů nebo regulační zátěž***.

---

[37] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Zelená dohoda pro Evropu (COM(2019) 640 final).

---

[37] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Zelená dohoda pro Evropu (COM(2019) 640 final).

Or. en

Pozměňovací návrh 216
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(1) Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvané „Zelená dohoda pro Evropu“***[37]*** (dále jen „Zelená dohoda	(1) Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvané „Zelená dohoda pro Evropu“ (dále jen „Zelená dohoda pro

pro Evropu“) je strategií růstu Evropy, jejímž cílem je transformovat Unii ve spravedlivou a prosperující společnost s moderní a konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje, která bude mít v roce 2050 nulové čisté emise skleníkových plynů a ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. K tomu, aby mohly výrobkové politiky Unie přispívat ke snižování emisí uhlíku v celosvětovém měřítku, musí být zajištěno, že výrobky uváděné na trh a prodávané v Unii jsou získávány, vyráběny a na konci životnosti zpracovány udržitelným způsobem.

[37] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Zelená dohoda pro Evropu (COM(2019) 640 final).

Evropu“) je strategií růstu Evropy, jejímž cílem je transformovat Unii ve spravedlivou a prosperující společnost s moderní a konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje, která bude mít ***nejpozději*** v roce 2050 nulové čisté emise skleníkových plynů ***(„klimatická neutralita“) a respektovat meze naší planety*** a ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů. K tomu, aby mohly výrobkové politiky Unie přispívat ke snižování emisí uhlíku v celosvětovém měřítku, musí být zajištěno, že výrobky uváděné na trh a prodávané v Unii jsou získávány, vyráběny a na konci životnosti zpracovány udržitelným způsobem.

[37] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Zelená dohoda pro Evropu (COM(2019) 640 final).

Or. en

Pozměňovací návrh 217
Anja Arndt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(1) Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvané „Zelená dohoda pro Evropu“[37] (dále jen „Zelená dohoda pro Evropu“) je ***strategií růstu Evropy***, jejímž cílem je transformovat Unii ***ve spravedlivou a prosperující společnost s moderní a konkurenceschopnou ekonomikou efektivně využívající zdroje***, která bude mít ***v roce*** 2050 ***nulové čisté emise skleníkových plynů*** a ***ve které bude hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů***. ***K tomu, aby mohly výrobkové***	(1) Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvané „Zelená dohoda pro Evropu“[37] (dále jen „Zelená dohoda pro Evropu“) je ***novou strategií nerůstu***, jejímž cílem je transformovat Unii ***v ekonomiku s nízkou mírou průmyslu se stále chudší společností***, která bude mít ***zřejmě od roku*** 2050 ***v důsledku záměrného snižování výstupu*** a ***spotřeby nulové čisté emise skleníkových plynů***. ***Hospodářská politika*** Unie ***povede k situaci, kdy výrobky***, ***které potřebujeme***,

politiky Unie ***přispívat ke snižování emisí uhlíku v celosvětovém měřítku***, ***musí být zajištěno***, ***že výrobky uváděné na trh*** a ***prodávané v Unii jsou získávány, vyráběny a na konci životnosti zpracovány udržitelným způsobem***.

budou vyráběny ve třetích zemích a ***budou muset být dováženy. Nelze proto očekávat významné snížení emisí CO_2***.

---

[37] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Zelená dohoda pro Evropu (COM(2019) 640 final).

[37] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Zelená dohoda pro Evropu (COM(2019) 640 final).

Or. de

Pozměňovací návrh 218
Beatrice Timgren

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) Automobilový průmysl se významně podílí na spotřebě energie a materiálových zdrojů v Unii, a tím i na produkci skleníkových plynů. Výroba vozidel ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispívá ke vzniku globálních skleníkových plynů, což má negativní dopad na životní prostředí v Unii. ***Přechod od používání fosilních paliv ve vozidlech k mobilitě s nulovými emisemi, jak předpokládá balíček „Fit for 55“, je jedním z předpokladů dosažení cíle klimatické neutrality v roce 2050. Sníží emise skleníkových plynů z automobilového průmyslu spojené s fází používání vozidel. Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů primárního hliníku, oceli a plastů v souvislosti s výrobou nových vozidel uváděných na trh Unie. To může mít významný dopad na životní prostředí spojený s energií potřebnou k těžbě a zpracování těchto materiálů.***	(2) Automobilový průmysl se významně podílí na spotřebě energie a materiálových zdrojů v Unii, a tím i na produkci skleníkových plynů. Výroba vozidel ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispívá ke vzniku globálních skleníkových plynů, což má negativní dopad na životní prostředí v Unii. ***Skutečně oběhové hospodářství*** by ***mělo upřednostňovat prodloužení životnosti vozidel***, ***opětovné použití dílů*** a ***opravitelnost před předčasným sešrotováním***. ***Podpora odpovědné renovace*** a ***vývozu funkčních ojetých vozidel namísto zavedení nepružných klasifikací*** vozidel s ukončenou životností ***může vést*** k ***lepším výsledkům*** v ***oblasti životního prostředí*** tím, že ***sníží*** potřebu ***nové výroby*** a ***nadměrnou produkci odpadu***.

Environmentální stopa spojená s výrobou nových vozidel by se mohla zvýšit s pokračující elektrifikací vozového parku, jakož i v důsledku širšího používání elektroniky v budoucích modelech, což vyžaduje značné množství kritických a strategických surovin a drahých kovů, jako je měď a prvky vzácných zemin. Výsledkem těchto změn je skutečnost, že fáze výroby by mohla mít větší environmentální stopu než fáze používání vozidel. Kromě toho současné požadavky právních předpisů Unie v oblasti nakládání s odpady vedou k neoptimálnímu využití zdrojů z vozidel s ukončenou životností a existuje vysoký potenciál pro zvýšení množství a kvality dílů, konstrukčních částí a materiálů, které lze z vozidel s ukončenou životností opětovně použít, repasovat, renovovat nebo recyklovat. Aby bylo možné tyto dopady na životní prostředí řešit a přispět k dekarbonizaci odvětví, je nutné zlepšit fungování jednotného trhu a posílit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství. To je v ***souladu se sdělením Komise ze dne 11. března 2020 nazvaným Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa,[38] které vyzývá k revizi stávajících pravidel s cílem „prosazovat obchodní modely přispívající k větší oběhovosti*** tím, že ***otázky týkající se designu propojí se zpracováním na konci životního cyklu produktu, zváží pravidla pro povinný recyklovaný obsah v některých materiálech součástí a zlepší účinnost recyklace“. Rada[39] a Parlament[40] rovněž zdůraznily*** potřebu ***nových pravidel Unie pro tyto záležitosti, která by nahradila stávající pravidla pro schvalování typu vozidel, pokud jde o opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost,*** a ***pro vozidla s ukončenou životností***.

---

[38] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému

hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 11. března 2020, Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa (COM(2020) 98 final).

[39] Závěry Rady ze dne 17. prosince 2020 o zajištění oběhového a ekologického oživení.

[40] Usnesení Evropského parlamentu ze dne 10. února 2021 o novém akčním plánu pro oběhové hospodářství.

Or. en

Pozměňovací návrh 219
Anja Arndt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) Automobilový průmysl se ***významně*** podílí na spotřebě energie a materiálových zdrojů v Unii***, a tím i na produkci skleníkových plynů. Výroba vozidel ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispívá ke vzniku globálních skleníkových plynů, což má negativní dopad na životní prostředí v Unii***. Přechod od používání fosilních paliv ve vozidlech k mobilitě s nulovými emisemi***, jak předpokládá balíček „Fit for 55“***, ***je jedním z předpokladů dosažení cíle klimatické neutrality v roce 2050. Sníží*** emise ***skleníkových plynů z automobilového průmyslu spojené s fází používání vozidel***. Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů primárního hliníku, oceli a plastů v souvislosti s výrobou nových vozidel uváděných na trh Unie. ***To může mít*** významný dopad na životní prostředí ***spojený s energií potřebnou k těžbě a zpracování těchto materiálů***. Environmentální stopa spojená s výrobou nových vozidel by se mohla	(2) Automobilový průmysl se podílí na spotřebě energie a materiálových zdrojů v Unii. Přechod od používání fosilních paliv ve vozidlech k mobilitě s nulovými emisemi ***je způsob***, ***jak klamat občany. Mobilita bez emisí neexistuje. Elektrická vozidla rovněž produkují*** emise ***během svého výrobního procesu, při výrobě elektřiny, kterou spotřebovávají, a při recyklaci***. Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů primárního hliníku, ***vzácných zemin,*** oceli a plastů v souvislosti s výrobou nových ***elektrických*** vozidel uváděných na trh Unie. ***Těžba a zpracování těchto materiálů má*** významný dopad na životní prostředí. Environmentální stopa spojená s výrobou nových vozidel by se mohla zvýšit s pokračující elektrifikací vozového parku, jakož i v důsledku širšího používání elektroniky v budoucích modelech***. Elektrická vozidla vyžadují*** značné množství kritických a strategických surovin a drahých kovů, jako je měď a

zvýšit s pokračující elektrifikací vozového parku, jakož i v důsledku širšího používání elektroniky v budoucích modelech***, což vyžaduje*** značné množství kritických a strategických surovin a drahých kovů, jako je měď a prvky vzácných zemin. Výsledkem těchto změn je skutečnost, že fáze výroby by mohla mít větší environmentální stopu než fáze používání vozidel. ***Kromě toho současné požadavky právních předpisů Unie v oblasti nakládání s odpady vedou k neoptimálnímu využití zdrojů z vozidel s ukončenou životností a existuje vysoký potenciál pro zvýšení množství a kvality dílů, konstrukčních částí a materiálů, které lze z vozidel s ukončenou životností opětovně použít, repasovat, renovovat nebo recyklovat. Aby bylo možné tyto dopady na životní prostředí řešit*** a ***přispět k dekarbonizaci odvětví, je nutné zlepšit fungování jednotného trhu a posílit přechod automobilového průmyslu*** na oběhové hospodářství. ***To je v souladu*** se ***sdělením Komise ze dne 11. března 2020 nazvaným Nový akční plán*** pro ***oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa***[38], ***které vyzývá k revizi stávajících pravidel s cílem „prosazovat obchodní modely přispívající k větší oběhovosti tím***, ***že otázky týkající se designu propojí se zpracováním na konci životního cyklu produktu***, ***zváží pravidla pro povinný recyklovaný obsah v některých materiálech součástí a zlepší účinnost recyklace“***. ***Rada***[39] ***a Parlament***[40] ***rovněž zdůraznily potřebu nových pravidel Unie pro tyto záležitosti***, ***která by nahradila stávající pravidla pro schvalování typu vozidel, pokud jde o opětovnou použitelnost***, ***recyklovatelnost a využitelnost,*** a ***pro vozidla*** s ***ukončenou životností***.

prvky vzácných zemin. Výsledkem těchto změn je skutečnost, že fáze výroby by mohla mít větší environmentální stopu než fáze používání vozidel. V ***zájmu zachování automobilového průmyslu*** a ***zajištění mobility občanů musí být zaručeno fungování vnitřního trhu za podmínek volného tržního hospodářství*** a ***automobilový průmysl musí být podporován při přechodu*** na oběhové hospodářství. ***Nucený přechod na elektrická vozidla*** se ***ukázal být škodlivý*** pro ***životní prostředí***, ***pracovníky***, ***kteří těží vzácné zeminy***, ***a domácnosti s nízkými příjmy***. ***Sníží-li se množství regulace***, ***může automobilový průmysl podnítit inovace směrem k odpovědnému opětovnému použití***, ***recyklaci*** a ***nakládání*** s ***odpady***.

---

[38] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 11. března 2020,

Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa (COM(2020) 98 final).

[39] Závěry Rady ze dne 17. prosince 2020 o zajištění oběhového a ekologického oživení.

[40] Usnesení Evropského parlamentu ze dne 10. února 2021 o novém akčním plánu pro oběhové hospodářství.

Or. de

Pozměňovací návrh 220
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) Automobilový průmysl se významně podílí na spotřebě energie a materiálových zdrojů v Unii, a tím i na produkci skleníkových plynů. Výroba vozidel ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispívá ke vzniku globálních skleníkových plynů, což má negativní dopad na životní prostředí v Unii. Přechod od používání fosilních paliv ve vozidlech k mobilitě s nulovými emisemi, jak předpokládá balíček „Fit for 55“, je jedním z předpokladů dosažení cíle klimatické neutrality v roce 2050. Sníží emise skleníkových plynů z automobilového průmyslu spojené s fází používání vozidel. Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů primárního hliníku, oceli a plastů v souvislosti s výrobou nových vozidel uváděných na trh Unie. To může mít významný dopad na životní prostředí spojený s energií potřebnou k těžbě a zpracování těchto materiálů. Environmentální stopa spojená s výrobou nových vozidel by se mohla zvýšit s pokračující elektrifikací vozového parku, jakož i v důsledku širšího používání	(2) Automobilový průmysl se významně podílí na spotřebě energie a materiálových zdrojů v Unii, a tím i na produkci skleníkových plynů. Výroba vozidel ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispívá ke vzniku globálních skleníkových plynů, což má negativní dopad na životní prostředí v Unii. Přechod od používání fosilních paliv ve vozidlech k mobilitě s nulovými emisemi, jak předpokládá balíček „Fit for 55“, je jedním z předpokladů dosažení cíle klimatické neutrality v roce 2050. Sníží emise skleníkových plynů z automobilového průmyslu spojené s fází používání vozidel. ***Rostoucí využívání materiálů a technik, které brání opravám, nedostupnost náhradních dílů a aktualizací softwaru a chybějící opatření v právu Unie ke zlepšení oprav, repasování, renovace, dovybavení a výměny dílů a konstrukčních částí vozidel však mají za následek nízkou oběhovost během fáze používání vozidel a vedou k předčasnému zastarávání.*** Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů primárního

elektroniky v budoucích modelech, což vyžaduje značné množství kritických a strategických surovin a drahých kovů, jako je měď a prvky vzácných zemin. Výsledkem těchto změn je skutečnost, že fáze výroby by mohla mít větší environmentální stopu než fáze používání vozidel. Kromě toho současné požadavky právních předpisů Unie v oblasti nakládání s odpady vedou k neoptimálnímu využití zdrojů z vozidel s ukončenou životností a existuje vysoký potenciál pro zvýšení množství a kvality dílů, konstrukčních částí a materiálů, které lze z vozidel ***s ukončenou životností*** opětovně použít, repasovat, renovovat nebo recyklovat. Aby bylo možné tyto dopady na životní prostředí řešit ***a*** přispět k dekarbonizaci odvětví, je nutné zlepšit fungování jednotného trhu a posílit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství. To je v souladu se sdělením Komise ze dne 11. března 2020 nazvaným Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa[38], které vyzývá k revizi stávajících pravidel s cílem „prosazovat obchodní modely přispívající k větší oběhovosti tím, že otázky týkající se designu propojí se zpracováním na konci životního cyklu produktu, zváží pravidla pro povinný recyklovaný obsah v některých materiálech součástí a zlepší účinnost recyklace“. Rada[39] a Parlament[40] rovněž zdůraznily potřebu nových pravidel Unie pro tyto záležitosti, která by nahradila stávající pravidla pro schvalování typu vozidel, pokud jde o opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, a pro vozidla s ukončenou životností.

hliníku, oceli a plastů v souvislosti s výrobou nových vozidel uváděných na trh Unie. To může mít významný dopad na životní prostředí spojený s energií potřebnou k těžbě a zpracování těchto materiálů. Environmentální stopa spojená s výrobou nových vozidel by se mohla zvýšit s pokračující elektrifikací vozového parku, ***pokračujícím zvyšováním počtu vozidel, pokračujícím růstem velikosti a hmotnosti vozidel,*** jakož i v důsledku širšího používání ***a složitosti elektroniky***, což vyžaduje značné množství kritických a strategických surovin a drahých kovů, jako je měď a prvky vzácných zemin***, které dodává pouze jedna nebo několik málo zemí***. Výsledkem těchto změn je skutečnost, že fáze výroby by mohla mít větší environmentální stopu než fáze používání vozidel ***a rostoucí environmentální stopu v absolutním vyjádření a že by se průmysl mohl stát stále více závislým na dovozu kritických surovin, který je náchylný k narušení dodávek, a tudíž ztratit konkurenceschopnost***. Kromě toho současné požadavky právních předpisů Unie v oblasti nakládání s odpady vedou k neoptimálnímu využití zdrojů z vozidel s ukončenou životností a existuje vysoký potenciál pro zvýšení množství a kvality dílů, konstrukčních částí a materiálů, které lze z vozidel ***během fáze používání i na konci životnosti opravovat,*** opětovně použít, repasovat, renovovat***, dovybavit*** nebo recyklovat. Aby bylo možné tyto dopady na životní prostředí řešit***,*** přispět k dekarbonizaci odvětví ***a podpořit konkurenceschopnost zvýšením odolnosti automobilového průmyslu***, je nutné zlepšit fungování jednotného trhu a posílit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství. To je v souladu se sdělením Komise ze dne 11. března 2020 nazvaným Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa[38], které vyzývá k revizi stávajících pravidel s cílem „prosazovat obchodní modely přispívající

	k větší oběhovosti tím, že otázky týkající se designu propojí se zpracováním na konci životního cyklu produktu, zváží pravidla pro povinný recyklovaný obsah v některých materiálech součástí a zlepší účinnost recyklace“***. To je rovněž v souladu s nařízením (EU) 2024/1252, kterým se stanoví rámec pro zajištění bezpečných a udržitelných dodávek kritických surovin.*** Rada[39] a Parlament[40] rovněž zdůraznily potřebu nových pravidel Unie pro tyto záležitosti, která by nahradila stávající pravidla pro schvalování typu vozidel, pokud jde o opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, a pro vozidla s ukončenou životností.
[38] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 11. března 2020, Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa (COM(2020) 98 final).	[38] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 11. března 2020, Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa (COM(2020) 98 final).
[39] Závěry Rady ze dne 17. prosince 2020 o zajištění oběhového a ekologického oživení.	[39] Závěry Rady ze dne 17. prosince 2020 o zajištění oběhového a ekologického oživení.
[40] Usnesení Evropského parlamentu ze dne 10. února 2021 o novém akčním plánu pro oběhové hospodářství.	[40] Usnesení Evropského parlamentu ze dne 10. února 2021 o novém akčním plánu pro oběhové hospodářství.
	Or. en

Pozměňovací návrh 221
Sirpa Pietikäinen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) Automobilový průmysl se významně podílí na spotřebě energie a materiálových zdrojů v Unii, a tím i na	(2) ***Evropská unie je silně závislá na dovážených materiálech. Aby se zlepšila strategická soběstačnost a snížila závislost***

produkci skleníkových plynů. Výroba vozidel ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispívá ke vzniku globálních skleníkových plynů, což má negativní dopad na životní prostředí v Unii. Přechod od používání fosilních paliv ve vozidlech k mobilitě s nulovými emisemi, jak předpokládá balíček „Fit for 55“, je jedním z předpokladů dosažení cíle klimatické neutrality v roce 2050. Sníží emise skleníkových plynů z automobilového průmyslu spojené s fází používání vozidel. Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů primárního hliníku, oceli a plastů v souvislosti s výrobou nových vozidel uváděných na trh Unie. To může mít významný dopad na životní prostředí spojený s energií potřebnou k těžbě a zpracování těchto materiálů. Environmentální stopa spojená s výrobou nových vozidel by se mohla zvýšit s pokračující elektrifikací vozového parku, jakož i v důsledku širšího používání elektroniky v budoucích modelech, což vyžaduje značné množství kritických a strategických surovin a drahých kovů, jako je měď a prvky vzácných zemin. Výsledkem těchto změn je skutečnost, že fáze výroby by mohla mít větší environmentální stopu než fáze používání vozidel. Kromě toho současné požadavky právních předpisů Unie v oblasti nakládání s odpady vedou k neoptimálnímu využití zdrojů z vozidel s ukončenou životností a existuje vysoký potenciál pro zvýšení množství a kvality dílů, konstrukčních částí a materiálů, které lze z vozidel s ukončenou životností opětovně použít, repasovat, renovovat nebo recyklovat. Aby bylo možné tyto dopady na životní prostředí řešit a přispět k dekarbonizaci odvětví, je nutné zlepšit fungování jednotného trhu a posílit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství. To je v souladu se sdělením Komise ze dne 11. března 2020 nazvaným Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa[38], které vyzývá k revizi stávajících pravidel s ***na třetích zemích, musí EU zlepšit využívání zdrojů a energie. Za účelem řešení těchto výzev musí EU podniknout nezbytné kroky k dosažení oběhovosti materiálů v uzavřených systémech, a to tím, že zvýší účinnost zdrojů i energetickou účinnost a bude dodržovat zásadu kaskádového využívání, zásadu minimalizace odpadu již od návrhu, hierarchii způsobů nakládání s odpady a zastřešující zásady oběhovosti. To rovněž přinese prospěch evropským průmyslovým odvětvím, zvýší udržitelnou konkurenceschopnost a poskytne udržitelné obchodní modely pro nový hospodářský růst.*** Automobilový průmysl se významně podílí na spotřebě energie a materiálových zdrojů v Unii, a tím i na produkci skleníkových plynů. Výroba vozidel ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispívá ke vzniku globálních skleníkových plynů, což má negativní dopad na životní prostředí v Unii. Přechod od používání fosilních paliv ve vozidlech k mobilitě s nulovými emisemi, jak předpokládá balíček „Fit for 55“, je jedním z předpokladů dosažení cíle klimatické neutrality v roce 2050. Sníží emise skleníkových plynů z automobilového průmyslu spojené s fází používání vozidel. Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů primárního hliníku, oceli a plastů v souvislosti s výrobou nových vozidel uváděných na trh Unie. To může mít významný dopad na životní prostředí spojený s energií potřebnou k těžbě a zpracování těchto materiálů. Environmentální stopa spojená s výrobou nových vozidel by se mohla zvýšit s pokračující elektrifikací vozového parku, jakož i v důsledku širšího používání elektroniky v budoucích modelech, což vyžaduje značné množství kritických a strategických surovin a drahých kovů, jako je měď a prvky vzácných zemin. Výsledkem těchto změn je skutečnost, že fáze výroby by mohla mít větší environmentální stopu než fáze používání vozidel. Kromě toho současné požadavky

cílem „prosazovat obchodní modely přispívající k větší oběhovosti tím, že otázky týkající se designu propojí se zpracováním na konci životního cyklu produktu, zváží pravidla pro povinný recyklovaný obsah v některých materiálech součástí a zlepší účinnost recyklace“. Rada[39] a Parlament[40] rovněž zdůraznily potřebu nových pravidel Unie pro tyto záležitosti, která by nahradila stávající pravidla pro schvalování typu vozidel, pokud jde o opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, a pro vozidla s ukončenou životností.

právních předpisů Unie v oblasti nakládání s odpady vedou k neoptimálnímu využití zdrojů z vozidel s ukončenou životností a existuje vysoký potenciál pro zvýšení množství a kvality dílů, konstrukčních částí a materiálů, které lze z vozidel s ukončenou životností opětovně použít, repasovat, renovovat nebo recyklovat. Aby bylo možné tyto dopady na životní prostředí řešit a přispět k dekarbonizaci odvětví, je nutné zlepšit fungování jednotného trhu a posílit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství. To je v souladu se sdělením Komise ze dne 11. března 2020 nazvaným Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa[38], které vyzývá k revizi stávajících pravidel s cílem „prosazovat obchodní modely přispívající k větší oběhovosti tím, že otázky týkající se designu propojí se zpracováním na konci životního cyklu produktu, zváží pravidla pro povinný recyklovaný obsah v některých materiálech součástí a zlepší účinnost recyklace“. Rada[39] a Parlament[40] rovněž zdůraznily potřebu nových pravidel Unie pro tyto záležitosti, která by nahradila stávající pravidla pro schvalování typu vozidel, pokud jde o opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, a pro vozidla s ukončenou životností.

---

[38] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 11. března 2020, Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa (COM(2020) 98 final).

[39] Závěry Rady ze dne 17. prosince 2020 o zajištění oběhového a ekologického oživení.

[40] Usnesení Evropského parlamentu ze dne 10. února 2021 o novém akčním plánu pro oběhové hospodářství.

[38] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 11. března 2020, Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa (COM(2020) 98 final).

[39] Závěry Rady ze dne 17. prosince 2020 o zajištění oběhového a ekologického oživení.

[40] Usnesení Evropského parlamentu ze dne 10. února 2021 o novém akčním plánu pro oběhové hospodářství.

Or. en

Pozměňovací návrh 222
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) Automobilový průmysl se významně podílí na spotřebě energie a materiálových zdrojů v Unii, a tím i na produkci skleníkových plynů. Výroba vozidel ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispívá ke vzniku globálních skleníkových plynů, což má negativní dopad na životní prostředí v Unii. ***Přechod od používání fosilních paliv ve vozidlech k mobilitě s nulovými emisemi, jak předpokládá balíček „Fit for 55“, je jedním z předpokladů dosažení cíle klimatické neutrality v roce 2050. Sníží emise skleníkových plynů z automobilového průmyslu spojené s fází používání vozidel.*** Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů primárního hliníku, oceli a plastů v souvislosti s výrobou nových vozidel uváděných na trh Unie. To může mít významný dopad na životní prostředí spojený s energií potřebnou k těžbě a zpracování těchto materiálů. Environmentální stopa spojená s výrobou nových vozidel by se mohla zvýšit s pokračující elektrifikací vozového parku, jakož i v důsledku širšího používání elektroniky v budoucích modelech, což vyžaduje značné množství kritických a strategických surovin a drahých kovů, jako je měď a prvky vzácných zemin. Výsledkem těchto změn je skutečnost, že fáze výroby by mohla mít větší environmentální stopu než fáze používání vozidel. Kromě toho současné požadavky právních předpisů Unie v oblasti nakládání s odpady vedou k neoptimálnímu využití	(2) Automobilový průmysl se významně podílí na spotřebě energie a materiálových zdrojů v Unii, a tím i na produkci skleníkových plynů. Výroba vozidel ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispívá ke vzniku globálních skleníkových plynů, což má negativní dopad na životní prostředí v Unii. Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů primárního hliníku, oceli a plastů v souvislosti s výrobou nových vozidel uváděných na trh Unie. To může mít významný dopad na životní prostředí spojený s energií potřebnou k těžbě a zpracování těchto materiálů. Environmentální stopa spojená s výrobou nových vozidel by se mohla zvýšit s pokračující elektrifikací vozového parku, jakož i v důsledku širšího používání elektroniky v budoucích modelech, což vyžaduje značné množství kritických a strategických surovin a drahých kovů, jako je měď a prvky vzácných zemin. Výsledkem těchto změn je skutečnost, že fáze výroby by mohla mít větší environmentální stopu než fáze používání vozidel. Kromě toho současné požadavky právních předpisů Unie v oblasti nakládání s odpady vedou k neoptimálnímu využití zdrojů z vozidel s ukončenou životností a existuje vysoký potenciál pro zvýšení množství a kvality dílů, konstrukčních částí a materiálů, které lze z vozidel s ukončenou životností opětovně použít, repasovat, renovovat nebo recyklovat. Aby bylo možné tyto dopady na životní

zdrojů z vozidel s ukončenou životností a existuje vysoký potenciál pro zvýšení množství a kvality dílů, konstrukčních částí a materiálů, které lze z vozidel s ukončenou životností opětovně použít, repasovat, renovovat nebo recyklovat. Aby bylo možné tyto dopady na životní prostředí řešit a přispět k dekarbonizaci odvětví, je nutné zlepšit fungování jednotného trhu a posílit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství. To je v souladu se sdělením Komise ze dne 11. března 2020 nazvaným Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa[38], které vyzývá k revizi stávajících pravidel s cílem „prosazovat obchodní modely přispívající k větší oběhovosti tím, že otázky týkající se designu propojí se zpracováním na konci životního cyklu produktu, zváží pravidla pro povinný recyklovaný obsah v některých materiálech součástí a zlepší účinnost recyklace“. Rada[39] a Parlament[40] rovněž zdůraznily potřebu nových pravidel Unie pro tyto záležitosti, která by nahradila stávající pravidla pro schvalování typu vozidel, pokud jde o opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, a pro vozidla s ukončenou životností.

prostředí řešit a přispět k dekarbonizaci odvětví, je nutné zlepšit fungování jednotného trhu a posílit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství. To je v souladu se sdělením Komise ze dne 11. března 2020 nazvaným Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa[38], které vyzývá k revizi stávajících pravidel s cílem „prosazovat obchodní modely přispívající k větší oběhovosti tím, že otázky týkající se designu propojí se zpracováním na konci životního cyklu produktu, zváží pravidla pro povinný recyklovaný obsah v některých materiálech součástí a zlepší účinnost recyklace“. Rada[39] a Parlament[40] rovněž zdůraznily potřebu nových pravidel Unie pro tyto záležitosti, která by nahradila stávající pravidla pro schvalování typu vozidel, pokud jde o opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, a pro vozidla s ukončenou životností.

---

[38] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 11. března 2020, Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa (COM(2020) 98 final).

[39] Závěry Rady ze dne 17. prosince 2020 o zajištění oběhového a ekologického oživení.

[40] Usnesení Evropského parlamentu ze dne 10. února 2021 o novém akčním plánu pro oběhové hospodářství.

[38] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 11. března 2020, Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistší a konkurenceschopnější Evropa (COM(2020) 98 final).

[39] Závěry Rady ze dne 17. prosince 2020 o zajištění oběhového a ekologického oživení.

[40] Usnesení Evropského parlamentu ze dne 10. února 2021 o novém akčním plánu pro oběhové hospodářství.

Or. fr

Pozměňovací návrh 223
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(3) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES[41] stanoví harmonizované požadavky na zpracování vozidel s ukončenou životností a cíle pro opětovné použití a recyklaci vozidel a jejich opětovné použití a využití. Zavádí povinnosti týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jakož i povinnosti pro hospodářské subjekty, zejména omezení používání těžkých kovů ve vozidlech. Vytváří také základní pravidla pro rozšířenou odpovědnost výrobce, která vyžadují, aby výrobci vozidel hradili část nákladů na sběr vozidel s ukončenou životností.	(3) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES[41] stanoví harmonizované požadavky na zpracování vozidel s ukončenou životností a cíle pro opětovné použití a recyklaci vozidel a jejich opětovné použití a využití. Zavádí povinnosti týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jakož i povinnosti pro hospodářské subjekty, zejména omezení používání těžkých kovů ve vozidlech. Vytváří také základní pravidla pro rozšířenou odpovědnost výrobce, která vyžadují, aby výrobci vozidel hradili část nákladů na sběr vozidel s ukončenou životností. ***V souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ zakotvenou v čl. 191 odst. 2 SFEU by výrobci měli převzít finanční a provozní odpovědnost za řádné nakládání s vozidly, která uvádějí na trh, a zajistit, aby náklady spojené s nakládáním s vozidly na konci životnosti nebyly přesouvány na spotřebitele, veřejné orgány nebo služby související s odpady. Posílení rozšířené odpovědnosti výrobce má zásadní význam pro podporu oběhovosti, stimulaci udržitelného designu a předcházení environmentálním externalitám.***
[41] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 269, 21.10.2000, s. 34).	[41] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 269, 21.10.2000, s. 34).

Or. en

Pozměňovací návrh 224
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) Komise ve svém hodnocení směrnice 2000/53/ES[42] zdůraznila, že směrnice účinně plní mnoho svých počátečních cílů, zejména odstranění kadmia, olova, rtuti a šestimocného chromu z vozidel, zvýšení počtu sběrných míst pro vozidla s ukončenou životností a dosažení cílů v oblasti využití a recyklace. V hodnocení však bylo zjištěno, že směrnice se dostatečně nezabývá důležitými otázkami spojenými se sběrem vozidel s ukončenou životností a že již není přizpůsobena tak, aby zajistila vysokou kvalitu zpracování těchto vozidel.	(4) Komise ve svém hodnocení směrnice 2000/53/ES[42] zdůraznila, že směrnice účinně plní mnoho svých počátečních cílů, zejména odstranění kadmia, olova, rtuti a šestimocného chromu z vozidel, zvýšení počtu sběrných míst pro vozidla s ukončenou životností a dosažení cílů v oblasti využití a recyklace. V hodnocení však bylo zjištěno, že směrnice se dostatečně nezabývá důležitými otázkami spojenými se sběrem vozidel s ukončenou životností a že již není přizpůsobena tak, aby zajistila vysokou kvalitu zpracování těchto vozidel. ***Jako hlavní problém při provádění směrnice byl v tomto hodnocení označen zejména problém „pohřešovaných vozidel“, která každoročně představují přibližně 35 % všech vozidel vyřazených z registru.***
[42] Hodnocení směrnice 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností, SWD(2021) 61 final.	[42] Hodnocení směrnice 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností, SWD(2021) 61 final.

Or. en

Pozměňovací návrh 225
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(5) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/64/ES[43] upravuje schvalování	(5) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/64/ES[43] upravuje schvalování

typu vozidel z hlediska jejich opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti, aby tato vozidla mohla ve fázi ukončení své životnosti splnit cíle stanovené ve směrnici 2000/53/ES. Uvedená směrnice nebyla účinná, pokud jde o podstatné zlepšení opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nových vozidel, a není přizpůsobena vlastnostem nových vozidel, které se od vstupu uvedené směrnice v platnost výrazně změnily.	typu vozidel z hlediska jejich opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti, aby tato vozidla mohla ve fázi ukončení své životnosti splnit cíle stanovené ve směrnici 2000/53/ES. Uvedená směrnice nebyla účinná, pokud jde o podstatné zlepšení opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nových vozidel, a není přizpůsobena vlastnostem nových vozidel, které se od vstupu uvedené směrnice v platnost výrazně změnily***, a to zejména elektrických vozidel, jejichž baterie se vyznačují nízkou mírou recyklovatelnosti***.
[43] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/64/ES ze dne 26. října 2005 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti a o změně směrnice Rady 70/156/EHS (Úř. věst. L 310, 25.11.2005, s. 10).	[43] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/64/ES ze dne 26. října 2005 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti a o změně směrnice Rady 70/156/EHS (Úř. věst. L 310, 25.11.2005, s. 10).

Or. fr

Pozměňovací návrh 226
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) V zájmu lepšího fungování jednotného trhu ***při*** zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí je zásadní harmonizovat podmínky pro schvalování typu vozidel, pokud jde o jejich opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, jakož i podmínky upravující nakládání s odpady v automobilovém průmyslu. Mezi fází výroby a zpracováním vozidel po ukončení jejich životnosti existují vnitřní vazby, protože zpracování vozidel po ukončení životnosti způsobem šetrným k životnímu prostředí do značné	(7) V zájmu lepšího fungování jednotného trhu ***a*** zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí je zásadní harmonizovat ***a stanovit nové*** podmínky pro schvalování typu vozidel, pokud jde o jejich ***design pro opravitelnost,*** opětovnou použitelnost***, repasování, renovaci, dovybavení***, recyklovatelnost a využitelnost, jakož i podmínky upravující nakládání s odpady v automobilovém průmyslu. Mezi fází výroby***, fází používání*** a zpracováním vozidel po ukončení jejich životnosti existují vnitřní vazby, protože

míry závisí na tom, jak jsou v první řadě vozidla projektována a zkonstruována. Nejefektivnějším způsobem, jak usnadnit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství, je tudíž zavedení jednotného regulačního rámce na úrovni Unie, který by integrovaným a důsledným způsobem pokrýval projektování a výrobu vozidel, jejich uvádění na trh v Unii a zpracování po ukončení jejich životnosti. To je rovněž zásadní pro rozvoj trhu Unie s druhotnými surovinami, které jsou součástí nových vozidel uváděných na trh, a také pro zamezení překážek obchodu a narušení hospodářské soutěže, zajištění právní jasnosti a zlepšení environmentální výkonnosti u všech hospodářských subjektů zapojených do projektování, výroby a zpracování vozidel po ukončení jejich životnosti. V zájmu dosažení těchto cílů, vzhledem k nutnosti mít jednotná pravidla pro jednotný trh, která by se řídila zájmy životního prostředí, a v souladu s celkovými právními předpisy Unie o schvalování typu motorových vozidel by směrnice 2000/53/ES a směrnice 2005/64/ES měly být na základě ***článku*** 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) nahrazeny nařízením.

možnost opravy, opětovného použití, repasování, renovace, dovybavení a zpracování vozidel po ukončení životnosti způsobem šetrným k životnímu prostředí do značné míry závisí na tom, jak jsou v první řadě vozidla projektována a zkonstruována. Nejefektivnějším způsobem, jak usnadnit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství, je tudíž zavedení jednotného regulačního rámce na úrovni Unie, který by integrovaným a důsledným způsobem pokrýval projektování a výrobu vozidel, jejich uvádění na trh v Unii a zpracování po ukončení jejich životnosti. To je rovněž zásadní pro rozvoj trhu Unie s druhotnými surovinami, které jsou součástí nových vozidel uváděných na trh, a také pro zamezení překážek obchodu a narušení hospodářské soutěže, zajištění právní jasnosti a zlepšení environmentální výkonnosti u všech hospodářských subjektů zapojených do projektování, výroby a zpracování vozidel po ukončení jejich životnosti. V zájmu dosažení těchto cílů, vzhledem k nutnosti mít jednotná pravidla pro jednotný trh, která by se řídila zájmy životního prostředí, a v souladu s celkovými právními předpisy Unie o schvalování typu motorových vozidel ***a v souladu s doplňujícími a podobnými právními předpisy, jako je nařízení 2023/1542 o bateriích a odpadních bateriích a nařízení 2024/1781 o požadavcích na ekodesign udržitelných výrobků,*** by směrnice 2000/53/ES a směrnice 2005/64/ES měly být na základě ***článků*** 114 ***a 192*** Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) nahrazeny nařízením.

Or. en

Pozměňovací návrh 227
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) V zájmu lepšího fungování jednotného trhu při zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí je zásadní harmonizovat podmínky pro schvalování typu vozidel, pokud jde o jejich opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, jakož i podmínky upravující nakládání s odpady v automobilovém průmyslu. Mezi fází výroby a zpracováním vozidel po ukončení jejich životnosti existují vnitřní vazby, protože zpracování vozidel po ukončení životnosti způsobem šetrným k životnímu prostředí do značné míry závisí na tom, jak jsou v první řadě vozidla projektována a zkonstruována. Nejefektivnějším způsobem, jak usnadnit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství, je tudíž zavedení jednotného regulačního rámce na úrovni Unie, který by integrovaným a důsledným způsobem pokrýval projektování a výrobu vozidel, jejich uvádění na trh v Unii a zpracování po ukončení jejich životnosti. To je rovněž zásadní pro rozvoj trhu Unie s druhotnými surovinami, které jsou součástí nových vozidel uváděných na trh, a také pro zamezení překážek obchodu a narušení hospodářské soutěže, zajištění právní jasnosti a zlepšení environmentální výkonnosti u všech hospodářských subjektů zapojených do projektování, výroby a zpracování vozidel po ukončení jejich životnosti. V zájmu dosažení těchto cílů, vzhledem k nutnosti mít jednotná pravidla pro jednotný trh, která by se řídila zájmy životního prostředí, a v souladu s celkovými právními předpisy Unie o schvalování typu motorových vozidel by směrnice 2000/53/ES a směrnice 2005/64/ES měly být na základě článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) nahrazeny nařízením.	(7) V zájmu lepšího fungování jednotného trhu při zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí je zásadní harmonizovat podmínky pro schvalování typu vozidel, pokud jde o jejich opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, jakož i podmínky upravující nakládání s odpady v automobilovém průmyslu ***a vývoz ojetých vozidel***. Mezi fází výroby a zpracováním vozidel po ukončení jejich životnosti existují vnitřní vazby, protože zpracování vozidel po ukončení životnosti způsobem šetrným k životnímu prostředí do značné míry závisí na tom, jak jsou v první řadě vozidla projektována a zkonstruována. Nejefektivnějším způsobem, jak usnadnit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství, je tudíž zavedení jednotného regulačního rámce na úrovni Unie, který by integrovaným a důsledným způsobem pokrýval projektování a výrobu vozidel, jejich uvádění na trh v Unii a zpracování po ukončení jejich životnosti. To je rovněž zásadní pro rozvoj trhu Unie s druhotnými surovinami, které jsou součástí nových vozidel uváděných na trh, a také pro zamezení překážek obchodu a narušení hospodářské soutěže, zajištění právní jasnosti a zlepšení environmentální výkonnosti u všech hospodářských subjektů zapojených do projektování, výroby a zpracování vozidel po ukončení jejich životnosti. V zájmu dosažení těchto cílů, vzhledem k nutnosti mít jednotná pravidla pro jednotný trh, která by se řídila zájmy životního prostředí, a v souladu s celkovými právními předpisy Unie o schvalování typu motorových vozidel by směrnice 2000/53/ES a směrnice 2005/64/ES měly být na základě článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) nahrazeny nařízením.

Pozměňovací návrh 228
Sirpa Pietikäinen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(7) V zájmu lepšího fungování jednotného trhu při zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí je zásadní harmonizovat podmínky pro schvalování typu vozidel, pokud jde o jejich opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, jakož i podmínky upravující nakládání s odpady v automobilovém průmyslu. Mezi fází výroby a zpracováním vozidel po ukončení jejich životnosti existují vnitřní vazby, protože zpracování vozidel po ukončení životnosti způsobem šetrným k životnímu prostředí do značné míry závisí na tom, jak jsou v první řadě vozidla projektována a zkonstruována. Nejefektivnějším způsobem, jak usnadnit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství, je tudíž zavedení jednotného regulačního rámce na úrovni Unie, který by integrovaným a důsledným způsobem pokrýval projektování a výrobu vozidel, jejich uvádění na trh v Unii a zpracování po ukončení jejich životnosti. To je rovněž zásadní pro rozvoj trhu Unie s druhotnými surovinami, které jsou součástí nových vozidel uváděných na trh, a také pro zamezení překážek obchodu a narušení hospodářské soutěže, zajištění právní jasnosti a zlepšení environmentální výkonnosti u všech hospodářských subjektů zapojených do projektování, výroby a zpracování vozidel po ukončení jejich životnosti. V zájmu dosažení těchto cílů, vzhledem k nutnosti mít jednotná pravidla pro jednotný trh, která by se řídila zájmy životního prostředí, a v souladu s celkovými právními předpisy Unie o	(7) V zájmu lepšího fungování jednotného trhu při zajištění vysoké úrovně ochrany životního prostředí je zásadní harmonizovat podmínky pro schvalování typu vozidel, pokud jde o jejich opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, jakož i podmínky upravující nakládání s odpady v automobilovém průmyslu. Mezi fází výroby a zpracováním vozidel po ukončení jejich životnosti existují vnitřní vazby, protože zpracování vozidel po ukončení životnosti způsobem šetrným k životnímu prostředí do značné míry závisí na tom, jak jsou v první řadě vozidla projektována a zkonstruována. Nejefektivnějším způsobem, jak usnadnit přechod automobilového průmyslu na oběhové hospodářství, je tudíž zavedení jednotného regulačního rámce na úrovni Unie, který by integrovaným a důsledným způsobem pokrýval projektování ***na základě zásady minimalizace odpadu již od návrhu*** a výrobu vozidel, jejich uvádění na trh v Unii a zpracování po ukončení jejich životnosti. To je rovněž zásadní pro rozvoj trhu Unie s druhotnými surovinami, které jsou součástí nových vozidel uváděných na trh, a také pro zamezení překážek obchodu a narušení hospodářské soutěže, zajištění právní jasnosti a zlepšení environmentální výkonnosti u všech hospodářských subjektů zapojených do projektování, výroby a zpracování vozidel po ukončení jejich životnosti. V zájmu dosažení těchto cílů, vzhledem k nutnosti mít jednotná pravidla pro jednotný trh, která by se řídila zájmy životního prostředí,

schvalování typu motorových vozidel by směrnice 2000/53/ES a směrnice 2005/64/ES měly být na základě článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) nahrazeny nařízením.

a v souladu s celkovými právními předpisy Unie o schvalování typu motorových vozidel by směrnice 2000/53/ES a směrnice 2005/64/ES měly být na základě článku 114 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) nahrazeny nařízením.

Or. en

Pozměňovací návrh 229
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) Směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES se vztahují pouze na osobní vozidla (M_1) a lehká užitková vozidla (N_1), která tvoří přibližně 85 % všech vozidel registrovaných v Unii. Na zbývající vozidla, tj. dvoukolová a tříkolová vozidla, nákladní automobily, autobusy a přípojná vozidla, se nevztahují žádné právní předpisy Unie týkající se jejich ekodesignu a nakládání s nimi po ukončení jejich životnosti. Proto za účelem zajištění oběhového rámce pro všechna vozidla registrovaná v Unii, včetně jejich zpracování způsobem šetrným k životnímu prostředí, a s cílem zabránit roztříštění jednotného trhu by se toto nařízení mělo vztahovat nejen na vozidla kategorií M1 a N1, ale ***částečně*** také na některá vozidla kategorie L (L_3e–L_7e), těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3,N_2, N_3, O). ***O zpracování těchto vozidel po ukončení jejich životnosti v Unii chybí komplexní informace, což brání tomu, aby se na ně vztahoval stejný režim jako na vozidla kategorie M_1 a N_1 po vstupu tohoto nařízení v platnost. Požadavky týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jejich povinného odevzdání ke zpracování do autorizovaných zpracovatelských zařízení, jakož i***	(8) Směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES se vztahují pouze na osobní vozidla (M_1) a lehká užitková vozidla (N_1), která tvoří přibližně 85 % všech vozidel registrovaných v Unii. Na zbývající vozidla, tj. dvoukolová a tříkolová vozidla, nákladní automobily, autobusy a přípojná vozidla, se nevztahují žádné právní předpisy Unie týkající se jejich ekodesignu a nakládání s nimi po ukončení jejich životnosti. Proto za účelem zajištění oběhového rámce pro všechna vozidla registrovaná v Unii, včetně jejich zpracování způsobem šetrným k životnímu prostředí, a s cílem zabránit roztříštění jednotného trhu by se toto nařízení mělo vztahovat nejen na vozidla kategorií M_1 a N_1, ale také na některá vozidla kategorie L (L_3e–L_7e), těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3,N_2, N_3, O).

odstranění znečišťujících látek z těchto vozidel by se však měly vztahovat na vozidla kategorie L (L_3e–L_7e) a těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Aby se usnadnilo zpracování těchto vozidel s ukončenou životností, mělo by se od jejich výrobců vyžadovat, aby poskytovali informace o vyjmutí a výměně dílů, konstrukčních částí a materiálů z těchto vozidel. Na tyto kategorie vozidel by se také měla vztahovat ustanovení upravující rozšířenou odpovědnost výrobce, která pokrývají náklady na sběr vozidel a odstranění znečišťujících látek z vozidel po ukončení jejich životnosti.

Or. en

Pozměňovací návrh 230
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) Směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES se vztahují pouze na osobní vozidla (M_1) a lehká užitková vozidla (N_1), která tvoří přibližně 85 % všech vozidel registrovaných v Unii. Na zbývající vozidla, tj. dvoukolová a tříkolová vozidla, nákladní automobily, autobusy a přípojná vozidla, se nevztahují žádné právní předpisy Unie týkající se jejich ekodesignu a nakládání s nimi po ukončení jejich životnosti. Proto za účelem zajištění oběhového rámce pro všechna vozidla registrovaná v Unii, včetně jejich zpracování způsobem šetrným k životnímu prostředí, a s cílem zabránit roztříštění jednotného trhu by se toto nařízení mělo vztahovat nejen na vozidla kategorií M_1 a N_1, ale částečně také na ***některá*** vozidla kategorie L (L_3e–L_7e), těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2,	(8) Směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES se vztahují pouze na osobní vozidla (M_1) a lehká užitková vozidla (N_1), která tvoří přibližně 85 % všech vozidel registrovaných v Unii. Na zbývající vozidla, tj. dvoukolová a tříkolová vozidla, nákladní automobily, autobusy a přípojná vozidla, se nevztahují žádné právní předpisy Unie týkající se jejich ekodesignu a nakládání s nimi po ukončení jejich životnosti. Proto za účelem zajištění oběhového rámce pro všechna vozidla registrovaná v Unii, včetně jejich zpracování způsobem šetrným k životnímu prostředí, a s cílem zabránit roztříštění jednotného trhu by se toto nařízení mělo vztahovat nejen na vozidla kategorií M_1 a N_1, ale částečně také na vozidla kategorie L (L_3e–L_7e), těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3,N_2, N_3, O).

M_3,N_2, N_3, O). ***O zpracování těchto vozidel po ukončení jejich životnosti v Unii chybí komplexní informace, což brání tomu, aby se na ně vztahoval stejný režim jako na vozidla kategorie M_1 a N_1 po vstupu tohoto nařízení v platnost.*** Požadavky týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jejich povinného odevzdání ke zpracování do autorizovaných zpracovatelských zařízení, jakož i odstranění znečišťujících látek z těchto vozidel by se ***však*** měly vztahovat na vozidla kategorie L (L_3e–L_7e) a těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Aby se usnadnilo zpracování těchto vozidel s ukončenou životností, mělo by se od jejich výrobců vyžadovat, aby poskytovali informace o vyjmutí a výměně dílů, konstrukčních částí a materiálů z těchto vozidel. Na tyto kategorie vozidel by se také měla vztahovat ustanovení upravující rozšířenou odpovědnost výrobce, která pokrývají náklady na sběr vozidel a odstranění znečišťujících látek z vozidel po ukončení jejich životnosti.

Požadavky týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jejich povinného odevzdání ke zpracování do autorizovaných zpracovatelských zařízení, jakož i odstranění znečišťujících látek z těchto vozidel***, opravitelnosti a odstranitelnosti součástek z nabíječek na palubě elektrických vozidel a motorů na elektrický pohon nedestruktivním způsobem*** by se měly vztahovat na vozidla kategorie L (L_3e–L_7e) a těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Aby se usnadnilo zpracování těchto vozidel s ukončenou životností, mělo by se od jejich výrobců vyžadovat, aby poskytovali informace o vyjmutí a výměně dílů, konstrukčních částí a materiálů z těchto vozidel. Na tyto kategorie vozidel by se také měla vztahovat ustanovení upravující rozšířenou odpovědnost výrobce, která pokrývají náklady na sběr vozidel a odstranění znečišťujících látek z vozidel po ukončení jejich životnosti.

Or. en

Pozměňovací návrh 231
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) Směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES se vztahují pouze na osobní vozidla (M_1) a lehká užitková vozidla (N_1), která tvoří přibližně 85 % všech vozidel registrovaných v Unii. Na zbývající vozidla, tj. dvoukolová a tříkolová vozidla, nákladní automobily, autobusy a přípojná vozidla, se nevztahují žádné právní předpisy Unie týkající se jejich ekodesignu	(8) Směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES se vztahují pouze na osobní vozidla (M_1) a lehká užitková vozidla (N_1), která tvoří přibližně 85 % všech vozidel registrovaných v Unii. Na zbývající vozidla, tj. dvoukolová a tříkolová vozidla, nákladní automobily, autobusy a přípojná vozidla, se nevztahují žádné právní předpisy Unie týkající se jejich ekodesignu

a nakládání s nimi po ukončení jejich životnosti. Proto za účelem zajištění oběhového rámce pro všechna vozidla registrovaná v Unii, včetně jejich zpracování způsobem šetrným k životnímu prostředí, a s cílem zabránit roztříštění jednotného trhu by se toto nařízení mělo vztahovat nejen na vozidla kategorií M_1 a N_1, ale částečně také na ***některá*** vozidla kategorie L ***(L_3e–L_7e)***, těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3,N_2, N_3, O). O zpracování těchto vozidel po ukončení jejich životnosti v Unii chybí komplexní informace, což brání tomu, aby se na ně vztahoval stejný režim jako na vozidla kategorie M_1 a N_1 po vstupu tohoto nařízení v platnost. Požadavky týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jejich povinného odevzdání ke zpracování do autorizovaných zpracovatelských zařízení, jakož i odstranění znečišťujících látek z těchto vozidel by se však měly vztahovat na vozidla kategorie L ***(L_3e–L_7e***) a těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Aby se usnadnilo zpracování těchto vozidel s ukončenou životností, mělo by se od jejich výrobců vyžadovat, aby poskytovali informace o vyjmutí a výměně dílů, konstrukčních částí a materiálů z těchto vozidel. Na tyto kategorie vozidel by se také měla vztahovat ustanovení upravující rozšířenou odpovědnost výrobce, která pokrývají náklady na sběr vozidel a odstranění znečišťujících látek z vozidel po ukončení jejich životnosti.

a nakládání s nimi po ukončení jejich životnosti. Proto za účelem zajištění oběhového rámce pro všechna vozidla registrovaná v Unii, včetně jejich zpracování způsobem šetrným k životnímu prostředí, a s cílem zabránit roztříštění jednotného trhu by se toto nařízení mělo vztahovat nejen na vozidla kategorií M_1 a N_1, ale částečně také na vozidla kategorie L, těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3,N_2, N_3, O). O zpracování těchto vozidel po ukončení jejich životnosti v Unii chybí komplexní informace, což brání tomu, aby se na ně vztahoval stejný režim jako na vozidla kategorie M_1 a N_1 po vstupu tohoto nařízení v platnost. Požadavky týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jejich povinného odevzdání ke zpracování do autorizovaných zpracovatelských zařízení, jakož i odstranění znečišťujících látek z těchto vozidel by se však měly vztahovat na vozidla kategorie L a těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Aby se usnadnilo zpracování těchto vozidel s ukončenou životností, mělo by se od jejich výrobců vyžadovat, aby poskytovali informace o vyjmutí a výměně dílů, konstrukčních částí a materiálů z těchto vozidel. Na tyto kategorie vozidel by se také měla vztahovat ustanovení upravující rozšířenou odpovědnost výrobce, která pokrývají náklady na sběr vozidel a odstranění znečišťujících látek z vozidel po ukončení jejich životnosti.

Or. en

Pozměňovací návrh 232
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(8) Směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES se vztahují pouze na osobní vozidla (M_1) a lehká užitková vozidla (N_1), která tvoří přibližně 85 % všech vozidel registrovaných v Unii. Na zbývající vozidla, tj. dvoukolová a tříkolová vozidla, nákladní automobily, autobusy a přípojná vozidla, se nevztahují žádné právní předpisy Unie týkající se jejich ekodesignu a nakládání s nimi po ukončení jejich životnosti. Proto za účelem zajištění oběhového rámce pro všechna vozidla registrovaná v Unii, včetně jejich zpracování způsobem šetrným k životnímu prostředí, a s cílem zabránit roztříštění jednotného trhu by se toto nařízení mělo vztahovat nejen na vozidla kategorií M1 a N1, ale částečně také na některá vozidla kategorie L (L_3e–L_7e), těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3,N_2, N_3, O). O zpracování těchto vozidel po ukončení jejich životnosti v Unii chybí komplexní informace, což brání tomu, aby se na ně vztahoval stejný režim jako na vozidla kategorie M_1 a N_1 po vstupu tohoto nařízení v platnost. Požadavky týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jejich povinného odevzdání ke zpracování do autorizovaných zpracovatelských zařízení, jakož i odstranění znečišťujících látek z těchto vozidel by se však měly vztahovat na vozidla kategorie L (L_3e–L_7e) a těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Aby se usnadnilo zpracování těchto vozidel s ukončenou životností, mělo by se od jejich výrobců vyžadovat, aby poskytovali informace o vyjmutí a ***výměně*** dílů, konstrukčních částí a materiálů z těchto vozidel. Na tyto kategorie vozidel by se také měla vztahovat ustanovení upravující rozšířenou odpovědnost výrobce, která pokrývají náklady na sběr vozidel a odstranění znečišťujících látek z vozidel po ukončení jejich životnosti.	(8) Směrnice 2000/53/ES a 2005/64/ES se vztahují pouze na osobní vozidla (M_1) a lehká užitková vozidla (N_1), která tvoří přibližně 85 % všech vozidel registrovaných v Unii. Na zbývající vozidla, tj. dvoukolová a tříkolová vozidla, nákladní automobily, autobusy a přípojná vozidla, se nevztahují žádné právní předpisy Unie týkající se jejich ekodesignu a nakládání s nimi po ukončení jejich životnosti. Proto za účelem zajištění oběhového rámce pro všechna vozidla registrovaná v Unii, včetně jejich zpracování způsobem šetrným k životnímu prostředí, a s cílem zabránit roztříštění jednotného trhu by se toto nařízení mělo vztahovat nejen na vozidla kategorií M1 a N1, ale částečně také na některá vozidla kategorie L (L_3e–L_7e), těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3,N_2, N_3, O). O zpracování těchto vozidel po ukončení jejich životnosti v Unii chybí komplexní informace, což brání tomu, aby se na ně vztahoval stejný režim jako na vozidla kategorie M_1 a N_1 po vstupu tohoto nařízení v platnost. Požadavky týkající se sběru vozidel s ukončenou životností, jejich povinného odevzdání ke zpracování do autorizovaných zpracovatelských zařízení, jakož i odstranění znečišťujících látek z těchto vozidel by se však měly vztahovat na vozidla kategorie L (L_3e–L_7e) a těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Aby se usnadnilo zpracování těchto vozidel s ukončenou životností, mělo by se od jejich výrobců vyžadovat, aby poskytovali informace o vyjmutí***, výměně*** a ***digitálním kódování*** dílů, konstrukčních částí a materiálů z těchto vozidel. Na tyto kategorie vozidel by se také měla vztahovat ustanovení upravující rozšířenou odpovědnost výrobce, která pokrývají náklady na sběr vozidel a odstranění znečišťujících látek z vozidel po ukončení

jejich životnosti.

Or. fr

Pozměňovací návrh 233
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(8a) Aby byla zajištěna soudržnost právních předpisů a zabránilo se roztříštěnosti jednotného trhu, je nezbytné rozšířit oblast působnosti tohoto nařízení na vozidla spadající do kategorií L1 a L2, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 168/2013. Pokud tato vozidla v daném členském státě nepodléhají správní registraci podle směrnice 1999/37/ES a za účelem zajištění souladu s tímto nařízením, měla by „registrace“ zahrnovat zaznamenání vozidel do rovnocenného systému, který umožňuje jejich identifikaci, a to i v okamžiku uvedení na trh, během používání nebo na konci životnosti.

Or. en

Pozměňovací návrh 234
Beatrice Timgren

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(9) Problémy s vývozem ojetých vozidel se týkají nejen osobních ***(M_1)*** a lehkých užitkových vozidel ***(N_1)***, ale také, jak ukazují studie[45], větších vozidel. Proto by se tato ustanovení měla vztahovat i na	(9) Problémy s vývozem ojetých vozidel se týkají nejen osobních ***(M1)*** a lehkých užitkových vozidel ***(N1)***, ale také, jak ukazují studie[45], větších vozidel. Proto by se tato ustanovení měla vztahovat i na

těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla ***(M_2, M_3, N_2, N_3, O)***.	těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla***. Omezení vývozu vozidel by však neměla narušovat zákonný obchod v rámci EU i mimo ni. Ojetá vozidla hrají na světových trzích důležitou úlohu a svévolná omezení jejich převodu by mohla vést k narušení trhu, poškodit hospodářské subjekty a snížit cenovou dostupnost ojetých vozidel v EU i v zahraničí. Zajištění jasných, spravedlivých a přiměřených pravidel vývozu podpoří hospodářskou činnost při současném zachování environmentálních a bezpečnostních norem.***
45 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report	45 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

Or. en

Pozměňovací návrh 235
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Vozidla zvláštního určení jsou navržena k výkonu zvláštních funkcí a vyžadují zvláštní úpravy karoserie, které nejsou zcela pod kontrolou výrobce. V důsledku toho není možné dostatečně přesným způsobem vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti. Na tato vozidla by se měla vztahovat pouze ustanovení týkající se sběru, odstranění znečišťujících látek a povinného vyjmutí dílů a konstrukčních částí. Náklady na provádění těchto činností by měli hradit výrobci v rámci systému rozšířené odpovědnosti výrobce. Ustanovení týkající se látek ve vozidlech by se měla vztahovat také na vozidla zvláštního určení, jak je tomu podle	***vypouští se***

směrnice 2000/53/ES. Výrobce druhého stupně vozidel, jejichž typ byl schválen v rámci vícestupňového schvalování typu, není schopen vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti dokončených vozidel. Je proto vhodné požadovat, aby požadavky tohoto nařízení splňovalo pouze základní vozidlo.

Or. en

Pozměňovací návrh 236
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Vozidla zvláštního určení jsou navržena k výkonu zvláštních funkcí a vyžadují zvláštní úpravy karoserie, které nejsou zcela pod kontrolou výrobce. V důsledku toho není možné dostatečně přesným způsobem vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti. Na tato vozidla by se měla vztahovat pouze ustanovení týkající se sběru, odstranění znečišťujících látek a povinného vyjmutí dílů a konstrukčních částí. Náklady na provádění těchto činností by měli hradit výrobci v rámci systému rozšířené odpovědnosti výrobce. Ustanovení týkající se látek ve vozidlech by se měla vztahovat také na vozidla zvláštního určení, jak je tomu podle směrnice 2000/53/ES. Výrobce druhého stupně vozidel, jejichž typ byl schválen v rámci vícestupňového schvalování typu, není schopen vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti dokončených vozidel. Je proto vhodné požadovat, aby požadavky tohoto nařízení splňovalo pouze základní vozidlo.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 237
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Vozidla zvláštního určení jsou navržena k výkonu zvláštních funkcí a vyžadují ***zvláštní*** úpravy karoserie, které ***nejsou zcela pod kontrolou*** výrobce. ***V důsledku toho není možné dostatečně přesným způsobem vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti. Na tato vozidla by se měla vztahovat pouze ustanovení týkající se sběru, odstranění znečišťujících látek a povinného vyjmutí dílů a konstrukčních částí. Náklady na provádění těchto činností by měli hradit výrobci v rámci systému rozšířené odpovědnosti výrobce***. ***Ustanovení týkající se látek ve vozidlech by se měla vztahovat také na vozidla*** zvláštního určení***, jak je tomu*** podle ***směrnice 2000/53/ES. Výrobce druhého stupně vozidel***, ***jejichž typ byl schválen v rámci vícestupňového schvalování typu, není schopen vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti dokončených vozidel. Je proto vhodné požadovat, aby požadavky tohoto nařízení splňovalo pouze základní vozidlo***.	(10) Vozidla zvláštního určení***, včetně vozidel záchranné služby, hasičských vozů, vojenských vozidel a dalších specializovaných jednotek,*** jsou navržena k výkonu zvláštních funkcí a vyžadují ***specializované*** úpravy karoserie, které ***jsou často mimo kontrolu*** výrobce. Tato vozidla***, která tvoří minimální podíl na celkovém vozovém parku***, ***podléhají jedinečným konstrukčním*** a ***provozním požadavkům, které omezují použitelnost standardních kritérií oběhovosti***. ***Vzhledem k jejich specializovaným funkcím a nízkým objemům výroby by zahrnutí vozidel*** zvláštního určení do ***nařízení o vozidlech s ukončenou životností mělo zanedbatelné přínosy pro životní prostředí a zároveň by vyvolalo nepřiměřené problémy s dodržováním předpisů. V zájmu řešení těchto problémů se doporučuje výslovně vyloučit vozidla zvláštního určení z oblasti působnosti nařízení***.

Or. en

Pozměňovací návrh 238
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Vozidla zvláštního určení jsou navržena k výkonu zvláštních funkcí a vyžadují zvláštní úpravy karoserie, které nejsou zcela pod kontrolou výrobce. V důsledku toho není možné dostatečně přesným způsobem vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti. Na tato vozidla by se měla vztahovat pouze ustanovení týkající se sběru, odstranění znečišťujících látek a povinného vyjmutí dílů a konstrukčních částí. Náklady na provádění těchto činností by měli hradit výrobci v rámci systému rozšířené odpovědnosti výrobce. Ustanovení týkající se látek ve vozidlech by se měla vztahovat také na vozidla zvláštního určení, jak je tomu podle směrnice 2000/53/ES. Výrobce druhého stupně vozidel, jejichž typ byl schválen v rámci vícestupňového schvalování typu, ***není schopen vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti*** a ***využitelnosti dokončených*** vozidel***. Je proto vhodné požadovat***, ***aby požadavky tohoto nařízení splňovalo pouze základní vozidlo***.	(10) Vozidla zvláštního určení jsou navržena k výkonu zvláštních funkcí a vyžadují zvláštní úpravy karoserie, které nejsou zcela pod kontrolou výrobce. V důsledku toho není možné dostatečně přesným způsobem vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti. Na tato vozidla by se měla vztahovat pouze ustanovení týkající se sběru, odstranění znečišťujících látek a povinného vyjmutí dílů a konstrukčních částí. Náklady na provádění těchto činností by měli hradit výrobci v rámci systému rozšířené odpovědnosti výrobce. Ustanovení týkající se látek ve vozidlech by se měla vztahovat také na vozidla zvláštního určení, jak je tomu podle směrnice 2000/53/ES. Výrobce druhého stupně vozidel, jejichž typ byl schválen v rámci vícestupňového schvalování typu, ***by měl být rovněž odpovědný za vozidla uváděná na trh,*** a ***proto by se na něj měly vztahovat požadavky na rozšířenou odpovědnost výrobce. Vozidla zvláštního určení, včetně*** vozidel***, jejichž typ byl schválen v rámci vícestupňového schvalování typu***, ***by však měla být i nadále vyňata, jak je uvedeno v tomto nařízení***.

Or. en

Pozměňovací návrh 239
Massimiliano Salini, Flavio Tosi, Letizia Moratti, Susana Solís Pérez

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Vozidla zvláštního určení jsou navržena k výkonu zvláštních funkcí a vyžadují zvláštní úpravy karoserie, které nejsou zcela pod kontrolou výrobce. V	(10) Vozidla zvláštního určení jsou navržena k výkonu zvláštních funkcí a vyžadují zvláštní úpravy karoserie, které nejsou zcela pod kontrolou výrobce. V

důsledku toho není možné dostatečně přesným způsobem vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti. Na tato vozidla by se měla vztahovat pouze ustanovení týkající se sběru, odstranění znečišťujících látek a povinného vyjmutí dílů a konstrukčních částí. Náklady na provádění těchto činností by měli hradit výrobci v rámci systému rozšířené odpovědnosti výrobce. Ustanovení týkající se látek ve vozidlech by se měla vztahovat také na vozidla zvláštního určení, jak je tomu podle směrnice 2000/53/ES. ***Výrobce druhého stupně*** vozidel***, jejichž typ byl schválen*** v rámci vícestupňového schvalování typu***, není schopen vypočítat míru opětovné použitelnosti***, ***recyklovatelnosti*** a ***využitelnosti dokončených vozidel***. ***Je proto vhodné požadovat, aby požadavky tohoto nařízení splňovalo pouze základní vozidlo***.

důsledku toho není možné dostatečně přesným způsobem vypočítat míru opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti. Na tato vozidla by se měla vztahovat pouze ustanovení týkající se sběru, odstranění znečišťujících látek a povinného vyjmutí dílů a konstrukčních částí. Náklady na provádění těchto činností by měli hradit výrobci v rámci systému rozšířené odpovědnosti výrobce. Ustanovení týkající se látek ve vozidlech by se měla vztahovat také na vozidla zvláštního určení, jak je tomu podle směrnice 2000/53/ES. ***U*** vozidel ***schválených*** v rámci vícestupňového schvalování typu ***budou díly doplněné výrobcem druhého stupně, jako je karoserie***, ***shromážděny*** a ***zpracovány společně se základním vozidlem***. ***V důsledku toho spadá karoserie vozidel vyráběných ve více stupních do rozšířené odpovědnosti výrobce***.

Or. en

Pozměňovací návrh 240
Zala Tomašič, Milan Zver

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(10a) Obytné automobily a obytné přívěsy, jak jsou definovány v příloze I části A bodě 5.1 nařízení (EU) 2018/858, se liší od konvenčních vozidel nebo přípojných vozidel, neboť jejich hlavní funkcí je ubytování, a nikoli doprava. Mnoho obytných přívěsů je trvale odstaveno a slouží jako rekreační obydlí, používají se k sezónnímu ubytování a zůstávají funkční po celá desetiletí. Tyto jednotky by neměly být klasifikovány jako vozidla s ukončenou životností, neboť i nadále slouží k ubytování, často bez registrace, což vede k jejich nesprávné

klasifikaci jako „ztracená vozidla“. Tyto karavany jsou postaveny s využitím neautomobilových součástek, jako je dřevo, nábytek, vodovodní a elektrické systémy pro domácnosti, které nespadají do oblasti působnosti zařízení na recyklaci vozidel. Vzhledem k jejich zvláštnímu účelu, odlišnému materiálovému složení a pokračujícímu používání by obytné automobily a obytné přívěsy měly být vyloučeny z působnosti předpisů o vozidlech s ukončenou životností.

Or. en

Pozměňovací návrh 241
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(10b) Nařízení o ekodesignu udržitelných výrobků by mělo stanovit požadavky na oběhovost pneumatik jako prioritní skupiny výrobků, jak je uvedeno v čl. 18 odst. 5 písm. e) uvedeného nařízení. V důsledku toho by se na ně neměla vztahovat kapitola II tohoto nařízení.

Or. en

Pozměňovací návrh 242
Beatrice Timgren

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Jeden z největších praktických problémů spojených s uplatňováním směrnice 2000/53/ES se týká určení toho,	(11) Jeden z největších praktických problémů spojených s uplatňováním směrnice 2000/53/ES se týká určení toho,

zda se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, zejména v případech přeshraniční přepravy vozidel. Navzdory vydání pokynů[46] k této otázce zůstává takové posouzení problematické. ***Je proto nutné stanovit právně závazná přesná kritéria***, ***která umožní určit*** vozidlo s ukončenou životností***. Tato kritéria by měly používat všechny hospodářské subjekty*** a ***vlastníci vozidel***, ***kteří nakládají s vozidly*** s ukončenou životností.	zda se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, zejména v případech přeshraniční přepravy vozidel. Navzdory vydání pokynů[46] k této otázce zůstává takové posouzení problematické. ***Aby zůstala zachována základní vlastnická práva majitelů vozidel***, ***mělo by být vozidlo klasifikováno jako*** vozidlo s ukončenou životností ***pouze tehdy, pokud je opuštěno, nenapravitelně poškozeno nebo představuje jasné*** a ***prokazatelné riziko pro veřejnou bezpečnost nebo životní prostředí. Toto nařízení by mělo zajistit***, ***aby rozhodnutí o klasifikaci vozidel*** s ukončenou životností ***byla přijímána transparentním postupem, který zabrání svévolnému nebo automatizovanému správnímu rozhodování, které by mohlo vlastníky připravit neoprávněně o jejich majetek***.
[46] Pokyny kontaktních subjektů č. 9 k přepravě vozidel jakožto odpadu, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.	[46] Pokyny kontaktních subjektů č. 9 k přepravě vozidel jakožto odpadu, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Or. en

Pozměňovací návrh 243
Christine Singer

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Jeden z největších praktických problémů spojených s uplatňováním směrnice 2000/53/ES se týká určení toho, zda se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, zejména v případech přeshraniční přepravy vozidel. Navzdory vydání pokynů[46] k této otázce zůstává takové posouzení problematické. Je proto nutné stanovit právně závazná přesná	(11) Jeden z největších praktických problémů spojených s uplatňováním směrnice 2000/53/ES se týká určení toho, zda se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, zejména v případech přeshraniční přepravy vozidel. Navzdory vydání pokynů[46] k této otázce zůstává takové posouzení problematické. Je proto nutné stanovit právně závazná přesná

kritéria, která umožní určit vozidlo s ukončenou životností. Tato kritéria by měly používat všechny hospodářské subjekty a vlastníci vozidel, kteří nakládají s vozidly s ukončenou životností.	kritéria, která umožní určit vozidlo s ukončenou životností. Tato kritéria by měly používat všechny hospodářské subjekty a vlastníci vozidel, kteří nakládají s vozidly s ukončenou životností. ***Tato kritéria by neměla být stanovena Komisí, ale spíše skupinou nezávislých odborníků.***
[46] Pokyny kontaktních subjektů č. 9 k přepravě vozidel jakožto odpadu, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.	[46] Pokyny kontaktních subjektů č. 9 k přepravě vozidel jakožto odpadu, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Or. en

Odůvodnění

Evropská komise nemůže stanovit přesná kritéria. Musí být vypracováno nezávislými odborníky, kteří mají požadované technické a odborné znalosti.

Pozměňovací návrh 244
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(11) Jeden z největších praktických problémů spojených s uplatňováním směrnice 2000/53/ES se týká určení toho, zda se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, zejména v případech přeshraniční přepravy vozidel. Navzdory vydání pokynů[46] k této otázce zůstává takové posouzení problematické. Je proto nutné stanovit právně závazná přesná kritéria, která umožní určit vozidlo s ukončenou životností. Tato kritéria by měly používat všechny hospodářské subjekty a vlastníci vozidel, kteří nakládají s vozidly s ukončenou životností.	(11) Jeden z největších praktických problémů spojených s uplatňováním směrnice 2000/53/ES se týká určení toho, zda se vozidlo stalo vozidlem s ukončenou životností, zejména v případech přeshraniční přepravy ***a vývozu*** vozidel. Navzdory vydání pokynů[46] k této otázce zůstává takové posouzení problematické. Je proto nutné stanovit právně závazná přesná kritéria ***založená na technologických a technických zdůvodněních***, která umožní určit vozidlo s ukončenou životností. Tato kritéria by měly používat všechny ***příslušné orgány,*** hospodářské subjekty a vlastníci vozidel, kteří nakládají s vozidly s ukončenou

životností.

[46] Pokyny kontaktních subjektů č. 9 k přepravě vozidel jakožto odpadu, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

[46] Pokyny kontaktních subjektů č. 9 k přepravě vozidel jakožto odpadu, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Or. en

Pozměňovací návrh 245
Zala Tomašič, Milan Zver

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(12a) Vozidla s ukončenou životností jsou nejen odpadem, ale také hodnotnými zdroji s hospodářským potenciálem. Jejich opětovné použití, pokud to dává smysl, je v souladu s hospodářskými zájmy společností. Nezákonný vývoz navíc představuje pro EU nejen environmentální rizika, ale také hospodářské ztráty.

Or. en

Pozměňovací návrh 246
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) K řešení projektování všech vozidel uváděných na trh Unie, jakož i fáze po ukončení jejich životnosti je nezbytné stanovit harmonizované požadavky na oběhovost ověřované ve fázi schvalování typu. Je nezbytné projektovat a vyrábět	(13) K řešení projektování všech vozidel uváděných na trh Unie, jakož i ***jejich užívání a*** fáze po ukončení jejich životnosti je nezbytné stanovit harmonizované požadavky na oběhovost ověřované ve fázi schvalování typu. Je

vozidla tak, aby jejich díly a konstrukční části byly opětovně použitelné a aby materiály, které obsahují, byly recyklovatelné, s cílem zabránit tomu, že tyto díly, konstrukční části a materiály nebudou moci být po ukončení životnosti vozidla řádně zhodnoceny. Výrobci vozidel a jejich dodavatelé by proto měli začlenit strategie projektování, které zlepšují opětovnou použitelnost a recyklovatelnost, již do rané fáze vývoje nových vozidel. Nové typy vozidel by proto měly být i nadále konstruovány tak, aby byly opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 % hmotnosti vozidla a opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla, jak již předpokládá směrnice 2005/64/ES. Aby bylo zajištěno, že výpočet míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je prováděn jednotným způsobem a lze jej ***sledovat***, měla by být vytvořena nová metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla. Tato metodika by měla lépe odrážet skutečný potenciál nového vozidla***, které má*** být po ukončení své životnosti recyklováno, opětovně použito a využito, a současně by měla zohlednit probíhající technologický pokrok. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření takové metodiky. Dokud nebude taková metodika vytvořena, měla by se míra opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nadále vypočítávat podle normy ISO 22628:2002, jak je uvedeno ve směrnici 2005/64/ES.

nezbytné projektovat a vyrábět vozidla tak, aby jejich díly a konstrukční části byly opětovně použitelné a aby materiály, které obsahují, byly recyklovatelné, s cílem zabránit tomu, že tyto díly, konstrukční části a materiály nebudou moci být po ukončení životnosti vozidla řádně zhodnoceny. Výrobci vozidel a jejich dodavatelé by proto měli začlenit strategie projektování, které zlepšují ***modularitu, opravitelnost,*** opětovnou použitelnost a recyklovatelnost, již do rané fáze vývoje nových vozidel. Nové typy vozidel by proto měly být i nadále konstruovány tak, aby byly opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 % hmotnosti vozidla a opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla, jak již předpokládá směrnice 2005/64/ES. Aby bylo ***zaručeno sladění s hierarchií způsobů nakládání s odpady, měl by být cíl opětovné použitelnosti v budoucnu oddělen od cílů recyklovatelnosti a využitelnosti. Kromě toho by měl být v zájmu dalšího snížení dopadů vozidel na životní prostředí stanoven nový cíl týkající se životnosti vozidel, který zajistí, aby výrobci svá vozidla navrhovali s delší životností. Aby mohly být stanoveny cíle opětovné použitelnosti a životnosti a bylo*** zajištěno, že výpočet míry ***životnosti,*** opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je prováděn jednotným způsobem a lze jej ***ověřit***, měla by být vytvořena nová metodika výpočtu a ověřování míry ***životnosti,*** opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla. Tato metodika by měla lépe odrážet skutečný potenciál nového vozidla ***fungovat déle a*** být po ukončení své životnosti recyklováno, opětovně použito a využito, a současně by měla zohlednit probíhající technologický pokrok***. Tato metodika by měla vést k řádnému ověření souladu vozidel vyráběných v Unii i mimo ni***. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění tohoto nařízení by měly být Komisi

svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření takové metodiky. Dokud nebude taková metodika vytvořena, měla by se míra opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nadále vypočítávat podle normy ISO 22628:2002, jak je uvedeno ve směrnici 2005/64/ES.

Or. en

Pozměňovací návrh 247
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) K řešení projektování všech vozidel uváděných na trh Unie, jakož i fáze po ukončení jejich životnosti je nezbytné stanovit harmonizované požadavky na oběhovost ověřované ve fázi schvalování typu. Je nezbytné projektovat a vyrábět vozidla tak, aby jejich díly a konstrukční části byly opětovně použitelné a aby materiály, které obsahují, byly recyklovatelné, s cílem zabránit tomu, že tyto díly, konstrukční části a materiály nebudou moci být po ukončení životnosti vozidla řádně zhodnoceny. Výrobci vozidel a jejich dodavatelé by proto měli začlenit strategie projektování, které zlepšují opětovnou použitelnost a recyklovatelnost, již do rané fáze vývoje nových vozidel. Nové typy vozidel by proto měly být i nadále konstruovány tak, aby byly opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 % hmotnosti vozidla a opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla, jak již předpokládá směrnice 2005/64/ES. Aby bylo zajištěno, že výpočet míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je prováděn jednotným způsobem a lze jej	(13) K řešení projektování všech vozidel uváděných na trh Unie, jakož i fáze po ukončení jejich životnosti je nezbytné stanovit harmonizované požadavky na oběhovost ověřované ve fázi schvalování typu. Je nezbytné projektovat a vyrábět vozidla tak, aby jejich díly a konstrukční části byly opětovně použitelné a aby materiály, které obsahují, byly recyklovatelné, s cílem zabránit tomu, že tyto díly, konstrukční části a materiály nebudou moci být po ukončení životnosti vozidla řádně zhodnoceny. Výrobci vozidel a jejich dodavatelé by proto měli začlenit strategie projektování, které zlepšují opětovnou použitelnost a recyklovatelnost, již do rané fáze vývoje nových vozidel. Nové typy vozidel by proto měly být i nadále konstruovány tak, aby byly opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 % hmotnosti vozidla a opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla, jak již předpokládá směrnice 2005/64/ES. Aby bylo zajištěno, že výpočet míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je prováděn jednotným způsobem a lze jej

sledovat, měla by být vytvořena nová metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla. Tato metodika by měla lépe odrážet skutečný potenciál nového vozidla, které má být po ukončení své životnosti recyklováno, opětovně použito a využito, a současně by měla zohlednit probíhající technologický pokrok. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření takové metodiky. Dokud nebude taková metodika vytvořena, měla by se míra opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nadále vypočítávat podle normy ISO 22628:2002, jak je uvedeno ve směrnici 2005/64/ES.

sledovat, měla by být vytvořena nová metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla. Tato metodika by měla lépe odrážet skutečný potenciál nového vozidla, které má být po ukončení své životnosti recyklováno, opětovně použito a využito, a současně by měla zohlednit probíhající technologický pokrok. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření takové metodiky. Dokud nebude taková metodika vytvořena, měla by se míra opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nadále vypočítávat podle normy ISO 22628:2002, jak je uvedeno ve směrnici 2005/64/ES. ***Kromě toho by Komise měla rovněž provést posouzení potřeby zahrnout samostatný cíl týkající se minimálního podílu opětovné použitelnosti.***

Or. en

Pozměňovací návrh 248
Christine Singer

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) K řešení projektování všech vozidel uváděných na trh Unie, jakož i fáze po ukončení jejich životnosti je nezbytné stanovit harmonizované požadavky na oběhovost ověřované ve fázi schvalování typu. Je nezbytné projektovat a vyrábět vozidla tak, aby jejich díly a konstrukční části byly opětovně použitelné a aby materiály, které obsahují, byly recyklovatelné, s cílem zabránit tomu, že tyto díly, konstrukční části a materiály nebudou moci být po ukončení životnosti vozidla řádně zhodnoceny. Výrobci vozidel a jejich dodavatelé by proto měli začlenit	(13) K řešení projektování všech vozidel uváděných na trh Unie, jakož i fáze po ukončení jejich životnosti je nezbytné stanovit harmonizované požadavky na oběhovost ověřované ve fázi schvalování typu. Je nezbytné projektovat a vyrábět vozidla tak, aby jejich díly a konstrukční části byly opětovně použitelné a aby materiály, které obsahují, byly recyklovatelné, s cílem zabránit tomu, že tyto díly, konstrukční části a materiály nebudou moci být po ukončení životnosti vozidla řádně zhodnoceny. Výrobci vozidel a jejich dodavatelé by proto měli začlenit

strategie projektování, které zlepšují opětovnou použitelnost a recyklovatelnost, již do rané fáze vývoje nových vozidel. Nové typy vozidel by proto měly být i nadále konstruovány tak, aby byly opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 % hmotnosti vozidla a opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla, jak již předpokládá směrnice 2005/64/ES. Aby bylo zajištěno, že výpočet míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je prováděn jednotným způsobem a lze jej sledovat, měla by být vytvořena nová metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla. Tato metodika by měla lépe odrážet skutečný potenciál nového vozidla, které má být po ukončení své životnosti recyklováno, opětovně použito a využito, a současně by měla zohlednit probíhající technologický pokrok. ***Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření takové metodiky.*** Dokud nebude taková metodika vytvořena, měla by se míra opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nadále vypočítávat podle normy ISO 22628:2002, jak je uvedeno ve směrnici 2005/64/ES.	strategie projektování, které zlepšují opětovnou použitelnost a recyklovatelnost, již do rané fáze vývoje nových vozidel. Nové typy vozidel by proto měly být i nadále konstruovány tak, aby byly opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 % hmotnosti vozidla a opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla, jak již předpokládá směrnice 2005/64/ES. Aby bylo zajištěno, že výpočet míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je prováděn jednotným způsobem a lze jej sledovat, měla by být vytvořena nová metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla. Tato metodika by měla lépe odrážet skutečný potenciál nového vozidla, které má být po ukončení své životnosti recyklováno, opětovně použito a využito, a současně by měla zohlednit probíhající technologický pokrok. Dokud nebude taková metodika vytvořena, měla by se míra opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nadále vypočítávat podle normy ISO 22628:2002, jak je uvedeno ve směrnici 2005/64/ES.

Or. en

Odůvodnění

Evropská komise by neměla být pověřena poskytováním metodiky pro výpočet a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla. Místo toho by ji měla posoudit skupina nezávislých odborníků s požadovanými znalostmi a odbornými zkušenostmi.

Pozměňovací návrh 249
Sirpa Pietikäinen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(13) K řešení projektování všech vozidel uváděných na trh Unie, jakož i fáze po ukončení jejich životnosti je nezbytné stanovit harmonizované požadavky na oběhovost ověřované ve fázi schvalování typu. Je nezbytné projektovat a vyrábět vozidla tak, aby jejich díly a konstrukční části byly opětovně použitelné a aby materiály, které obsahují, byly recyklovatelné, s cílem zabránit tomu, že tyto díly, konstrukční části a materiály nebudou moci být po ukončení životnosti vozidla řádně zhodnoceny. Výrobci vozidel a jejich dodavatelé by proto měli začlenit strategie projektování, které zlepšují opětovnou použitelnost a recyklovatelnost, již do rané fáze vývoje nových vozidel. Nové typy vozidel by proto měly být i nadále konstruovány tak, aby byly opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 % hmotnosti vozidla a opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla, jak již předpokládá směrnice 2005/64/ES. Aby bylo zajištěno, že výpočet míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je prováděn jednotným způsobem a lze jej sledovat, měla by být vytvořena nová metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla. Tato metodika by měla lépe odrážet skutečný potenciál nového vozidla, které má být po ukončení své životnosti recyklováno, opětovně použito a využito, a současně by měla zohlednit probíhající technologický pokrok. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření takové metodiky. Dokud nebude taková metodika vytvořena, měla by se míra opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nadále vypočítávat podle normy ISO 22628:2002,	(13) K řešení projektování všech vozidel uváděných na trh Unie, jakož i fáze po ukončení jejich životnosti je nezbytné stanovit harmonizované požadavky na oběhovost ověřované ve fázi schvalování typu. Je nezbytné projektovat a vyrábět vozidla ***za použití zásady minimalizace odpadu již od návrhu*** tak, aby jejich díly a konstrukční části byly opětovně použitelné a aby materiály, které obsahují, byly recyklovatelné, s cílem zabránit tomu, že tyto díly, konstrukční části a materiály nebudou moci být po ukončení životnosti vozidla řádně zhodnoceny. Výrobci vozidel a jejich dodavatelé by proto měli začlenit strategie projektování, které zlepšují opětovnou použitelnost a recyklovatelnost, již do rané fáze vývoje nových vozidel. Nové typy vozidel by proto měly být i nadále konstruovány tak, aby byly opětovně použitelné nebo recyklovatelné nejméně v rozsahu 85 % hmotnosti vozidla a opětovně použitelné nebo využitelné nejméně v rozsahu 95 % hmotnosti vozidla, jak již předpokládá směrnice 2005/64/ES. Aby bylo zajištěno, že výpočet míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti je prováděn jednotným způsobem a lze jej sledovat, měla by být vytvořena nová metodika výpočtu a ověřování míry opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti vozidla. Tato metodika by měla lépe odrážet skutečný potenciál nového vozidla, které má být po ukončení své životnosti recyklováno, opětovně použito a využito, a současně by měla zohlednit probíhající technologický pokrok. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k vytvoření takové metodiky. Dokud nebude taková metodika vytvořena, měla by se míra opětovné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti nadále vypočítávat podle normy ISO 22628:2002,

jak je uvedeno ve směrnici 2005/64/ES.	jak je uvedeno ve směrnici 2005/64/ES.

Or. en

Pozměňovací návrh 250
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 13 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(13a) Zajištění opravitelnosti vozidel po celou dobu jejich životnosti je základním pilířem skutečně udržitelného a oběhového automobilového hospodářství. Vozidla by neměla být předčasně klasifikována jako vozidla s ukončenou životností, pokud jsou opravitelná, neboť by to vedlo ke zbytečnému odpadu, ekonomické neefektivnosti a nepřiměřené zátěži pro majitele vozidel. Vozidlo by mělo být považováno za vozidlo s ukončenou životností pouze tehdy, nemůže-li být uvedeno do takového stavu, aby splňovalo požadavky technické prohlídky, a představuje tak pro účastníky silničního provozu bezpečnostní riziko. Životnost vozidel závisí nejen na jejich počáteční konstrukci, ale také na dostupnosti cenově dostupných a konkurenceschopných služeb opravy a údržby. Nezávislé opravny musí být schopny fungovat za spravedlivých a transparentních podmínek, aby se zajistilo, že spotřebitelé nebudou závislí pouze na opravárenských sítích kontrolovaných výrobcem, což by jinak mohlo omezit hospodářskou soutěž, zvýšit náklady a snížit dostupnost služeb. Je třeba zabránit překážkám při opravách, včetně omezení přístupu k náhradním dílům, diagnostickým nástrojům, neodůvodněnému spojování dílů s konkrétním vozidlem a technickým informacím, aby byla zajištěna možnost volby pro spotřebitele a účinné využívání

zdrojů. Schopnost opravovat a udržovat vozidla má zvláštní společenský a hospodářský význam, zejména pro osoby s nižšími příjmy a rodiny, které využívají cenově dostupná ojetá vozidla jako hlavní dopravní prostředek. Omezení možností oprav má nepřiměřený dopad na osoby ve venkovských nebo ekonomicky znevýhodněných regionech, kde je infrastruktura veřejné dopravy nedostatečná, což omezuje jejich nezávislost, mobilitu a přístup k zaměstnání, vzdělávání a základním službám. Zaručení opravitelnosti je tedy nejen nutností z hlediska životního prostředí a hospodářství, ale také otázkou rovného přístupu k příležitostem. Některé kategorie vozidel navíc vyžadují zvláštní ohledy, aby byla zajištěna jejich trvalá použitelnost a udržení. Patří mezi ně terénní vozidla, vozidla pro volný čas a historická nebo klasická vozidla, která jsou často udržována i po uplynutí standardního komerčního životního cyklu a vyžadují trvalé, často větší opravy, aby byla zachována jejich zamýšlená funkce, kulturní hodnota a použitelnost. Tato vozidla často restaurují a udržují po delší dobu nadšenci a malé podniky, což přispívá k hospodářské činnosti a zaměstnanosti ve specializovaných odvětvích restaurování a oprav. Toto nařízení by mělo zajistit, aby taková vozidla nebyla nesprávně klasifikována jako vozidla s ukončenou životností, ale mohlo pokračovat jejich další používání a restaurování.

Or. en

Pozměňovací návrh 251
Pietro Fiocchi

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(14) Vozidla by měla být projektována a vyráběna tak, aby byla omezena přítomnost látek vzbuzujících obavy. Ve svém sdělení ze dne 14. října 2020 „Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek – K životnímu prostředí bez toxických látek“ (dále jen „Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek“)[47] Komise uvedla, že látky vzbuzující obavy mají být co nejvíce minimalizovány a nahrazeny a že se mají postupně odstranit nejškodlivější chemické látky pro jiné než zásadní společenské použití, zejména ve spotřebitelských výrobcích. Používání látek vzbuzujících obavy jako složek materiálů používaných ve vozidlech nebo složek kteréhokoli z dílů nebo konstrukčních částí vozidel by proto mělo být ***co nejvíce minimalizováno s cílem zajistit, aby vozidla ani materiály získané recyklací z vozidel neměly*** po celý ***svůj*** životní cyklus ***žádné nepříznivé účinky*** na lidské zdraví nebo životní prostředí.	(14) Vozidla by měla být projektována a vyráběna tak, aby byla omezena přítomnost látek vzbuzujících obavy. Ve svém sdělení ze dne 14. října 2020 „Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek – K životnímu prostředí bez toxických látek“ (dále jen „Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek“)[47] Komise uvedla, že látky vzbuzující obavy mají být co nejvíce minimalizovány a nahrazeny a že se mají postupně odstranit nejškodlivější chemické látky pro jiné než zásadní společenské použití, zejména ve spotřebitelských výrobcích. Používání látek vzbuzujících obavy jako složek materiálů používaných ve vozidlech nebo složek kteréhokoli z dílů nebo konstrukčních částí vozidel by proto mělo být ***v případě potřeby v maximální možné míře minimalizováno s cílem předejít*** po celý životní cyklus ***nepříznivým účinkům*** na lidské zdraví nebo životní prostředí.
[47] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 14. listopadu 2020, Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek – K životnímu prostředí bez toxických látek (COM(2020) 667 final).	[47] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 14. listopadu 2020, Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek – K životnímu prostředí bez toxických látek (COM(2020) 667 final).

Or. en

Pozměňovací návrh 252
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(14) Vozidla by měla být projektována a vyráběna tak, aby byla omezena přítomnost látek vzbuzujících obavy. Ve svém sdělení ze dne 14. října 2020 „Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek – K životnímu prostředí bez toxických látek“ (dále jen „Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek“)[47] Komise uvedla, že látky vzbuzující obavy mají být co nejvíce minimalizovány a nahrazeny a že se mají postupně odstranit nejškodlivější chemické látky pro jiné než zásadní společenské použití, zejména ve spotřebitelských výrobcích. Používání látek vzbuzujících obavy jako složek materiálů používaných ve vozidlech nebo složek kteréhokoli z dílů nebo konstrukčních částí vozidel by proto mělo být co nejvíce minimalizováno s cílem zajistit, aby vozidla ani materiály získané recyklací z vozidel neměly po celý svůj životní cyklus žádné nepříznivé účinky na ***lidské*** zdraví nebo životní prostředí.	(14) Vozidla by měla být projektována a vyráběna tak, aby byla omezena přítomnost látek vzbuzujících obavy. Ve svém sdělení ze dne 14. října 2020 „Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek – K životnímu prostředí bez toxických látek“ (dále jen „Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek“) Komise uvedla, že látky vzbuzující obavy mají být ***v souladu s přístupem „jedno zdraví“*** co nejvíce minimalizovány a nahrazeny a že se mají postupně odstranit nejškodlivější chemické látky pro jiné než zásadní společenské použití, zejména ve spotřebitelských výrobcích. Používání látek vzbuzujících obavy jako složek materiálů používaných ve vozidlech nebo složek kteréhokoli z dílů nebo konstrukčních částí vozidel by proto mělo být co nejvíce minimalizováno s cílem zajistit, aby vozidla ani materiály získané recyklací z vozidel neměly po celý svůj životní cyklus žádné nepříznivé účinky na zdraví nebo životní prostředí.
[47] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 14. listopadu 2020, Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek – K životnímu prostředí bez toxických látek (COM(2020) ***667 final***).	[47] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 14. listopadu 2020, Strategie pro udržitelnost v oblasti chemických látek – K životnímu prostředí bez toxických látek (COM(2020) ***0667***).

Or. en

Pozměňovací návrh 253
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(15) Směrnice 2000/53/ES již omezuje používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu ve vozidlech a stanoví výjimky, podle nichž se tyto látky mohou v určitých případech používat. Toto nařízení by mělo tato stávající pravidla převzít. V zájmu zajištění soudržnosti právních předpisů o chemických látkách by se však omezení týkající se uvádění na trh a používání jiných látek ve vozidlech měla řešit podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006[48]. Podobně by měla být na základě ustanovení uvedeného nařízení zavedena omezení používání látek upravených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1021[49]. ***Toto nařízení by proto nemělo poskytovat možnost omezit ve vozidlech jakékoli jiné látky než olovo, rtuť, kadmium a šestimocný chrom.***	(15) Směrnice 2000/53/ES již omezuje používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu ve vozidlech a stanoví výjimky, podle nichž se tyto látky mohou v určitých případech používat. Toto nařízení by mělo tato stávající pravidla převzít. V zájmu zajištění soudržnosti právních předpisů o chemických látkách by se však omezení týkající se uvádění na trh a používání jiných látek ve vozidlech měla řešit podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006[48]. Podobně by měla být na základě ustanovení uvedeného nařízení zavedena omezení používání látek upravených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1021[49].
[48] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 ze dne 18. prosince 2006 o registraci, hodnocení, povolování a omezování chemických látek, o zřízení Evropské agentury pro chemické látky, o změně směrnice 1999/45/ES a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 793/93, nařízení Komise (ES) č. 1488/94, směrnice Rady 76/769/EHS a směrnic Komise 91/155/EHS, 93/67/EHS, 93/105/ES a 2000/21/ES (Úř. věst. L 396, 30.12.2006, s. 1).	[48] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006 ze dne 18. prosince 2006 o registraci, hodnocení, povolování a omezování chemických látek, o zřízení Evropské agentury pro chemické látky, o změně směrnice 1999/45/ES a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 793/93, nařízení Komise (ES) č. 1488/94, směrnice Rady 76/769/EHS a směrnic Komise 91/155/EHS, 93/67/EHS, 93/105/ES a 2000/21/ES (Úř. věst. L 396, 30.12.2006, s. 1).
[49] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1021 ze dne 20. června 2019 o perzistentních organických znečišťujících látkách (Úř. věst. L 169, 25.6.2019, s. 45).	[49] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1021 ze dne 20. června 2019 o perzistentních organických znečišťujících látkách (Úř. věst. L 169, 25.6.2019, s. 45).

Or. en

Pozměňovací návrh 254
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa

Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15a) S ohledem na další omezení látek přítomných ve vozidlech nebo používaných při jejich výrobě je v souvislosti s hodnocením látek plánovaným v rámci společného akčního plánu pro hodnocení podle nařízení REACH, který byl zveřejněn na internetové stránce Evropské agentury pro chemické látky zřízené podle nařízení (ES) č. 1907/2006 (dále jen „agentura“), vhodné provést mapování látek vzbuzujících obavy, které jsou ve Strategii pro udržitelnost v oblasti chemických látek definovány jako látky s chronickým účinkem na zdraví nebo životní prostředí, jako jsou například látky na seznamu látek pro případné zahrnutí do přílohy XIV nařízení (ES) č. 1907/2006 a do přílohy VI nařízení (ES) č. 1272/2008, ale také látky, které komplikují recyklaci zaměřenou na získání bezpečných a vysoce kvalitních druhotných surovin.

Or. en

Pozměňovací návrh 255
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) Směrnice 2000/53/ES stanoví výjimky z omezení používání olova a kadmia v bateriích používaných ve vozidlech, které jsou převzaty tímto nařízením. Používání látek v bateriích však komplexně upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/***[baterie]***[50].	(16) Směrnice 2000/53/ES stanoví výjimky z omezení používání olova a kadmia v bateriích používaných ve vozidlech, které jsou převzaty tímto nařízením. Používání látek v bateriích však komplexně upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/***1542***[50].

Proto by tyto látky měly být řešeny a jejich omezení a související výjimky nakonec případně převedeny do uvedeného nařízení a neměly by být upraveny v tomto nařízení. Před zavedením takových omezení podle nařízení (EU) 2023/[baterie] by mělo být provedeno komplexní posouzení podle uvedeného nařízení s cílem vyhodnotit, zda je výjimka stále vyžadována a v jakém rozsahu.

---

[50] Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne [datum] 2023 o bateriích a odpadních bateriích, o změně směrnice 2008/98/ES a nařízení (EU) 2019/1020 a o zrušení směrnice 2006/66/ES (Úř. věst. L […]).

Proto by tyto látky měly být řešeny a jejich omezení a související výjimky nakonec případně převedeny do uvedeného nařízení a neměly by být upraveny v tomto nařízení. Před zavedením takových omezení podle nařízení (EU) 2023/[baterie] by mělo být provedeno komplexní posouzení podle uvedeného nařízení s cílem vyhodnotit, zda je výjimka stále vyžadována a v jakém rozsahu.

---

[50] Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne [datum] 2023 o bateriích a odpadních bateriích, o změně směrnice 2008/98/ES a nařízení (EU) 2019/1020 a o zrušení směrnice 2006/66/ES (Úř. věst. L […]).

Or. en

Pozměňovací návrh 256
Christine Singer

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(17) S cílem zohlednit vědecký a technický pokrok by měla být na Komisi nadále přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu výjimek z omezení používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu ve vozidlech podle tohoto nařízení. Úpravě nebo zrušení těchto výjimek by mělo předcházet posouzení socioekonomických dopadů takové změny, které ve směrnici 2000/53/ES chybí, včetně zvážení dostupnosti alternativních látek a dopadů na lidské zdraví a životní prostředí během celého životního cyklu vozidel. V zájmu zajištění účinného rozhodování, koordinace a řízení technických, vědeckých a	(17) S cílem zohlednit vědecký a technický pokrok by měla být na Komisi nadále přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu výjimek z omezení používání olova, rtuti, kadmia a šestimocného chromu ve vozidlech podle tohoto nařízení. Úpravě nebo zrušení těchto výjimek by mělo předcházet posouzení socioekonomických dopadů takové změny, které ve směrnici 2000/53/ES chybí, včetně zvážení dostupnosti alternativních látek a dopadů na lidské zdraví a životní prostředí během celého životního cyklu vozidel. ***Před přijetím takového aktu v přenesené pravomoci by Komise měla konzultovat s***

správních aspektů změny tohoto nařízení v souvislosti s omezením používání látek ve vozidlech by měla být při tomto posuzování Komisi nápomocna Evropská agentura pro chemické látky.	***příslušnými odborníky a zúčastněnými stranami s cílem zajistit, aby byly vedle dopadů na lidské zdraví a životní prostředí zohledněny i širší socioekonomické dopady.*** V zájmu zajištění účinného rozhodování, koordinace a řízení technických, vědeckých a správních aspektů změny tohoto nařízení v souvislosti s omezením používání látek ve vozidlech by měla být při tomto posuzování Komisi nápomocna Evropská agentura pro chemické látky.

Or. en

Odůvodnění

Komise nemá vždy požadované odborné znalosti, zejména pokud jde o technické podrobnosti a uplatňování v praxi.

Pozměňovací návrh 257
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(17a) S cílem zajistit náležité řešení problematiky látek, které při použití ve vozidlech nebo v případě přítomnosti ve vozidlech s ukončenou životností představují nepřijatelné riziko pro lidské zdraví nebo pro životní prostředí, by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o změny omezení týkajících se látek ve vozidlech.

Or. en

Pozměňovací návrh 258
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa

Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) Pro zvýšení oběhovosti v automobilovém průmyslu by měla být vozidla postupně projektována a vyráběna tak, aby se místo primárních surovin používaly recyklované materiály. Používání recyklovaných materiálů umožňuje efektivnější využívání zdrojů, dekarbonizuje výrobu a omezuje negativní dopady na životní prostředí spojené s používáním primárních surovin. Zvýšená oběhovost vozidel vyrobených ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispěje rovněž ke snížení emisí skleníkových plynů na celém světě, včetně Unie. ***Snižuje*** také surovinovou a energetickou závislost spojenou s dodávkami primárních surovin a současně posiluje trh s druhotnými surovinami. Ačkoli na celosvětové úrovni neexistují žádné požadavky týkající se používání recyklovaného obsahu, mnoho výrobců recyklované materiály do svých vozidel již zabudovává. Stanovení cílů a jednotných ustanovení o způsobu výpočtu recyklovaného obsahu zajistí právní jistotu a přispěje k vytvoření spravedlivé hospodářské soutěže mezi výrobci. Požadavky se budou vztahovat na všechny výrobce, kteří hodlají uvést vozidla na trh Unie, bez ohledu na to, kde mají sídlo. Vzhledem k významu globálních hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu by nařízení mělo umožnit získávat druhotné suroviny ze zemí mimo Unii.	(18) Pro zvýšení oběhovosti v automobilovém průmyslu by měla být vozidla postupně projektována a vyráběna tak, aby se místo primárních surovin používaly recyklované materiály. Používání recyklovaných materiálů umožňuje efektivnější využívání zdrojů, dekarbonizuje výrobu a omezuje negativní dopady na životní prostředí spojené s používáním primárních surovin. Zvýšená oběhovost vozidel vyrobených ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispěje rovněž ke snížení emisí skleníkových plynů na celém světě, včetně Unie. ***Posiluje*** také ***strategickou autonomii a konkurenceschopnost Unie tím, že snižuje*** surovinovou a energetickou závislost spojenou s dodávkami primárních surovin***, zejména tím, že přispívá k udržení cenných kritických surovin v Unii,*** a současně posiluje trh s druhotnými surovinami. Ačkoli na celosvětové úrovni neexistují žádné požadavky týkající se používání recyklovaného obsahu, mnoho výrobců recyklované materiály do svých vozidel již zabudovává. Stanovení cílů a jednotných ustanovení o způsobu výpočtu recyklovaného obsahu zajistí právní jistotu a přispěje k vytvoření spravedlivé hospodářské soutěže mezi výrobci. Požadavky se budou vztahovat na všechny výrobce, kteří hodlají uvést vozidla na trh Unie, bez ohledu na to, kde mají sídlo. Vzhledem k významu globálních hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu by nařízení mělo umožnit získávat druhotné suroviny ze zemí mimo Unii.

Or. en

Pozměňovací návrh 259
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) Pro zvýšení oběhovosti v automobilovém průmyslu by měla být vozidla postupně projektována a vyráběna tak, aby se místo primárních surovin používaly recyklované materiály. Používání recyklovaných materiálů umožňuje efektivnější využívání zdrojů, dekarbonizuje výrobu a omezuje negativní dopady na životní prostředí spojené s používáním primárních surovin. Zvýšená oběhovost vozidel vyrobených ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispěje rovněž ke snížení emisí skleníkových plynů na celém světě, včetně Unie. Snižuje také surovinovou a energetickou závislost spojenou s dodávkami primárních surovin a současně posiluje trh s druhotnými surovinami. Ačkoli na celosvětové úrovni neexistují žádné požadavky týkající se používání recyklovaného obsahu, mnoho výrobců recyklované materiály do svých vozidel již zabudovává. Stanovení cílů a jednotných ustanovení o způsobu výpočtu recyklovaného obsahu zajistí právní jistotu a přispěje k vytvoření spravedlivé hospodářské soutěže mezi výrobci. Požadavky se budou vztahovat na všechny výrobce, kteří hodlají uvést vozidla na trh Unie, bez ohledu na to, kde mají sídlo. Vzhledem k významu globálních hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu by nařízení mělo umožnit získávat druhotné suroviny ze zemí mimo Unii.	(18) Pro zvýšení oběhovosti v automobilovém průmyslu by měla být vozidla postupně projektována a vyráběna tak, aby se místo primárních surovin používaly recyklované materiály***, a to za předpokladu, že recyklovaný obsah nezmění bezpečnost vozidel***. Používání recyklovaných materiálů umožňuje efektivnější využívání zdrojů, dekarbonizuje výrobu a omezuje negativní dopady na životní prostředí spojené s používáním primárních surovin. Zvýšená oběhovost vozidel vyrobených ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispěje rovněž ke snížení emisí skleníkových plynů na celém světě, včetně Unie. Snižuje také surovinovou a energetickou závislost spojenou s dodávkami primárních surovin a současně posiluje trh s druhotnými surovinami. Ačkoli na celosvětové úrovni neexistují žádné požadavky týkající se používání recyklovaného obsahu, mnoho výrobců recyklované materiály do svých vozidel již zabudovává. Stanovení cílů a jednotných ustanovení o způsobu výpočtu recyklovaného obsahu zajistí právní jistotu a přispěje k vytvoření spravedlivé hospodářské soutěže mezi výrobci. Požadavky se budou vztahovat na všechny výrobce, kteří hodlají uvést vozidla na trh Unie, bez ohledu na to, kde mají sídlo. Vzhledem k významu globálních hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu by nařízení mělo umožnit získávat druhotné suroviny ze zemí mimo Unii.

Or. en

Odůvodnění

Vozidla podléhají přísnému hodnocení bezpečnosti a funkční způsobilosti, aby se zajistilo, že jsou typově schválena pro cestující. Využití rozsáhlého recyklovaného obsahu vyžaduje předběžné posouzení jeho dopadu na celkovou bezpečnost a kvalitu vozidla.

Pozměňovací návrh 260
Silvia Sardone, Valérie Deloge, Aldo Patriciello, Filip Turek, Marie-Luce Brasier-Clain, Roberto Vannacci, Matthieu Valet, Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Ondřej Knotek, Susanna Ceccardi, Jana Nagyová

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) Pro zvýšení oběhovosti v automobilovém průmyslu by měla být vozidla postupně projektována a vyráběna tak, aby se místo primárních surovin používaly recyklované materiály. Používání recyklovaných materiálů umožňuje efektivnější využívání zdrojů, dekarbonizuje výrobu a omezuje negativní dopady na životní prostředí spojené s používáním primárních surovin. Zvýšená oběhovost vozidel vyrobených ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispěje rovněž ke snížení emisí skleníkových plynů na celém světě, včetně Unie. Snižuje také surovinovou a energetickou závislost spojenou s dodávkami primárních surovin a současně posiluje trh s druhotnými surovinami. Ačkoli na celosvětové úrovni neexistují žádné požadavky týkající se používání recyklovaného obsahu, mnoho výrobců recyklované materiály do svých vozidel již zabudovává. Stanovení cílů a jednotných ustanovení o způsobu výpočtu recyklovaného obsahu zajistí právní jistotu a přispěje k vytvoření spravedlivé hospodářské soutěže mezi výrobci. Požadavky se budou vztahovat na všechny výrobce, kteří hodlají uvést vozidla na trh Unie, bez ohledu na to, kde mají sídlo. Vzhledem k významu globálních	(18) Pro zvýšení oběhovosti v automobilovém průmyslu by měla být vozidla postupně projektována a vyráběna tak, aby se místo primárních surovin používaly recyklované materiály***, a to za předpokladu, že recyklovaný obsah nezmění bezpečnost vozidel***. Používání recyklovaných materiálů umožňuje efektivnější využívání zdrojů, dekarbonizuje výrobu a omezuje negativní dopady na životní prostředí spojené s používáním primárních surovin. Zvýšená oběhovost vozidel vyrobených ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispěje rovněž ke snížení emisí skleníkových plynů na celém světě, včetně Unie. Snižuje také surovinovou a energetickou závislost spojenou s dodávkami primárních surovin a současně posiluje trh s druhotnými surovinami. Ačkoli na celosvětové úrovni neexistují žádné požadavky týkající se používání recyklovaného obsahu, mnoho výrobců recyklované materiály do svých vozidel již zabudovává. Stanovení cílů a jednotných ustanovení o způsobu výpočtu recyklovaného obsahu zajistí právní jistotu a přispěje k vytvoření spravedlivé hospodářské soutěže mezi výrobci. Požadavky se budou vztahovat na všechny výrobce, kteří hodlají uvést vozidla na trh

hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu by nařízení mělo umožnit získávat druhotné suroviny ze zemí mimo Unii.

Unie, bez ohledu na to, kde mají sídlo. Vzhledem k významu globálních hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu by nařízení mělo umožnit získávat druhotné suroviny ze zemí mimo Unii.

Or. en

Pozměňovací návrh 261
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) Pro zvýšení oběhovosti v automobilovém průmyslu by měla být vozidla postupně projektována a vyráběna tak, aby se místo primárních surovin používaly recyklované materiály. Používání recyklovaných materiálů umožňuje efektivnější využívání zdrojů, dekarbonizuje výrobu a omezuje negativní dopady na životní prostředí spojené s používáním primárních surovin. Zvýšená oběhovost vozidel vyrobených ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispěje rovněž ke snížení emisí skleníkových plynů na celém světě, včetně Unie. Snižuje také surovinovou a energetickou závislost spojenou s dodávkami primárních surovin a současně posiluje trh s druhotnými surovinami. Ačkoli na celosvětové úrovni neexistují žádné požadavky týkající se používání recyklovaného obsahu, mnoho výrobců recyklované materiály do svých vozidel již zabudovává. Stanovení cílů a jednotných ustanovení o způsobu výpočtu recyklovaného obsahu zajistí právní jistotu a přispěje k vytvoření spravedlivé hospodářské soutěže mezi výrobci. Požadavky se budou vztahovat na všechny výrobce, kteří hodlají uvést vozidla na trh Unie, bez ohledu na to, kde mají sídlo.	(18) Pro zvýšení oběhovosti v automobilovém průmyslu by měla být vozidla postupně projektována a vyráběna tak, aby se místo primárních surovin používaly recyklované materiály. Používání recyklovaných materiálů umožňuje efektivnější využívání zdrojů, dekarbonizuje výrobu a omezuje negativní dopady na životní prostředí spojené s používáním primárních surovin. Zvýšená oběhovost vozidel vyrobených ve třetích zemích, která jsou uváděna na trh Unie, přispěje rovněž ke snížení emisí skleníkových plynů na celém světě, včetně Unie. Snižuje také surovinovou a energetickou závislost spojenou s dodávkami primárních surovin a současně posiluje trh s druhotnými surovinami. Ačkoli na celosvětové úrovni neexistují žádné požadavky týkající se používání recyklovaného obsahu, mnoho výrobců recyklované materiály do svých vozidel již zabudovává. Stanovení cílů a jednotných ustanovení o způsobu výpočtu recyklovaného obsahu zajistí právní jistotu a přispěje k vytvoření spravedlivé hospodářské soutěže mezi výrobci. Požadavky se budou vztahovat na všechny výrobce, kteří hodlají uvést vozidla na trh Unie, bez ohledu na to, kde mají sídlo***, a to***

Vzhledem k významu globálních hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu by nařízení mělo umožnit získávat druhotné suroviny ze zemí mimo Unii.	***i v případě, že jsou na trh uváděna prostřednictvím online tržišť'***. Vzhledem k významu globálních hodnotových řetězců v automobilovém průmyslu by nařízení mělo umožnit získávat druhotné suroviny ze zemí mimo Unii.

Or. en

Pozměňovací návrh 262
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(18a) Přechod na oběhové hospodářství v automobilovém průmyslu by měla provázet opatření, která zaručí jistotu zaměstnání a vytvoří nové pracovní příležitosti. Toto nařízení by mělo být schopno podporovat pracovníky prostřednictvím spravedlivé transformace začleněním sociálních, hospodářských a environmentálních aspektů udržitelnosti.

Or. en

Pozměňovací návrh 263
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit	***vypouští se***

využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat dvacet pět procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. Dvaceti pěti procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.

Or. en

Pozměňovací návrh 264
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by ***měl*** být ***stanoven povinný cíl pro plasty recyklované*** z odpadu od konečného spotřebitele***, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla*** by proto měl obsahovat dvacet ***pět*** procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. Dvaceti pěti	(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by ***měly*** být ***stanoveny povinné cíle, které by vyžadovaly, aby do nových vozidel bylo zahrnuto minimální množství plastů recyklovaných*** z odpadu od konečného spotřebitele***. Každý schválený typ vozidla počínaje 48 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost*** by proto měl obsahovat

procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.

dvacet procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. ***Po uplynutí 72 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost by tento cíl měl být třicet procent a*** dvaceti pěti procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. ***Tento dvoufázový přístup ukáže tomuto odvětví cestu, zaručí postupná zlepšení a uvolní investice.*** Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných. ***Metodika pro ověřování by měla zaručit rovnocenné podmínky nakládání s odpady a recyklace v Unii i mimo ni a může vyžadovat prokázání souladu prostřednictvím certifikace nezávislou a akreditovanou třetí stranou s odpovídající kvalifikací.***

Or. en

Pozměňovací návrh 265
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Gerben-Jan Gerbrandy

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného	(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného

spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat dvacet pět procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. Dvaceti pěti procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.

spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat dvacet pět procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. Dvaceti pěti procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných. ***V zájmu zajištění rovných podmínek je nezbytné v případě recyklovaných plastů vyráběných na domácím trhu i dovážených řešit související otázky životního prostředí nediskriminačním způsobem. Za tímto účelem by recyklované plasty začleněné do vozidel dovážených do Unie měly podléhat rovnocenným podmínkám, pokud jde o emise a tříděný sběr a kritéria udržitelnosti recyklačních technologií.***

Or. en

Pozměňovací návrh 266
Christine Singer

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, ***zejména*** z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven ***povinný*** cíl pro plasty	(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, ***především*** z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven ***závazný*** cíl pro ***recyklované***

recyklované z odpadu od konečného spotřebitele***, jež budou obsaženy*** v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat dvacet ***pět*** procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. Dvaceti pěti procent tohoto ***cíle pro obsah recyklovaných*** plastů by mělo být dosaženo ***zahrnutím*** plastů ***recyklovaných*** z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, ***měly*** by ***být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky*** pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele ***a*** z vozidel s ukončenou životností, ***přítomných v daném*** typu vozidla a ***do něj zabudovaných***.

plasty z ***plastového*** odpadu ***z výroby a*** od konečného spotřebitele v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat dvacet procent plastů recyklovaných z plastového odpadu ***z výroby i*** od konečného spotřebitele***, včetně plastu na biologické bázi***. Dvaceti pěti procent tohoto ***recyklovaného podílu*** plastů by mělo být dosaženo ***recyklací*** plastů ***z odpadu pocházejícího*** z vozidel s ukončenou životností ***a jejich zabudováním*** do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, ***měla*** by ***nezávislá skupina odborníků stanovit metodiku*** pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu ***z výroby a*** od konečného spotřebitele ***i*** z vozidel s ukončenou životností, ***a zabudovaných do příslušného*** typu vozidla***,*** a ***to s ohledem na nejlepší dostupnou technologii recyklace, včetně chemické recyklace***.

Or. en

Odůvodnění

Komise by neměla být pověřena vypracováním metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu z výroby a od konečného spotřebitele, jakož i z vozidel s ukončenou životností. K tomu by byla více určena nezávislá skupina odborníků s nejlepšími znalostmi.

Pozměňovací návrh 267
Laurent Castillo

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty	(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty

recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat dvacet ***pět*** procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. Dvaceti pěti procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.

recyklované z odpadu ***z výroby a*** od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat dvacet procent plastů recyklovaných z plastového odpadu ***z výroby i*** od konečného spotřebitele. Dvaceti pěti procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu ***z výroby a*** od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných***, a to s ohledem na nejlepší dostupnou technologii recyklace, s upřednostněním mechanické recyklace***.

Or. en

Pozměňovací návrh 268
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat ***dvacet pět*** procent plastů	(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech***, 72 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost***. Každý ***nový*** typ

recyklovaných z plastového odpadu ***od konečného spotřebitele. Dvaceti pěti procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných*** z ***vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla***. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.

vozidla by proto měl obsahovat ***deset*** procent plastů recyklovaných z plastového odpadu z ***výroby a od konečného spotřebitele***. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.

Or. en

Odůvodnění

Based on the currently available recycling technologies, the proposal of a 25% recycled plastic target is not technically achievable for car manufacturers, and would result in disproportionate costs for producers and consequently prohibitive costs for consumers. Additionally, in order to reduce reliance on primary raw materials, a broader range of sustainable materials should be considered. This includes pre-consumer recyclates, materials deriving from chemical recycling and bio-based materials. All relevant waste streams, such as waste generated from vehicle production and workshop waste, should be factored into the target. Furthermore, the current availability of closed loop secondary raw materials that comply with safety and quality standards required for vehicles is extremely low. This challenge is largely due to the current state of recycling technologies, the long lifespan of vehicles and the presence of legacy substances that are no longer permitted nor desired in new vehicle types. Given these constraints, the establishment of any closed-loop targets must first rely on a comprehensive evaluation process with active participation of industry stakeholders.

Pozměňovací návrh 269
Sirpa Pietikäinen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování	(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování

plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat ***dvacet pět*** procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. ***Dvaceti pěti*** procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.

plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat ***čtyřicet*** procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. ***Čtyřiceti*** procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.

Or. en

Pozměňovací návrh 270
Silvia Sardone, Valérie Deloge, Aldo Patriciello, Filip Turek, Marie-Luce Brasier-Clain, Roberto Vannacci, Matthieu Valet, Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Ondřej Knotek, Susanna Ceccardi, Jana Nagyová

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech***. Každý typ vozidla by proto měl***	(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech***, 72 měsíců po vstupu tohoto***

obsahovat dvacet pět procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. ***Dvaceti pěti procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů*** by ***mělo být dosaženo zahrnutím*** plastů recyklovaných z ***vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla***. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu ***plastů*** získaných ***z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných*** v ***daném typu vozidla a do něj zabudovaných***.

nařízení v platnost nebo 48 měsíců po vstupu prováděcího aktu uvedeného v čl. 6 odst. 2 v platnost, podle toho, co nastane později. Každý nový typ vozidla by ***proto měl obsahovat deset procent*** plastů recyklovaných z ***plastového odpadu od konečného spotřebitele a z výroby***. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu získaných ***plastů*** v ***souladu s technologicky neutrálním přístupem***.

Or. en

Pozměňovací návrh 271
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat dvacet pět procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. Dvaceti pěti procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly	(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat dvacet pět procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. Dvaceti pěti procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly

zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny ***prováděcí*** pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.

zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny ***přenesené*** pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.

Or. en

Pozměňovací návrh 272
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat ***dvacet pět*** procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. Dvaceti pěti procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.	(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat ***třicet*** procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. Dvaceti pěti procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.

Or. en

Pozměňovací návrh 273
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat ***dvacet pět*** procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. ***Dvaceti pěti*** procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.	(19) Vzhledem k nízké míře recyklace plastů, zejména z vozidel s ukončenou životností, a celkovým negativním dopadům jiných forem zpracování plastového odpadu je vhodné zvýšit využívání recyklovaných plastů ve vozidlech. Za tímto účelem by měl být stanoven povinný cíl pro plasty recyklované z odpadu od konečného spotřebitele, jež budou obsaženy v nových vozidlech. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat ***patnáct*** procent plastů recyklovaných z plastového odpadu od konečného spotřebitele. ***Patnácti*** procent tohoto cíle pro obsah recyklovaných plastů by mělo být dosaženo zahrnutím plastů recyklovaných z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu plastů získaných z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných.

Or. fr

Pozměňovací návrh 274
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Gerben-Jan Gerbrandy

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(19a) V zájmu podpory inovací a stimulace trhu s řešeními na biologické bázi by Komise měla nejpozději do 96 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost zveřejnit přezkum stavu technologického vývoje a environmentální výkonnosti plastových obalů z biologického materiálu ve vozidlech a případně předložit legislativní návrh zavádějící požadavky na udržitelnost a specifické cíle.

Or. en

Pozměňovací návrh 275
Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(19b) Cíle týkající se minimálního recyklovaného obsahu plastů stanovené v tomto nařízení se skládají z plastového odpadu recyklovaného v EU nebo plastového odpadu pocházejícího ze třetí země, která uplatňuje postupy nakládání s odpady a recyklace v souladu s příslušnými právními předpisy EU. Soulad s předpisy ověřuje a dokumentuje akreditovaná třetí strana.

Or. en

Odůvodnění

Stanovení cílů v oblasti recyklovaného obsahu nebude mít žádný pozitivní dopad na životní prostředí ani na konkurenceschopnost a strategickou autonomii EU, pokud recyklovaný obsah nepochází z EU nebo ze třetí země, která vyrábí recyklovaný obsah v souladu s ověřenými sociálními, environmentálními a bezpečnostními normami EU. Dovoz surového, falešně ekologického nebo málo kvalitního recyklovaného obsahu ze třetích zemí je z hlediska

cílů EU kontraproduktivní.

Pozměňovací návrh 276
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, která má být přítomna v typech vozidel a má být do nich zabudována. Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.	***vypouští se***

Or. en

Odůvodnění

Jakýkoli návrh na zahrnutí cíle týkajícího se recyklované oceli by měl nepřiměřený dopad na cenovou dostupnost vozidel.

Pozměňovací návrh 277
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě ***by měla být*** na ***Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení*** minimálního ***podílu*** oceli recyklované z ***ocelového*** odpadu od konečného spotřebitele, ***která má být přítomna*** v ***typech vozidel a má být do nich zabudována***. ***Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené*** s ***proveditelností takového cíle***. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ***ocelového*** odpadu od konečného spotřebitele, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.	(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě***, snížit spotřebu energie a náklady na energii a zvýšit odolnost snížením závislosti*** na ***dodávkách primárních surovin je vhodné zvýšit využívání recyklované oceli ve vozidlech. Za tímto účelem by měly být stanoveny cíle pro zahrnutí*** minimálního ***objemu*** oceli recyklované z odpadu od konečného spotřebitele ***do nových vozidel. Každý schválený typ vozidla počínaje 48 měsíců*** , ***resp. 108 měsíců po vstupu tohoto nařízení*** v ***platnost by proto měl obsahovat třicet, resp. čtyřicet procent oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele***. ***Sedmdesáti pěti procent těchto cílů pro recyklovaný obsah oceli by mělo být dosaženo zahrnutím oceli recyklované z vozidel*** s ***ukončenou životností do příslušného typu vozidla***. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z odpadu od konečného spotřebitele ***a z vozidel s ukončenou životností***, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované. ***Metodika pro ověřování by měla zaručit rovnocenné podmínky nakládání s odpady a recyklace v Unii i mimo ni a může vyžadovat prokázání souladu prostřednictvím certifikace nezávislou a akreditovanou***

třetí stranou s odpovídající kvalifikací.

Or. en

Pozměňovací návrh 278
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu ***oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele***, která má být přítomna v typech vozidel a má být do nich zabudována. Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny ***prováděcí*** pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.	(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by ***měl být stanoven cíl pro začlenění recyklované oceli z odpadu od konečného spotřebitele do nových vozidel. Navíc by*** měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu ***nízkouhlíkové oceli***, která má být přítomna v typech vozidel a má být do nich zabudována. Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny ***přenesené*** pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového odpadu od konečného spotřebitele ***a nízkouhlíkové oceli***, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.

Or. en

Pozměňovací návrh 279
Dennis Radtke

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, která má být přítomna v typech vozidel a má být do nich zabudována. Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.	(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu ***nízkouhlíkové oceli a*** oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, která má být přítomna v typech vozidel a má být do nich zabudována. Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle ***a také dopady na další odvětví využívající ocel a celosvětové emise skleníkových plynů***. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.

Or. en

Odůvodnění

Zvýšení obsahu recyklované oceli v automobilovém průmyslu, pokud by nedošlo k celkovému zvýšení dostupnosti šrotu, by mělo negativní dopad na ostatní odvětví využívající ocel, kde by odpad již nebyl k dispozici, a to jak z hlediska obsahu recyklovaného materiálu, tak z hlediska emisí skleníkových plynů (účinek nahrazování).

Pozměňovací návrh 280
Susana Solís Pérez

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, která má být přítomna v typech vozidel a má být do nich zabudována. Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.	(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, která má být přítomna v typech vozidel a má být do nich zabudována. Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle ***a také dopady na další odvětví využívající ocel a celosvětové emise skleníkových plynů***. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.

Or. en

Pozměňovací návrh 281
Laurent Castillo

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, která má být přítomna v typech vozidel a má být do nich zabudována. Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.	(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, která má být přítomna v typech vozidel a má být do nich zabudována. Stanovení budoucího cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle ***a také dopady na další odvětví využívající ocel a celosvětové emise skleníkových plynů***. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.

Or. en

Pozměňovací návrh 282
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné	(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné

využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by ***měla*** být ***na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu*** oceli recyklované z ***ocelového*** odpadu od konečného spotřebitele***, která má být přítomna v typech*** vozidel ***a má být do nich zabudována***. ***Stanovení budoucího cíle*** by ***měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle***. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny ***prováděcí*** pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.

využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by ***měl*** být ***stanoven povinný cíl pro zahrnutí*** oceli recyklované z odpadu od konečného spotřebitele ***do nových*** vozidel. ***Každý typ vozidla*** by ***proto měl obsahovat třicet procent oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele***. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny ***přenesené*** pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované. ***S cílem zohlednit riziko nedostatečných dodávek oceli a posoudit dostupnost těchto surovin by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o změnu cíle týkajícího se minimálního podílu recyklované oceli přítomné ve vozidle.***

Or. en

Pozměňovací návrh 283
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení ***uhlíkové stopy spojené*** s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by ***měla*** být ***na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o***	(20) Automobilový průmysl je jedním z největších uživatelů oceli a současné využití recyklované oceli v nových vozidlech zůstává na nízké úrovni. S cílem přispět ke snížení ***dopadu na životní prostředí spojeného*** s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by ***měl*** být ***stanoven povinný cíl pro zahrnutí oceli recyklované z odpadu od konečného***

fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele***, která má být přítomna v typech vozidel a má být do nich zabudována. Stanovení budoucího cíle*** by ***měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle***. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.

spotřebitele do nových vozidel. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat hmotnostní podíl čtyřicet procent oceli recyklované z ocelového odpadu od konečného spotřebitele. Sedmdesáti pěti procent tohoto cíle pro recyklovaný obsah oceli by ***mělo být dosaženo zahrnutím oceli recyklované z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla***. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu oceli získané z ocelového odpadu od konečného spotřebitele, přítomné v daném typu vozidla a do něj zabudované.

Or. en

Pozměňovací návrh 284
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(20a) Automobilový průmysl je rovněž jedním z největších uživatelů hliníku a představuje více než čtyřicet procent celkové poptávky, přičemž jeho využívání roste. Využívání recyklovaného hliníku v nových vozidlech je v současnosti nízké. S cílem přispět ke snížení uhlíkové stopy spojené s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě, snížit spotřebu energie a náklady na energii a zvýšit odolnost snížením závislosti na dodávkách primárních surovin je vhodné zvýšit využívání recyklovaného hliníku ve vozidlech. Za tímto účelem by měly být stanoveny cíle pro povinné zahrnutí minimálního objemu hliníku recyklovaného z odpadu od konečného

spotřebitele do nových vozidel. Každý schválený typ vozidla počínaje 48 měsíců, resp. 108 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost by proto měl obsahovat třicet, resp. padesát procent hliníku recyklovaného z hliníkového odpadu od konečného spotřebitele. Deseti, resp. dvaceti procent těchto cílů pro recyklovaný obsah hliníku by mělo být dosaženo zahrnutím hliníku recyklovaného z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky pro výpočet a ověřování podílu hliníku získaného z odpadu od konečného spotřebitele a z vozidel s ukončenou životností, přítomných v daném typu vozidla a do něj zabudovaných. Metodika pro ověřování by měla zaručit rovnocenné podmínky nakládání s odpady a recyklace v Unii i mimo ni a může vyžadovat prokázání souladu prostřednictvím certifikace nezávislou a akreditovanou třetí stranou s odpovídající kvalifikací. Stanovení cílů pro recyklovaný obsah by mělo jít ruku v ruce s požadavky na návrh a zpracování, které umožní demontáž, vyjmutí a oddělení materiálů, aby si mohly udržet stejnou kvalitu a aby se zabránilo downcyklaci.

Or. en

Pozměňovací návrh 285
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(20a) Hliník patří k materiálům používaným při výrobě vozidel, které jsou v automobilovém průmyslu nejvíce na vzestupu. S cílem přispět ke snížení

dopadu na životní prostředí spojeného s výrobou nových vozidel a podpořit posun automobilového průmyslu ke klimatické neutralitě by měl být stanoven povinný cíl pro zahrnutí hliníku recyklovaného z odpadu od konečného spotřebitele do nových vozidel. Každý typ vozidla by proto měl obsahovat hmotnostní podíl padesát procent hliníku recyklovaného z hliníkového odpadu od konečného spotřebitele. Dvaceti procent tohoto cíle pro obsah recyklovaného hliníku by mělo být dosaženo zahrnutím hliníku recyklovaného z vozidel s ukončenou životností do příslušného typu vozidla. Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro plnění této povinnosti, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílu hliníku získaného z hliníkového odpadu od konečného spotřebitele, přítomného v daném typu vozidla a do něj zabudovaného.

Or. en

Pozměňovací návrh 286
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(21) Existuje potenciál ke zvýšení používání ve vozidlech obsahu jiných recyklovaných materiálů běžně používaných v automobilovém průmyslu, pro něž jsou trhy s druhotnými surovinami nedostatečně rozvinuté, stopa spojená s produkcí primárních surovin je výrazná nebo úrovně recyklace jsou omezené, zatímco technologie třídění a recyklace se zlepšují. Je proto vhodné, aby Komise posoudila potřebnost, proveditelnost a dopady stanovení cílů pro obsah recyklovaného neodymu, dysprozia,	(21) Existuje potenciál ke zvýšení používání ve vozidlech obsahu jiných recyklovaných materiálů běžně používaných v automobilovém průmyslu, pro něž jsou trhy s druhotnými surovinami nedostatečně rozvinuté, stopa spojená s produkcí primárních surovin je výrazná nebo úrovně recyklace jsou omezené, zatímco technologie třídění a recyklace se zlepšují. Je proto vhodné, aby Komise posoudila potřebnost, proveditelnost a dopady stanovení cílů pro obsah recyklovaného neodymu, dysprozia,

prazeodymu, terbia, samaria a boru používaných v permanentních magnetech, jakož i obsah recyklovaného hliníku a jeho slitin ***nebo*** hořčíku a jeho slitin. Pokud jde o proveditelnost případného stanovení cílů pro konkrétní typy slitin hliníku a hořčíku, měla by se studie obecně zaměřit na sladění poptávky se sekundární nabídkou a zejména zkoumat kompromis mezi maximalizací úspor z rozsahu stanovením minimálního počtu skupin slitin a maximalizací zachování hodnoty roztříděním do širšího spektra konkrétních typů slitin.	prazeodymu, terbia, samaria***, niklu, kobaltu*** a boru používaných v permanentních magnetech, jakož i obsah recyklovaného hliníku a jeho slitin***,*** hořčíku a jeho slitin***, skla a pryže***. Pokud jde o proveditelnost případného stanovení cílů pro konkrétní typy slitin hliníku a hořčíku, měla by se studie obecně zaměřit na sladění poptávky se sekundární nabídkou a zejména zkoumat kompromis mezi maximalizací úspor z rozsahu stanovením minimálního počtu skupin slitin a maximalizací zachování hodnoty roztříděním do širšího spektra konkrétních typů slitin.

Or. en

Pozměňovací návrh 287
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(21) Existuje potenciál ke zvýšení používání ve vozidlech obsahu jiných recyklovaných materiálů běžně používaných v automobilovém průmyslu, pro něž jsou trhy s druhotnými surovinami nedostatečně rozvinuté, stopa spojená s produkcí primárních surovin je výrazná nebo úrovně recyklace jsou omezené, zatímco technologie třídění a recyklace se zlepšují. Je proto vhodné, aby Komise posoudila potřebnost, proveditelnost a dopady stanovení cílů pro obsah recyklovaného neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria a boru používaných v permanentních magnetech, jakož i obsah recyklovaného hliníku a jeho slitin nebo hořčíku a jeho slitin. Pokud jde o proveditelnost případného stanovení cílů pro konkrétní typy slitin hliníku a hořčíku, měla by se studie obecně zaměřit na	(21) Existuje potenciál ke zvýšení používání ve vozidlech obsahu jiných recyklovaných materiálů běžně používaných v automobilovém průmyslu, pro něž jsou trhy s druhotnými surovinami nedostatečně rozvinuté, stopa spojená s produkcí primárních surovin je výrazná nebo úrovně recyklace jsou omezené, zatímco technologie třídění a recyklace se zlepšují. Je proto vhodné, aby Komise posoudila potřebnost, proveditelnost a dopady stanovení cílů pro obsah recyklovaného neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria***, niklu, kobaltu*** a boru používaných v permanentních magnetech, jakož i obsah recyklovaného hliníku a jeho slitin***, mědi*** nebo hořčíku a jeho slitin. Pokud jde o proveditelnost případného stanovení cílů pro konkrétní typy slitin hliníku a hořčíku,

sladění poptávky se sekundární nabídkou a zejména zkoumat kompromis mezi maximalizací úspor z rozsahu stanovením minimálního počtu skupin slitin a maximalizací zachování hodnoty roztříděním do širšího spektra konkrétních typů slitin.

měla by se studie obecně zaměřit na sladění poptávky se sekundární nabídkou a zejména zkoumat kompromis mezi maximalizací úspor z rozsahu stanovením minimálního počtu skupin slitin a maximalizací zachování hodnoty roztříděním do širšího spektra konkrétních typů slitin.

Or. en

Pozměňovací návrh 288
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(21) Existuje potenciál ke zvýšení používání ve vozidlech obsahu jiných recyklovaných materiálů běžně používaných v automobilovém průmyslu, pro něž jsou trhy s druhotnými surovinami nedostatečně rozvinuté, stopa spojená s produkcí primárních surovin je výrazná nebo úrovně recyklace jsou omezené, zatímco technologie třídění a recyklace se zlepšují. Je proto vhodné, aby Komise posoudila potřebnost, proveditelnost a dopady stanovení cílů pro obsah recyklovaného neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria a boru používaných v permanentních magnetech, jakož i ***obsah recyklovaného hliníku a jeho slitin nebo*** hořčíku a jeho slitin. Pokud jde o proveditelnost případného stanovení cílů pro konkrétní typy slitin ***hliníku a*** hořčíku, měla by se studie obecně zaměřit na sladění poptávky se sekundární nabídkou a zejména zkoumat kompromis mezi maximalizací úspor z rozsahu stanovením minimálního počtu skupin slitin a maximalizací zachování hodnoty roztříděním do širšího spektra konkrétních typů slitin.	(21) Existuje potenciál ke zvýšení používání ve vozidlech obsahu jiných recyklovaných materiálů běžně používaných v automobilovém průmyslu, pro něž jsou trhy s druhotnými surovinami nedostatečně rozvinuté, stopa spojená s produkcí primárních surovin je výrazná nebo úrovně recyklace jsou omezené, zatímco technologie třídění a recyklace se zlepšují. Je proto vhodné, aby Komise posoudila potřebnost, proveditelnost a dopady stanovení cílů pro obsah recyklovaného neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria a boru používaných v permanentních magnetech, jakož i hořčíku a jeho slitin. Pokud jde o proveditelnost případného stanovení cílů pro konkrétní typy slitin hořčíku, měla by se studie obecně zaměřit na sladění poptávky se sekundární nabídkou a zejména zkoumat kompromis mezi maximalizací úspor z rozsahu stanovením minimálního počtu skupin slitin a maximalizací zachování hodnoty roztříděním do širšího spektra konkrétních typů slitin.

Or. en

Pozměňovací návrh 289
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(22) Za účelem posílení nedostatečně rozvinutých trhů s druhotnými surovinami by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu hliníku a jeho slitin, hořčíku a jeho slitin, neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria nebo boru recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele, které jsou přítomny v typech vozidel a jsou do nich zabudovány. Za účelem zajištění jednotných podmínek pro plnění této povinnosti by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílů materiálů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele v typech vozidel. Metodika je nezbytná pro vyjasnění definic odpadu od konečného spotřebitele a odpadu z výroby. Je to důležité pro stimulaci zlepšení kvality a zachování hodnoty, zejména u frakcí od konečného spotřebitele. Pro podporu dekarbonizace prostřednictvím větší míry používání recyklovaného obsahu je nutné jasné vymezení pojmů s cílem stimulovat recyklaci odpadu od konečného spotřebitele a současně minimalizovat používání odpadu z výroby, který má obvykle stejnou uhlíkovou stopu jako primární surovina.	***vypouští se***

Or. es

Pozměňovací návrh 290
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(22) Za účelem posílení nedostatečně rozvinutých trhů s druhotnými surovinami by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu hliníku a jeho slitin, hořčíku a jeho slitin, neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria nebo boru recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele, které jsou přítomny v typech vozidel a jsou do nich zabudovány. Za účelem zajištění jednotných podmínek pro plnění této povinnosti by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílů materiálů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele v typech vozidel. Metodika je nezbytná pro vyjasnění definic odpadu od konečného spotřebitele a odpadu z výroby. Je to důležité pro stimulaci zlepšení kvality a zachování hodnoty, zejména u frakcí od konečného spotřebitele. Pro podporu dekarbonizace prostřednictvím větší míry používání recyklovaného obsahu je nutné jasné vymezení pojmů s cílem stimulovat recyklaci odpadu od konečného spotřebitele a současně minimalizovat používání odpadu z výroby, který má obvykle stejnou uhlíkovou stopu jako primární surovina.	(22) Za účelem posílení nedostatečně rozvinutých trhů s druhotnými surovinami by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu hliníku a jeho slitin, hořčíku a jeho slitin, neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria nebo boru recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele, které jsou přítomny v typech vozidel a jsou do nich zabudovány. Za účelem zajištění jednotných podmínek pro plnění této povinnosti by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílů materiálů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele v typech vozidel. Metodika je nezbytná pro vyjasnění definic odpadu od konečného spotřebitele a odpadu z výroby. Je to důležité pro stimulaci zlepšení kvality a zachování hodnoty, zejména u frakcí od konečného spotřebitele. Pro podporu dekarbonizace prostřednictvím větší míry používání recyklovaného obsahu je nutné jasné vymezení pojmů s cílem stimulovat recyklaci odpadu od konečného spotřebitele a současně minimalizovat používání odpadu z výroby, který má obvykle stejnou uhlíkovou stopu jako primární surovina. ***Stanovení tohoto cíle by měla předcházet specializovaná studie Komise zahrnující všechny relevantní technické, environmentální a ekonomické faktory spojené s proveditelností takového cíle.***

Or. es

Pozměňovací návrh 291
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(22) Za účelem posílení nedostatečně rozvinutých trhů s druhotnými surovinami by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu hliníku a jeho slitin, hořčíku a jeho slitin, neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria ***nebo*** boru recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele, které jsou přítomny v typech vozidel a jsou do nich zabudovány. Za účelem zajištění jednotných podmínek pro plnění této povinnosti by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílů materiálů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele v typech vozidel. Metodika je nezbytná pro vyjasnění definic odpadu od konečného spotřebitele a odpadu z výroby. Je to důležité pro stimulaci zlepšení kvality a zachování hodnoty, zejména u frakcí od konečného spotřebitele. Pro podporu dekarbonizace prostřednictvím větší míry používání recyklovaného obsahu je nutné jasné vymezení pojmů s cílem stimulovat recyklaci odpadu od konečného spotřebitele a současně minimalizovat používání odpadu z výroby, který má obvykle stejnou uhlíkovou stopu jako primární surovina.	(22) Za účelem posílení nedostatečně rozvinutých trhů s druhotnými surovinami by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu hliníku a jeho slitin, hořčíku a jeho slitin, neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria***, niklu, kobaltu,*** boru***, skla a pryže*** recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele, které jsou přítomny v typech vozidel a jsou do nich zabudovány. Za účelem zajištění jednotných podmínek pro plnění této povinnosti by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílů materiálů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele v typech vozidel. Metodika je nezbytná pro vyjasnění definic odpadu od konečného spotřebitele a odpadu z výroby. Je to důležité pro stimulaci zlepšení kvality a zachování hodnoty, zejména u frakcí od konečného spotřebitele. Pro podporu dekarbonizace prostřednictvím větší míry používání recyklovaného obsahu je nutné jasné vymezení pojmů s cílem stimulovat recyklaci odpadu od konečného spotřebitele a současně minimalizovat používání odpadu z výroby, který má obvykle stejnou uhlíkovou stopu jako primární surovina.

Or. en

Pozměňovací návrh 292
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(22) Za účelem posílení nedostatečně rozvinutých trhů s druhotnými surovinami by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu hliníku a jeho slitin, hořčíku a jeho slitin, neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria nebo boru recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele, které jsou přítomny v typech vozidel a jsou do nich zabudovány. Za účelem zajištění jednotných podmínek pro plnění této povinnosti by měly být Komisi svěřeny ***prováděcí*** pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílů materiálů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele v typech vozidel. Metodika je nezbytná pro vyjasnění definic odpadu od konečného spotřebitele a odpadu z výroby. Je to důležité pro stimulaci zlepšení kvality a zachování hodnoty, zejména u frakcí od konečného spotřebitele. Pro podporu dekarbonizace prostřednictvím větší míry používání recyklovaného obsahu je nutné jasné vymezení pojmů s cílem stimulovat recyklaci odpadu od konečného spotřebitele a současně minimalizovat používání odpadu z výroby, který má obvykle stejnou uhlíkovou stopu jako primární surovina.	(22) Za účelem posílení nedostatečně rozvinutých trhů s druhotnými surovinami by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu hliníku a jeho slitin, ***mědi,*** hořčíku a jeho slitin, neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria***, niklu, kobaltu*** nebo boru recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele, které jsou přítomny v typech vozidel a jsou do nich zabudovány. Za účelem zajištění jednotných podmínek pro plnění této povinnosti by měly být Komisi svěřeny ***přenesené*** pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílů materiálů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele v typech vozidel. Metodika je nezbytná pro vyjasnění definic odpadu od konečného spotřebitele a odpadu z výroby. Je to důležité pro stimulaci zlepšení kvality a zachování hodnoty, zejména u frakcí od konečného spotřebitele. Pro podporu dekarbonizace prostřednictvím větší míry používání recyklovaného obsahu je nutné jasné vymezení pojmů s cílem stimulovat recyklaci odpadu od konečného spotřebitele a současně minimalizovat používání odpadu z výroby, který má obvykle stejnou uhlíkovou stopu jako primární surovina.

Or. en

Pozměňovací návrh 293
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(22) Za účelem posílení nedostatečně rozvinutých trhů s druhotnými surovinami by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu ***hliníku a jeho slitin,*** hořčíku a jeho slitin, neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria nebo boru recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele, které jsou přítomny v typech vozidel a jsou do nich zabudovány. Za účelem zajištění jednotných podmínek pro plnění této povinnosti by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílů materiálů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele v typech vozidel. Metodika je nezbytná pro vyjasnění definic odpadu od konečného spotřebitele a odpadu z výroby. Je to důležité pro stimulaci zlepšení kvality a zachování hodnoty, zejména u frakcí od konečného spotřebitele. Pro podporu dekarbonizace prostřednictvím větší míry používání recyklovaného obsahu je nutné jasné vymezení pojmů s cílem stimulovat recyklaci odpadu od konečného spotřebitele a současně minimalizovat používání odpadu z výroby, který má obvykle stejnou uhlíkovou stopu jako primární surovina.	(22) Za účelem posílení nedostatečně rozvinutých trhů s druhotnými surovinami by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení minimálního podílu hořčíku a jeho slitin, neodymu, dysprozia, prazeodymu, terbia, samaria nebo boru recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele, které jsou přítomny v typech vozidel a jsou do nich zabudovány. Za účelem zajištění jednotných podmínek pro plnění této povinnosti by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci k zavedení metodiky výpočtu a ověřování podílů materiálů recyklovaných z odpadu od konečného spotřebitele v typech vozidel. Metodika je nezbytná pro vyjasnění definic odpadu od konečného spotřebitele a odpadu z výroby. Je to důležité pro stimulaci zlepšení kvality a zachování hodnoty, zejména u frakcí od konečného spotřebitele. Pro podporu dekarbonizace prostřednictvím větší míry používání recyklovaného obsahu je nutné jasné vymezení pojmů s cílem stimulovat recyklaci odpadu od konečného spotřebitele a současně minimalizovat používání odpadu z výroby, který má obvykle stejnou uhlíkovou stopu jako primární surovina.

Or. en

Pozměňovací návrh 294
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 23

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(23) V souladu s požadavky nařízení	(23) V souladu s požadavky nařízení

Evropského parlamentu a Rady (EU) ***[akt o kritických surovinách]***[51] a vzhledem k tomu, že je nezbytné, aby toto nařízení obsahovalo ustanovení o recyklovaném obsahu ve vozidlech a o kritických surovinách používaných v dílech a konstrukčních částech vozidel, měla by se tato ustanovení použít jako odvětvové provedení ustanovení obsažených v nařízení (EU) ***[akt o kritických surovinách]***. Tím se zajistí zefektivnění a integrace různých povinností týkajících se informací, označování a vyjímání podle postupů tohoto nařízení s ohledem na povinnosti týkající se jiných dílů, konstrukčních částí a materiálů.	Evropského parlamentu a Rady (EU) ***2024/1252***[51] a vzhledem k tomu, že je nezbytné, aby toto nařízení obsahovalo ustanovení o recyklovaném obsahu ve vozidlech a o kritických surovinách používaných v dílech a konstrukčních částech vozidel, měla by se tato ustanovení použít jako odvětvové provedení ustanovení obsažených v nařízení (EU) ***2024/1252***. Tím se zajistí zefektivnění a integrace různých povinností týkajících se informací, označování a vyjímání podle postupů tohoto nařízení s ohledem na povinnosti týkající se jiných dílů, konstrukčních částí a materiálů.
[51] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví rámec pro zajištění bezpečných a udržitelných dodávek kritických surovin a mění nařízení (EU) č. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 a (EU) 2019/1020 (COM(2023) ***160 final***).	[51] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví rámec pro zajištění bezpečných a udržitelných dodávek kritických surovin a mění nařízení (EU) č. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1724 a (EU) 2019/1020 (COM(2023)***0160***).

Or. en

Pozměňovací návrh 295
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(24) Aby bylo zajištěno, že baterie jsou recyklovány v souladu s požadavky nařízení (EU) 2023/[baterie] a že lze vyměnit a recyklovat i motory na elektrický pohon, které obsahují významné množství prvků vzácných zemin, je nutné zavést požadavky na projektování pro nové typy vozidel, které zajistí, aby tyto baterie a motory na elektrický pohon mohla autorizovaná zpracovatelská zařízení nebo	(24) Aby bylo zajištěno, že baterie jsou recyklovány v souladu s požadavky nařízení (EU) 2023/[baterie] a že lze vyměnit a recyklovat i motory na elektrický pohon, které obsahují významné množství prvků vzácných zemin, je nutné zavést požadavky na projektování pro nové typy vozidel, které zajistí, aby tyto baterie a ***jejich napájecí sady a*** motory na elektrický pohon mohla autorizovaná

provozovatelé zařízení oprav a údržby v kterékoli fázi životního cyklu vozidla snadno vyjmout. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu tohoto nařízení revizí seznamu dílů a konstrukčních částí, které mají být projektovány tak, aby mohly být z vozidel vyjmuty a vyměněny. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto požadavku na projektování by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.

zpracovatelská zařízení nebo provozovatelé zařízení oprav a údržby v kterékoli fázi životního cyklu vozidla snadno vyjmout***.*** ***Komise by měla podpořit vypracování norem pro způsoby navrhování a montáže, které usnadňují údržbu, opravy a nové využití baterií a napájecích sad***. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu tohoto nařízení revizí seznamu dílů a konstrukčních částí, které mají být projektovány tak, aby mohly být z vozidel vyjmuty a vyměněny. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto požadavku na projektování by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.

Or. en

Pozměňovací návrh 296
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(24) Aby bylo zajištěno, že ***baterie jsou recyklovány v souladu s požadavky nařízení (EU) 2023/[baterie]*** a ***že lze vyměnit a recyklovat i motory*** na elektrický pohon, ***které obsahují významné množství prvků vzácných zemin***, je nutné zavést požadavky na projektování pro nové typy vozidel, které zajistí, aby tyto ***baterie*** a ***motory na elektrický pohon*** mohla autorizovaná zpracovatelská zařízení nebo provozovatelé zařízení oprav a ***údržby*** v kterékoli fázi životního cyklu vozidla snadno vyjmout. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o	(24) Aby bylo zajištěno, že ***díly*** a ***konstrukční části vozidel, včetně baterií a motorů*** na elektrický pohon, ***lze vyjmout, opravovat, repasovat, renovovat, dovybavit, vyměnit a recyklovat***, je nutné zavést požadavky na projektování pro nové typy vozidel, které zajistí, aby tyto ***díly*** a ***konstrukční části*** mohla autorizovaná zpracovatelská zařízení nebo provozovatelé zařízení oprav***, údržby*** a ***dovybavení*** v kterékoli fázi životního cyklu vozidla snadno ***a nedestrukčním způsobem*** vyjmout***. Požadavky na projektování by měly zajistit, aby baterie mohly být recyklovány v souladu s požadavky nařízení (EU) 2023/1542***. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by

změnu tohoto nařízení revizí seznamu dílů a konstrukčních částí, které mají být projektovány tak, aby mohly být z vozidel vyjmuty a vyměněny. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto požadavku na projektování by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.

měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu tohoto nařízení revizí seznamu dílů a konstrukčních částí, které mají být projektovány tak, aby mohly být z vozidel vyjmuty a vyměněny. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto požadavku na projektování by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.

Or. en

Pozměňovací návrh 297
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(24) Aby bylo zajištěno, že baterie jsou recyklovány v souladu s požadavky nařízení (EU) 2023/[baterie] a že lze vyměnit a recyklovat i motory na elektrický pohon, které obsahují významné množství prvků vzácných zemin, je nutné zavést požadavky na projektování pro nové typy vozidel, které zajistí, aby tyto baterie a motory na elektrický pohon mohla autorizovaná zpracovatelská zařízení nebo provozovatelé zařízení oprav a údržby v kterékoli fázi životního cyklu vozidla snadno vyjmout. Aby bylo zajištěno, že baterie jsou recyklovány v souladu s požadavky nařízení (EU) 2023/[baterie] a že lze vyměnit a recyklovat i motory na elektrický pohon, které obsahují významné množství prvků vzácných zemin, je nutné zavést požadavky na projektování pro nové typy vozidel, které zajistí, aby tyto baterie a motory na elektrický pohon mohla autorizovaná zpracovatelská zařízení nebo provozovatelé zařízení oprav a údržby v kterékoli fázi životního cyklu vozidla snadno vyjmout. Za účelem zajištění	(24) Aby bylo zajištěno, že baterie jsou recyklovány v souladu s požadavky nařízení (EU) 2023/[baterie] a že lze vyměnit a recyklovat i motory na elektrický pohon, které obsahují významné množství prvků vzácných zemin, je nutné zavést požadavky na projektování ***a požadavky týkající se přístupu k technickým a digitálním informacím*** pro nové typy vozidel, které zajistí, aby tyto baterie a motory na elektrický pohon mohla autorizovaná zpracovatelská zařízení nebo provozovatelé zařízení oprav a údržby v kterékoli fázi životního cyklu vozidla snadno vyjmout. Aby bylo zajištěno, že baterie jsou recyklovány v souladu s požadavky nařízení (EU) 2023/[baterie] a že lze vyměnit a recyklovat i motory na elektrický pohon, které obsahují významné množství prvků vzácných zemin, je nutné zavést požadavky na projektování pro nové typy vozidel, které zajistí, aby tyto baterie a motory na elektrický pohon mohla autorizovaná zpracovatelská zařízení nebo

jednotných podmínek k provedení tohoto požadavku na projektování by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.	provozovatelé zařízení oprav a údržby v kterékoli fázi životního cyklu vozidla snadno vyjmout. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto požadavku na projektování by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.
	Or. fr

Pozměňovací návrh 298
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(24) Aby bylo zajištěno, že baterie jsou recyklovány v souladu s požadavky nařízení (EU) 2023/***[baterie]*** a že lze vyměnit a recyklovat i motory na elektrický pohon, které obsahují významné množství prvků vzácných zemin, je nutné zavést požadavky na projektování pro nové typy vozidel, které zajistí, aby tyto baterie a motory na elektrický pohon mohla autorizovaná zpracovatelská zařízení nebo provozovatelé zařízení oprav a údržby v kterékoli fázi životního cyklu vozidla snadno vyjmout. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu tohoto nařízení revizí seznamu dílů a konstrukčních částí, které mají být projektovány tak, aby mohly být z vozidel vyjmuty a vyměněny. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto požadavku na projektování by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.	(24) Aby bylo zajištěno, že baterie jsou recyklovány v souladu s požadavky nařízení (EU) 2023/***1542*** a že lze vyměnit a recyklovat i motory na elektrický pohon, které obsahují významné množství prvků vzácných zemin, je nutné zavést požadavky na projektování pro nové typy vozidel, které zajistí, aby tyto baterie ***a jejich součásti*** a motory na elektrický pohon mohla autorizovaná zpracovatelská zařízení nebo provozovatelé zařízení oprav a údržby v kterékoli fázi životního cyklu vozidla snadno vyjmout. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu tohoto nařízení revizí seznamu dílů a konstrukčních částí, které mají být projektovány tak, aby mohly být z vozidel vyjmuty a vyměněny. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto požadavku na projektování by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.
	Or. en

Pozměňovací návrh 299
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 24 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(24a) S cílem podpořit přístupy v automobilovém průmyslu, které budou ve větší míře oběhové, a umožnit spotřebitelům činit informovaná rozhodnutí by měl být stanoven povinný index opravitelnosti pro elektrická vozidla. Index opravitelnosti by měl zahrnovat klíčové aspekty oprav a údržby vozidel, jako je dostupnost a cena náhradních dílů a nástrojů pro opravy. Komisi by měla být svěřena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení uvedeného indexu na základě posouzení nejvhodnějšího konstrukčního řešení.

Or. en

Pozměňovací návrh 300
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 24 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(24b) Dostupnost a cenová přijatelnost náhradních dílů mají zásadní význam pro opravitelnost, životnost a udržitelnost vozidel a jsou mimořádně důležité pro podporu oběhového hospodářství v souladu s cíli uvedenými v akčním plánu pro oběhové hospodářství. Aby se omezila předčasná výměna vozidel a minimalizovaly se dopady na životní prostředí spojené se vznikem odpadu, je nezbytné zajistit, aby kritické součásti, včetně baterií, motorů na elektrický pohon a dalších základních dílů, zůstaly

dostupné po minimální dobu po uvedení vozidla na trh. Na podporu trvanlivosti a opravitelnosti vozidel by toto nařízení mělo vyžadovat, aby výrobci zaručili dostupnost náhradních dílů po dobu 20 let od ukončení uvádění na trh.

Or. en

Pozměňovací návrh 301
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(26) Aby výrobci ***osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel*** zavedli opatření, která zajistí splnění požadavků na oběhovost podle tohoto nařízení, a byli motivováni ke zlepšení oběhovosti typů vozidel, které uvádějí na trh, měli by vypracovat komplexní strategii oběhovosti pro každý nový typ a předložit ji orgánu udělujícímu schválení typu. Tato strategie by měla být založena na ověřených technologiích, které jsou dostupné nebo které jsou ve vývoji v době žádosti o schválení typu vozidla, a měla by být pravidelně aktualizována. Komise by měla pravidelně podávat zprávy o oběhovosti automobilového průmyslu na základě strategií oběhovosti předkládaných výrobci. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok v oblasti výroby vozidel a nakládání s vozidly s ukončenou životností, vývoj trhu v automobilovém průmyslu a změny právních předpisů by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy obsahující požadavky na obsah strategie oběhovosti a její aktualizace.	(26) Aby výrobci zavedli opatření, která zajistí splnění požadavků na oběhovost podle tohoto nařízení, a byli motivováni ke zlepšení oběhovosti typů vozidel, které uvádějí na trh, měli by vypracovat komplexní strategii oběhovosti pro každý nový typ a předložit ji orgánu udělujícímu schválení typu. Tato strategie by měla být založena na ověřených technologiích, které jsou dostupné nebo které jsou ve vývoji v době žádosti o schválení typu vozidla, a měla by být pravidelně aktualizována***. Komise by měla přijmout prováděcí akty s cílem poskytnout výrobcům společně dohodnuté normy, které mají být používány v rámci jejich strategií oběhovosti při provádění posouzení životního cyklu, které kvantifikuje environmentální dopady výroby vozidel a nakládání s vozidly na konci životnosti a jejich náročnost na zdroje***. Komise by měla pravidelně podávat zprávy o oběhovosti automobilového průmyslu na základě strategií oběhovosti předkládaných výrobci. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok v oblasti výroby vozidel a nakládání s vozidly s ukončenou životností, vývoj trhu v automobilovém průmyslu a změny právních předpisů by měla být na Komisi přenesena pravomoc

přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy obsahující požadavky na obsah strategie oběhovosti a její aktualizace.

Or. en

Pozměňovací návrh 302
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(26) Aby výrobci osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel zavedli opatření, která zajistí splnění požadavků na oběhovost podle tohoto nařízení, a byli motivováni ke zlepšení oběhovosti typů vozidel, které uvádějí na trh, měli by vypracovat komplexní strategii oběhovosti ***pro každý nový typ*** a předložit ji orgánu udělujícímu schválení typu. Tato strategie by měla být ***založena*** na ***ověřených technologiích, které jsou dostupné nebo které jsou ve vývoji v době žádosti o schválení typu vozidla, a*** měla ***by*** být pravidelně aktualizována. Komise by měla pravidelně podávat zprávy o oběhovosti automobilového průmyslu na základě strategií oběhovosti předkládaných výrobci. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok v oblasti výroby vozidel a nakládání s vozidly s ukončenou životností, vývoj trhu v automobilovém průmyslu a změny právních předpisů by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy obsahující požadavky na obsah strategie oběhovosti a její aktualizace.	(26) Aby výrobci osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel zavedli opatření, která zajistí splnění požadavků na oběhovost podle tohoto nařízení, a byli motivováni ke zlepšení oběhovosti typů vozidel, které uvádějí na trh, měli by vypracovat komplexní strategii oběhovosti a předložit ji orgánu udělujícímu schválení typu. Tato strategie by měla být ***vypracována*** na ***úrovni podniků a založena na ověřených technologiích. Tato strategie oběhovosti by*** měla být pravidelně aktualizována. Komise by měla pravidelně podávat zprávy o oběhovosti automobilového průmyslu na základě strategií oběhovosti předkládaných výrobci. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok v oblasti výroby vozidel a nakládání s vozidly s ukončenou životností, vývoj trhu v automobilovém průmyslu a změny právních předpisů by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy obsahující požadavky na obsah strategie oběhovosti a její aktualizace.

Or. en

Odůvodnění

Vypracování samostatných strategií oběhovosti pro každý model vozidla by vedlo k nadbytečným procesům, vyšším nákladům a provozní neefektivitě. Jediný sjednocený přístup pro všechny podniky umožní uplatnit standardizované postupy při získávání materiálů, recyklaci a nakládání s materiály na konci životnosti, což povede k úsporám z rozsahu a účinnějšímu využívání zdrojů.

Pozměňovací návrh 303
Silvia Sardone, Valérie Deloge, Aldo Patriciello, Filip Turek, Marie-Luce Brasier-Clain, Roberto Vannacci, Matthieu Valet, Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Ondřej Knotek, Susanna Ceccardi, Jana Nagyová

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 26

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(26) Aby výrobci osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel zavedli opatření, která zajistí splnění požadavků na oběhovost podle tohoto nařízení, a byli motivováni ke zlepšení oběhovosti typů vozidel, které uvádějí na trh, měli by vypracovat komplexní strategii oběhovosti ***pro každý nový typ*** a předložit ji orgánu udělujícímu schválení typu. Tato strategie by měla být ***založena*** na ***ověřených technologiích, které jsou dostupné nebo které jsou ve vývoji v době žádosti o schválení typu vozidla, a*** měla ***by*** být pravidelně aktualizována. Komise by měla pravidelně podávat zprávy o oběhovosti automobilového průmyslu na základě strategií oběhovosti předkládaných výrobci. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok v oblasti výroby vozidel a nakládání s vozidly s ukončenou životností, vývoj trhu v automobilovém průmyslu a změny právních předpisů by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy obsahující požadavky na obsah strategie oběhovosti a	(26) Aby výrobci osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel zavedli opatření, která zajistí splnění požadavků na oběhovost podle tohoto nařízení, a byli motivováni ke zlepšení oběhovosti typů vozidel, které uvádějí na trh, měli by vypracovat komplexní strategii oběhovosti a předložit ji orgánu udělujícímu schválení typu. Tato strategie by měla být ***vypracována*** na ***úrovni podniků a založena na ověřených technologiích. Tato strategie oběhovosti by*** měla být pravidelně aktualizována. Komise by měla pravidelně podávat zprávy o oběhovosti automobilového průmyslu na základě strategií oběhovosti předkládaných výrobci. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok v oblasti výroby vozidel a nakládání s vozidly s ukončenou životností, vývoj trhu v automobilovém průmyslu a změny právních předpisů by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy obsahující požadavky na obsah strategie oběhovosti a její aktualizace.

její aktualizace.

Or. en

Pozměňovací návrh 304
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 27

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(27) Aby se zvýšila transparentnost používání recyklovaných materiálů v automobilovém průmyslu a byly poskytnuty pobídky ke zvýšení úrovní recyklovaného obsahu, měli by být výrobci vozidel povinni předložit technickou dokumentaci, která by uváděla procento recyklovaných materiálů přítomných v nových typech vozidel, které jsou předkládány ke schválení typu. Tento požadavek by se měl vztahovat na vybrané materiály, u nichž by zvýšení úrovně recyklovaného obsahu ve vozidlech mělo obzvláště významné přínosy pro životní prostředí. Jako součást žádosti o schválení typu by mělo být orgánu udělujícímu schválení typu společně s dalšími dokumenty předloženo povinné prohlášení.	***vypouští se***

Or. fr

Pozměňovací návrh 305
Maria Grapini

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobci vozidel a	(28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobci vozidel**,**

provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům ***zařízení*** oprav a údržby poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím umožňujícím bezpečné vyjmutí a výměnu určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) [akt o kritických surovinách]. Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobci a informace by měly být poskytovány bezplatně, s výjimkou administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290

subjekty provádějícími demontáž, subjekty provádějícími repasování, provozovateli zařízení oprav a údržby a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli ***subjektům provádějícím demontáž,*** provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům oprav a údržby poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím ***uvedeným v bodě 66 doplňkových pokynů Komise k vertikálním omezením v dohodách o prodeji a opravách motorových vozidel a distribuci náhradních dílů pro motorová vozidla,*** umožňujícím bezpečné vyjmutí a výměnu určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) [akt o kritických surovinách]. Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobci a informace by měly být poskytovány bezplatně, s výjimkou administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované

Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy V.

informace. Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy V.

Or. ro

Pozměňovací návrh 306
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobci vozidel a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím umožňujícím bezpečné vyjmutí a výměnu určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro	(28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobci vozidel a provozovateli zařízení ***oprav, údržby, dovybavení a provozovateli zařízení*** pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci ***oprav,*** opětovného použití, repasování***, dovybavení*** a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení ***dovybavení,*** oprav a údržby ***včas*** poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím ***po dobu nejméně dvaceti let od ukončení uvádění na trh,*** umožňujícím bezpečné ***a nedestrukční*** vyjmutí***, opravu, renovaci, dovybavení, repasování*** a výměnu určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení ***dovybavení,*** oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné

přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) [akt o kritických surovinách]. Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobci a informace by měly být poskytovány bezplatně, s výjimkou administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy V.

pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) [akt o kritických surovinách]. Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobci a informace by měly být poskytovány bezplatně, s výjimkou administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení ***dovybavení,*** oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy V.

Or. en

Pozměňovací návrh 307
Zala Tomašič, Milan Zver

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobci vozidel a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci	(28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobci vozidel a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci

automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím umožňujícím bezpečné vyjmutí a výměnu určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) [akt o kritických surovinách]. Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobci a informace by měly být poskytovány bezplatně, s výjimkou administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie,

automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím umožňujícím bezpečné vyjmutí a výměnu určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) [akt o kritických surovinách]. ***Je důležité řádně dodržovat práva duševního vlastnictví a zajistit, aby přístup k technickým informacím neohrožoval chráněné technologie nebo obchodní tajemství.*** Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobci a informace by měly být poskytovány bezplatně, s výjimkou administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena

pokud jde o změnu přílohy V.	pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy V.

Or. en

Pozměňovací návrh 308
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobci vozidel a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím umožňujícím bezpečné vyjmutí a výměnu určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a	(28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobci vozidel***, provozovateli zařízení oprav a údržby*** a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby poskytnout neomezený, ***okamžitý, bezplatný,*** standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím umožňujícím bezpečné ***a nedestrukční*** vyjmutí a výměnu, ***a případně opravu, repasování a renovaci,*** určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel ***a jejich napájecím sadám*** a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich

které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) [akt o kritických surovinách]. Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobci a informace by měly být poskytovány bezplatně, s výjimkou administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy V.

vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) [akt o kritických surovinách]. Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobci a informace by měly být poskytovány bezplatně, s výjimkou administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy V.

Or. en

Pozměňovací návrh 309
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobci vozidel a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli provozovatelům	(28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobci vozidel***, subjekty provádějícími demontáž, subjekty provádějícími repasování a provozovateli zařízení oprav, dovybavení a údržby*** a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních

zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím umožňujícím bezpečné vyjmutí a výměnu určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) ***[akt o kritických surovinách]***. Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobci a informace by měly být poskytovány bezplatně***, s výjimkou administrativních nákladů***. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy V.

částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli ***subjektům provádějícím demontáž, dovybavení a repasování,*** provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím umožňujícím bezpečné vyjmutí a výměnu určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich ***hlavním částem a jejich*** vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) ***2024/1252***. Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobci a informace by měly být poskytovány bezplatně. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy V.

Or. en

Pozměňovací návrh 310
Jens Gieseke, Paulius Saudargas

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobci vozidel a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím umožňujícím bezpečné vyjmutí a výměnu určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) [akt o kritických surovinách]. Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobci a informace by měly být	(28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobci vozidel a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení ***dovybavení,*** oprav a údržby poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím***, např. prostřednictvím stávajících nástrojů používaných v automobilovém průmyslu,*** umožňujícím bezpečné vyjmutí a výměnu určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a pro přístup k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) [akt o kritických surovinách]. Mělo by se tak dít prostřednictvím

poskytovány bezplatně, s výjimkou administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy V.

komunikačních platforem zřízených výrobci a informace by měly být poskytovány bezplatně, s výjimkou administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy V.

Or. en

Odůvodnění

Provozovatelé zařízení dovybavení jsou důležitými subjekty na trhu s náhradními díly.

Pozměňovací návrh 311
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobci vozidel a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím umožňujícím bezpečné vyjmutí a výměnu	(28) Přístup k aktuálním informacím a včasná komunikace mezi výrobci vozidel a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady v hodnotovém řetězci automobilového průmyslu jsou nezbytné pro maximalizaci opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí vozidla a pro zajištění kvalitní recyklace vozidel s ukončenou životností. Výrobci by proto měli provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby poskytnout neomezený, standardizovaný a nediskriminační přístup k informacím umožňujícím bezpečné vyjmutí a výměnu

určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, a ***pro přístup*** k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) [akt o kritických surovinách]. Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobci a informace by měly být poskytovány bezplatně, s výjimkou administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy V.

určitých dílů, konstrukčních částí a materiálů přítomných ve vozidle. Informace by měly provádět provozovatele zařízení pro nakládání s odpady a provozovatele zařízení oprav a údržby jednotlivými kroky a poskytovat jasné pokyny k používání nástrojů nebo technologií potřebných pro přístup k bateriím elektrických vozidel a jejich vyjmutí, včetně nástrojů nebo technologií umožňujících jejich bezpečné vybití, ***informací o digitálním kódování dílů*** a ***informací o přístupu*** k motorům na elektrický pohon a jejich vyjmutí. Tyto informace by měly rovněž pomoci určit, nalézt a vyjmout díly, konstrukční části a materiály, z nichž by měly být odstraněny znečišťující látky a které by měly být před drcením z vozidla vyjmuty, jakož i díly a konstrukční části obsahující kritické suroviny v permanentních magnetech podle nařízení (EU) [akt o kritických surovinách]. Mělo by se tak dít prostřednictvím komunikačních platforem zřízených výrobci a informace by měly být poskytovány bezplatně, s výjimkou administrativních nákladů. Orgány udělující schválení typu by měly ověřit, zda výrobci předložili požadované informace. Za účelem pravidelné aktualizace rozsahu informací, které mají výrobci poskytovat provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady a provozovatelům zařízení oprav a údržby, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy V.

Or. fr

Pozměňovací návrh 312
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(28a) Nařízení (EU) 2024/1781 stanoví závazné požadavky na podporu trvanlivosti výrobku, mimo jiné zákazem některých postupů předčasného zastarávání, jako je používání neúměrně křehkých součástí, překážek bránících demontáži nebo neslučitelnost softwaru. Tento přístup by měl být znovu použit v rámci tohoto nařízení, aby se podpořila delší životnost vozidel. Dlouhodobou funkčnost, kybernetickou bezpečnost a technologickou kompatibilitu elektrických vozidel by proto mělo zaručit povinné poskytování pravidelných, bezpečných a přístupných aktualizací operačních systémů ze strany výrobců. Tyto aktualizace mají skutečně zásadní význam pro zachování výkonnosti vozidel, řešení vznikajících kybernetických bezpečnostních rizik a umožnění kompatibility s vyvíjejícími se standardy infrastruktury a dobíjení.

Or. en

Pozměňovací návrh 313
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 28 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(28a) S cílem povzbudit výrobce ke zlepšení opravitelnosti vozidel a poskytnout spotřebitelům transparentnější informace o nákladech na údržbu a opravy vozidel, která kupují, by výrobci měli pro každý nový typ vozidla poskytovat informace o opravitelnosti.

Or. en

Pozměňovací návrh 314
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 29

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(29) Ačkoli se ke kontrole různých dílů a konstrukčních částí ve vozidle stále častěji používá digitální kódování, hodnocení směrnice 2000/53/ES zjistilo, že takové kódování by mohlo bránit potenciálu opětovného použití, repasování a renovace některých dílů a konstrukčních částí. Je proto ***zásadní***, aby ***výrobci vozidel měli povinnost poskytnout informace, které umožní profesionálním provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady překonat problémy, které tyto digitálně kódované díly a konstrukční části ve vozidle představují, pokud takové*** kódování ***brání opravám, údržbě nebo výměně v jiném vozidle***.	(29) Ačkoli se ke kontrole různých dílů a konstrukčních částí ve vozidle stále častěji používá digitální kódování, hodnocení směrnice 2000/53/ES zjistilo, že takové kódování by mohlo bránit potenciálu opětovného použití, repasování a renovace některých dílů a konstrukčních částí. Je proto ***nezbytné***, aby ***bylo toto digitální*** kódování ***zakázáno***.

Or. en

Pozměňovací návrh 315
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 29

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(29) Ačkoli se ke kontrole různých dílů a konstrukčních částí ve vozidle stále častěji používá digitální kódování, hodnocení směrnice 2000/53/ES zjistilo, že takové kódování by mohlo bránit potenciálu opětovného použití, repasování a renovace některých dílů a konstrukčních částí. Je proto ***zásadní***, aby ***výrobci vozidel měli povinnost poskytnout informace***, ***které umožní profesionálním***	(29) Ačkoli se ke kontrole různých dílů a konstrukčních částí ve vozidle stále častěji používá digitální kódování, hodnocení směrnice 2000/53/ES zjistilo, že takové kódování by mohlo bránit potenciálu opětovného použití, repasování a renovace některých dílů a konstrukčních částí. Je proto ***nezbytné***, aby ***bylo toto digitální kódování zakázáno***, ***neboť brání tomu***, ***aby byly na*** vozidle ***prováděny***

provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady překonat problémy, ***které tyto digitálně kódované díly a konstrukční části ve*** vozidle ***představují, pokud takové kódování brání opravám***, ***údržbě*** nebo ***výměně v jiném vozidle***.	***opravy***, ***údržba*** nebo ***výměny***.

Or. en

Pozměňovací návrh 316
Alexander Bernhuber

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 29

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(29) Ačkoli se ke kontrole různých dílů a konstrukčních částí ve vozidle stále častěji používá digitální kódování, hodnocení směrnice 2000/53/ES zjistilo, že takové kódování by mohlo bránit potenciálu opětovného použití, repasování a renovace některých dílů a konstrukčních částí. Je proto zásadní, aby výrobci vozidel měli povinnost poskytnout informace, které umožní profesionálním provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady překonat problémy, které tyto digitálně kódované díly a konstrukční části ve vozidle představují, pokud takové kódování brání opravám, údržbě nebo výměně v jiném vozidle.	(29) Ačkoli se ke kontrole různých dílů a konstrukčních částí ve vozidle stále častěji používá digitální kódování, hodnocení směrnice 2000/53/ES zjistilo, že takové kódování by mohlo bránit potenciálu opětovného použití, repasování a renovace některých dílů a konstrukčních částí. Je proto zásadní, aby výrobci vozidel měli povinnost poskytnout informace, které umožní profesionálním provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady překonat problémy, které tyto digitálně kódované díly a konstrukční části ve vozidle představují, pokud takové kódování brání opravám, údržbě nebo výměně v jiném vozidle. ***Kromě provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady budou mít k těmto informacím přístup i společnosti provádějící opravy a údržbu.***

Or. en

Odůvodnění

Je velmi důležité, aby k těmto informacím měly přístup i společnosti provádějící opravy a údržbu, aby mohly do nového vozidla bezproblémově začlenit díly od provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady.

Pozměňovací návrh 317
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 29

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(29) Ačkoli se ke kontrole různých dílů a konstrukčních částí ve vozidle stále častěji používá digitální kódování, hodnocení směrnice 2000/53/ES zjistilo, že takové kódování by mohlo bránit potenciálu opětovného použití, repasování a renovace některých dílů a konstrukčních částí. Je proto zásadní, aby výrobci vozidel měli povinnost poskytnout informace, které umožní profesionálním provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady překonat problémy, které tyto digitálně kódované díly a konstrukční části ve vozidle představují, pokud takové kódování brání opravám, údržbě nebo výměně v jiném vozidle.	(29) Ačkoli se ke kontrole různých dílů a konstrukčních částí ve vozidle stále častěji používá digitální kódování, hodnocení směrnice 2000/53/ES zjistilo, že takové kódování by mohlo bránit potenciálu opětovného použití, repasování a renovace některých dílů a konstrukčních částí. Je proto zásadní, aby výrobci vozidel měli povinnost poskytnout informace, které umožní profesionálním provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady ***a provozovatelům zařízení oprav a údržby*** překonat problémy, které tyto digitálně kódované díly a konstrukční části ve vozidle představují, pokud takové kódování brání opravám, údržbě nebo výměně v jiném vozidle.

Or. en

Pozměňovací návrh 318
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 29

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(29) Ačkoli se ke kontrole různých dílů a konstrukčních částí ve vozidle stále častěji používá digitální kódování, hodnocení směrnice 2000/53/ES zjistilo, že takové kódování by mohlo bránit potenciálu opětovného použití, repasování a renovace některých dílů a konstrukčních částí. Je proto zásadní, aby výrobci vozidel	(29) Ačkoli se ke kontrole různých dílů a konstrukčních částí ve vozidle stále častěji používá digitální kódování, hodnocení směrnice 2000/53/ES zjistilo, že takové kódování by mohlo bránit potenciálu opětovného použití, repasování a renovace některých dílů a konstrukčních částí. Je proto zásadní, aby výrobci vozidel

měli povinnost poskytnout informace, které umožní profesionálním provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady překonat problémy, které tyto digitálně kódované díly a konstrukční části ve vozidle představují, pokud takové kódování brání opravám, údržbě nebo výměně v jiném vozidle.	měli povinnost poskytnout informace, které umožní profesionálním provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady ***a provozovatelům zařízení oprav a údržby*** překonat problémy, které tyto digitálně kódované díly a konstrukční části ve vozidle představují, pokud takové kódování brání opravám, údržbě nebo výměně v jiném vozidle.

Or. en

Odůvodnění

Do příjemců přístupu k informacím by měli být zahrnuti i provozovatelé zařízení oprav a údržby a přístup k informacím by měl zahrnovat rovněž přístup ke kódování za účelem opětovného začlenění dílů do nových vozidel.

Pozměňovací návrh 319
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 29

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(29) Ačkoli se ke kontrole různých dílů a konstrukčních částí ve vozidle stále častěji používá digitální kódování, hodnocení směrnice 2000/53/ES zjistilo, že takové kódování by mohlo bránit potenciálu opětovného použití, repasování a renovace některých dílů a konstrukčních částí. Je proto zásadní, aby výrobci vozidel měli povinnost poskytnout informace, které umožní profesionálním provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady překonat problémy, které tyto digitálně kódované díly a konstrukční části ve vozidle představují, pokud takové kódování brání opravám, údržbě nebo výměně v jiném vozidle.	(29) Ačkoli se ke kontrole různých dílů a konstrukčních částí ve vozidle stále častěji používá digitální kódování, hodnocení směrnice 2000/53/ES zjistilo, že takové kódování by mohlo bránit potenciálu opětovného použití, repasování a renovace některých dílů a konstrukčních částí. Je proto zásadní, aby výrobci vozidel měli povinnost poskytnout informace, které umožní profesionálním provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady ***a provozovatelům zařízení oprav a údržby*** překonat problémy, které tyto digitálně kódované díly a konstrukční části ve vozidle představují, pokud takové kódování brání opravám, údržbě nebo výměně v jiném vozidle.

Or. en

Pozměňovací návrh 320
Ivars Ijabs, Svenja Hahn

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 31

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(31) V zájmu usnadnění zpracování vozidel s ukončenou životností by výrobci vozidel měli pomocí digitálních nástrojů poskytovat přesné, úplné a aktuální informace o bezpečném vyjmutí a výměně dílů a konstrukčních částí vozidel. Z toho důvodu by měl být způsobem odpovídajícím ostatním digitálním informačním nástrojům a platformám, které již existují nebo se ***v automobilovém průmyslu dále vyvíjejí z hlediska environmentální výkonnosti vozidel, a sladěným s příslušnými ustanoveními nařízení (EU) 2023 [baterie], nařízení Evropského parlamentu a Rady [nařízení o ekodesignu udržitelných výrobků][54] a nařízení Evropského parlamentu a Rady [Euro 7][55], vyvinut a zpřístupněn jako nosič dat pro takové informace pas oběhovosti vozidla. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby mohla stanovit požadavky na technický návrh a fungování pasu a pravidla pro umístění nosiče dat nebo jiného identifikátoru umožňujícího přístup k pasu vozidla.***	***vypouští se***

[54] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o stanovení rámce pro určení požadavků na ekodesign udržitelných výrobků a o zrušení směrnice 2009/125/ES.

[55] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES)

č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009.

Or. en

Pozměňovací návrh 321
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 31

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(31) V zájmu usnadnění zpracování vozidel s ukončenou životností by výrobci vozidel měli pomocí digitálních nástrojů poskytovat přesné, úplné a aktuální informace o ***bezpečném vyjmutí*** a ***výměně dílů*** a ***konstrukčních částí vozidel***. Z toho důvodu by měl být ***způsobem odpovídajícím*** ostatním digitálním informačním nástrojům a platformám, které již existují nebo se v automobilovém průmyslu dále vyvíjejí z hlediska environmentální výkonnosti vozidel, a ***sladěným*** s příslušnými ustanoveními nařízení (EU) 2023 [baterie], nařízení Evropského parlamentu a Rady [nařízení o ekodesignu udržitelných výrobků]***[54]*** a nařízení Evropského parlamentu a Rady [Euro 7][55]***, vyvinut a zpřístupněn jako nosič dat pro takové informace pas oběhovosti vozidla.*** Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby mohla stanovit požadavky na technický návrh a fungování pasu a pravidla pro umístění nosiče dat nebo jiného identifikátoru umožňujícího přístup k pasu vozidla.	(31) V zájmu usnadnění ***opravy, renovace, repasování, dovybavení a výměny vozidel a jejich dílů, konstrukčních částí a materiálů a*** zpracování vozidel s ukončenou životností by výrobci vozidel měli pomocí digitálních nástrojů poskytovat přesné, úplné a aktuální informace o ***dílech*** a ***konstrukčních částech vozidel*** a ***jejich materiálech***. Z toho důvodu by měl být ***jako nosič dat pro takové informace vyvinut a zpřístupněn pas oběhovosti vozidla, tak aby odpovídal*** ostatním digitálním informačním nástrojům a platformám, které již existují nebo se v automobilovém průmyslu dále vyvíjejí z hlediska environmentální výkonnosti vozidel, ***doplňoval je*** a ***byl s nimi integrován a aby byl sladěn*** s příslušnými ustanoveními nařízení (EU) 2023 [baterie], nařízení Evropského parlamentu a Rady [nařízení o ekodesignu udržitelných výrobků] a nařízení Evropského parlamentu a Rady [Euro 7][55]**.** Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby mohla stanovit požadavky na technický návrh a fungování pasu a pravidla pro umístění nosiče dat nebo jiného identifikátoru umožňujícího přístup k pasu vozidla.
[54] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o stanovení rámce pro určení	[54] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o stanovení rámce pro určení

požadavků na ekodesign udržitelných výrobků a o zrušení směrnice 2009/125/ES.

[55] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009.

požadavků na ekodesign udržitelných výrobků a o zrušení směrnice 2009/125/ES.

[55] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009.

Or. en

Pozměňovací návrh 322
Christine Singer, Andreas Glück

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 31

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(31) V zájmu usnadnění zpracování vozidel s ukončenou životností by výrobci vozidel měli pomocí digitálních nástrojů poskytovat přesné, úplné a aktuální informace o bezpečném vyjmutí a výměně dílů a konstrukčních částí vozidel. Z toho důvodu by měl být způsobem odpovídajícím ostatním digitálním informačním nástrojům a platformám, které již existují nebo se v automobilovém průmyslu dále vyvíjejí z hlediska environmentální výkonnosti vozidel, a sladěným s příslušnými ustanoveními nařízení (EU) 2023 [baterie], nařízení Evropského parlamentu a Rady [nařízení o ekodesignu udržitelných výrobků][54] a nařízení Evropského parlamentu a Rady [Euro 7][55], vyvinut a zpřístupněn jako nosič dat pro takové informace pas oběhovosti vozidla. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby mohla stanovit požadavky na technický návrh a fungování	(31) V zájmu usnadnění zpracování vozidel s ukončenou životností by výrobci vozidel měli pomocí digitálních nástrojů poskytovat přesné, úplné a aktuální informace o bezpečném vyjmutí a výměně dílů a konstrukčních částí vozidel. Z toho důvodu by měl být způsobem odpovídajícím ostatním digitálním informačním nástrojům a platformám, které již existují nebo se v automobilovém průmyslu dále vyvíjejí z hlediska environmentální výkonnosti vozidel, a sladěným s příslušnými ustanoveními nařízení (EU) 2023 [baterie], nařízení Evropského parlamentu a Rady [nařízení o ekodesignu udržitelných výrobků][54] a nařízení Evropského parlamentu a Rady [Euro 7][55], vyvinut a zpřístupněn jako nosič dat pro takové informace pas oběhovosti vozidla. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby mohla stanovit požadavky na technický návrh a fungování

pasu a pravidla pro umístění nosiče dat nebo jiného identifikátoru umožňujícího přístup k pasu vozidla.	pasu a pravidla pro umístění nosiče dat nebo jiného identifikátoru umožňujícího přístup k pasu vozidla. ***Komise však musí co nejvíce minimalizovat administrativní zátěž.***
[54] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o stanovení rámce pro určení požadavků na ekodesign udržitelných výrobků a o zrušení směrnice 2009/125/ES.	[54] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o stanovení rámce pro určení požadavků na ekodesign udržitelných výrobků a o zrušení směrnice 2009/125/ES.
[55] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009.	[55] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009.

Or. en

Odůvodnění

Administrativní zátěž by měla být co nejnižší.

Pozměňovací návrh 323
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 31

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(31) V zájmu usnadnění zpracování vozidel s ukončenou životností by výrobci vozidel měli pomocí digitálních nástrojů poskytovat přesné, úplné a aktuální informace o bezpečném vyjmutí a výměně dílů a konstrukčních částí vozidel. Z toho důvodu by měl být způsobem odpovídajícím ostatním digitálním informačním nástrojům a platformám, které již existují nebo se v automobilovém průmyslu dále vyvíjejí z hlediska environmentální výkonnosti vozidel, a	(31) V zájmu usnadnění zpracování vozidel s ukončenou životností by výrobci vozidel měli pomocí digitálních nástrojů poskytovat přesné, úplné a aktuální informace o bezpečném vyjmutí a výměně dílů a konstrukčních částí vozidel. Z toho důvodu by měl být způsobem odpovídajícím ostatním digitálním informačním nástrojům a platformám, které již existují nebo se v automobilovém průmyslu dále vyvíjejí z hlediska environmentální výkonnosti vozidel, a

sladěným s příslušnými ustanoveními nařízení ***(EU) 2023 [baterie],*** nařízení Evropského parlamentu a Rady ***[nařízení o ekodesignu udržitelných výrobků]***[54] a nařízení Evropského parlamentu a Rady [Euro 7][55], vyvinut a zpřístupněn jako nosič dat pro takové informace pas oběhovosti vozidla. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby mohla stanovit požadavky na technický návrh a fungování pasu a pravidla pro umístění nosiče dat nebo jiného identifikátoru umožňujícího přístup k pasu vozidla.	sladěným s příslušnými ustanoveními nařízení Evropského parlamentu a Rady ***(EU) 2023/1542 a nařízení (EU) 2024/1781***[54] a nařízení Evropského parlamentu a Rady [Euro 7][55], vyvinut a zpřístupněn jako nosič dat pro takové informace ***digitální*** pas oběhovosti vozidla. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby mohla stanovit požadavky na technický návrh a fungování pasu a pravidla pro umístění nosiče dat nebo jiného identifikátoru umožňujícího přístup k pasu vozidla.
[54] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o stanovení rámce pro určení požadavků na ekodesign udržitelných výrobků a o zrušení směrnice 2009/125/ES.	[54] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o stanovení rámce pro určení požadavků na ekodesign udržitelných výrobků a o zrušení směrnice 2009/125/ES.
[55] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009.	[55] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009.

Or. en

Pozměňovací návrh 324
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Gerben-Jan Gerbrandy

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 31 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(31a) Při stanovování návrhu pasu a souvisejících požadavků by Komise měla zajistit, aby informační zdroje vycházely ze stávajících platforem v automobilovém odvětví, mimo jiné včetně IDIS pro

demontáž, IMDS pro prohlášení o materiálech nebo jednotlivých skupin platforem výrobců pro sledování dostupnosti náhradních dílů.

Or. en

Pozměňovací návrh 325
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(33) Aby bylo zaručeno bezpečné zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem šetrným k životnímu prostředí, mělo by každé zařízení nebo každý podnik, které hodlají provádět zpracování odpadů z těchto vozidel, získat oprávnění od příslušného orgánu. Oprávnění by mělo být uděleno pouze v případě, že zařízení nebo podnik má technickou, finanční a organizační kapacitu potřebnou k provádění operací zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem, který je v souladu s použitelnými unijními a vnitrostátními právními předpisy, včetně konkrétních požadavků na zpracování stanovených v tomto nařízení. Kromě toho by autorizovaná zpracovatelská zařízení měla mít pravomoc vydávat osvědčení o likvidaci v souladu s tímto nařízením.	(33) ***Toto nařízení vychází z pravidel pro nakládání s odpady a obecných zásad stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES, které by měly být upraveny tak, aby odrážely specifickou povahu vozidel s ukončenou životností.*** Aby bylo zaručeno bezpečné zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem šetrným k životnímu prostředí, mělo by každé zařízení nebo každý podnik, které hodlají provádět zpracování odpadů***, včetně sběru,*** z těchto vozidel, získat oprávnění od příslušného orgánu. Oprávnění by mělo být uděleno pouze v případě, že zařízení nebo podnik má technickou, finanční a organizační kapacitu potřebnou k provádění operací zpracování vozidel s ukončenou životností způsobem, který je v souladu s použitelnými unijními a vnitrostátními právními předpisy, včetně konkrétních požadavků na zpracování stanovených v tomto nařízení. Kromě toho by autorizovaná zpracovatelská zařízení měla mít pravomoc vydávat osvědčení o likvidaci v souladu s tímto nařízením.

Or. en

Pozměňovací návrh 326
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 33 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(33a) Členské státy by měly mít možnost přijmout podle svých vnitrostátních právních předpisů opatření požadující, aby výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců za účelem plnění svých povinností týkajících se odpovědnosti výrobce uzavírali smlouvy s autorizovanými zpracovatelskými zařízeními. Za účelem dosažení cílů tohoto nařízení, včetně podpory oběhového hospodářství, by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ke stanovení podrobných pravidel, která zajistí, aby tyto smlouvy mohly fungovat za spravedlivých, transparentních a nediskriminačních podmínek, pokud jde o různé kategorie výrobců a organizací odpovědnosti výrobců.

Or. en

Pozměňovací návrh 327
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 34

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(34) Směrnice 2000/53/ES zavádí základní povinnost výrobců vozidel hradit část nákladů na sběr vozidel s ukončenou životností. Na základě této povinnosti, v souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ a v souladu s obecnými minimálními požadavky na systémy rozšířené odpovědnosti výrobce podle směrnice Evropského parlamentu a Rady	(34) Směrnice 2000/53/ES zavádí základní povinnost výrobců vozidel hradit část nákladů na sběr vozidel s ukončenou životností. Na základě této povinnosti, v souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ a v souladu s obecnými minimálními požadavky na systémy rozšířené odpovědnosti výrobce podle směrnice Evropského parlamentu a Rady

2008/98/ES***56***, je vhodné stanovit na úrovni Unie požadavky týkající se odpovědnosti výrobců vozidel v souvislosti s nakládáním s vozidly ***s ukončenou životností. Výrobci by měli mít rozšířenou odpovědnost výrobce za vozidla, která uvedli na trh, jakmile tato vozidla dosáhnou fáze ukončení*** životnosti. Součástí rozšířené odpovědnosti výrobce by měla být povinnost zajistit, aby vozidla, která výrobci dodávají na trh v členském státě, byla sbírána a zpracovávána v souladu s tímto nařízením a aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady, kteří tato vozidla zpracovávají, plnili cíle recyklace stanovené tímto nařízením.

---

56 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES ze dne 19. listopadu 2008 o odpadech a o zrušení některých směrnic (Úř. věst. L 312, 22.11.2008, s. 3).

2008/98/ES[56], je vhodné stanovit na úrovni Unie požadavky týkající se odpovědnosti výrobců vozidel v souvislosti s nakládáním s vozidly ***v průběhu celé doby jejich*** životnosti. Součástí rozšířené odpovědnosti výrobce by měla být povinnost zajistit, aby vozidla, která výrobci dodávají na trh v členském státě, byla sbírána a zpracovávána v souladu s tímto nařízením a aby provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady, kteří tato vozidla zpracovávají, plnili cíle recyklace stanovené tímto nařízením.

---

[56] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/98/ES ze dne 19. listopadu 2008 o odpadech a o zrušení některých směrnic (Úř. věst. L 312, 22.11.2008, s. 3).

Or. en

Pozměňovací návrh 328
Beatrice Timgren

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 35

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(35) S cílem usnadnit sledování plnění povinností výrobců v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce by měly členské státy zřídit registr výrobců. Požadavky na registraci by měly být harmonizovány v celé Unii za účelem usnadnění registrace, zejména v případech, kdy výrobci dodávají vozidla do různých členských států. ***Registr by měl být rovněž používán pro účely podávání zpráv příslušným orgánům o plnění povinností*** v ***rámci rozšířené odpovědnosti výrobce. Vlastnosti a procesní aspekty spojené s tímto***	(35) S cílem usnadnit sledování plnění povinností výrobců v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce by měly členské státy zřídit registr výrobců. Požadavky na registraci by měly být harmonizovány v celé Unii za účelem usnadnění registrace, zejména v případech, kdy výrobci dodávají vozidla do různých členských států. ***Členské státy,*** v ***nichž existují vnitrostátní registry producentů splňující nebo překračující požadavky tohoto nařízení,*** by měly ***mít možnost je nadále používat namísto vytváření nových nadbytečných***

registrem by měly ***být rovněž v souladu s registrem výrobců zřízeným podle nařízení (EU) 2023/[OP: baterie], aby výrobci vozidel*** a ***výrobci baterií mohli používat tentýž registr***.

registrů. Zajistí se tak účinnost právních předpisů a ***minimalizuje zbytečná administrativní zátěž podniků***.

Or. en

Pozměňovací návrh 329
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 36

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(36) V případě, že výrobce dodá vozidla poprvé na trh na území členského státu, kde není usazen, měl by určit ***jmenovaného*** zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce.	(36) V případě, že výrobce dodá vozidla poprvé na trh na území členského státu, kde není usazen, měl by určit ***zplnomocněného*** zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce.

Or. en

Pozměňovací návrh 330
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 37

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(37) Výrobci by měli mít možnost zvolit si, zda budou své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce vykonávat individuálně, nebo kolektivně prostřednictvím organizací odpovědnosti výrobců, které převezmou odpovědnost jejich jménem. Organizace odpovědnosti výrobců by měly zajistit důvěrnost údajů, které jim výrobci poskytli. Aby bylo zajištěno řádné zohlednění zájmů všech hospodářských subjektů a zamezilo se	(37) Výrobci by měli mít možnost zvolit si, zda budou své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce vykonávat individuálně, nebo kolektivně prostřednictvím organizací odpovědnosti výrobců, které převezmou odpovědnost jejich jménem. ***Členské státy by měly mít možnost přijmout opatření vedoucí k povinnému jmenování organizace odpovědnosti výrobců.*** Organizace odpovědnosti výrobců by měly zajistit

znevýhodnění provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady při rozhodování v rámci systémů rozšířené odpovědnosti výrobce, mělo by být zajištěno spravedlivé zastoupení výrobců a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady v řídicích orgánech těchto organizací.

důvěrnost údajů, které jim výrobci poskytli. Aby bylo zajištěno řádné zohlednění zájmů všech hospodářských subjektů a zamezilo se znevýhodnění provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady při rozhodování v rámci systémů rozšířené odpovědnosti výrobce, mělo by být zajištěno spravedlivé zastoupení výrobců a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady v řídicích orgánech těchto organizací. ***Provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady by měli podléhat nediskriminačním výběrovým řízením a za tímto účelem by organizace odpovědnosti výrobců měly rovněž zveřejňovat informace týkající se výběrového řízení pro provozovatele zařízení pro nakládání s odpady.***

Or. en

Pozměňovací návrh 331
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 37

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(37) ***Výrobci by měli mít možnost zvolit si, zda budou své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce vykonávat individuálně, nebo kolektivně prostřednictvím organizací odpovědnosti výrobců, které převezmou odpovědnost jejich jménem.*** Organizace odpovědnosti výrobců by měly zajistit důvěrnost údajů, které jim výrobci poskytli. Aby bylo zajištěno řádné zohlednění zájmů všech hospodářských subjektů a zamezilo se znevýhodnění provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady při rozhodování v rámci systémů rozšířené odpovědnosti výrobce, mělo by být zajištěno spravedlivé zastoupení výrobců a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady v řídicích	(37) Organizace odpovědnosti výrobců by měly zajistit důvěrnost údajů, které jim výrobci poskytli. Aby bylo zajištěno řádné zohlednění zájmů všech hospodářských subjektů a zamezilo se znevýhodnění provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady při rozhodování v rámci systémů rozšířené odpovědnosti výrobce, mělo by být zajištěno spravedlivé zastoupení výrobců a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady v řídicích orgánech těchto organizací.

orgánech těchto organizací.

Or. en

Pozměňovací návrh 332
Beatrice Timgren

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 37

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(37) Výrobci by měli mít možnost zvolit si, zda budou své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce vykonávat individuálně, nebo kolektivně prostřednictvím organizací odpovědnosti výrobců, které převezmou odpovědnost jejich jménem. Organizace odpovědnosti výrobců by měly zajistit důvěrnost údajů, které jim výrobci poskytli. ***Aby bylo zajištěno řádné zohlednění zájmů všech hospodářských subjektů a zamezilo se znevýhodnění provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady při rozhodování v rámci systémů rozšířené odpovědnosti výrobce, mělo*** by ***být zajištěno spravedlivé zastoupení výrobců*** a ***provozovatelů zařízení pro nakládání*** s ***odpady v řídicích orgánech těchto organizací***.	(37) Výrobci by měli mít možnost zvolit si, zda budou své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce vykonávat individuálně, nebo kolektivně prostřednictvím organizací odpovědnosti výrobců, které převezmou odpovědnost jejich jménem. Organizace odpovědnosti výrobců by měly zajistit důvěrnost údajů, které jim výrobci poskytli. ***V zájmu zajištění právní jistoty by klasifikace vozidel s ukončenou životností neměla být určována subjektivními nebo automatizovanými kritérii, ale měla by místo toho vyžadovat transparentní a právně závazné rozhodnutí založené na řádném procesu. Neměla*** by ***platit žádná automatizovaná správní rozhodnutí ani předpokládané klasifikace*** a ***vlastníci vozidel musí mít právo napadnout klasifikaci vozidel*** s ***ukončenou životností před tím, než budou nuceni svá vozidla odstranit***.

Or. en

Pozměňovací návrh 333
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 37

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(37) Výrobci by měli ***mít možnost zvolit si, zda budou*** své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce vykonávat ***individuálně, nebo*** kolektivně prostřednictvím organizací odpovědnosti výrobců, které převezmou odpovědnost jejich jménem. Organizace odpovědnosti výrobců by měly zajistit důvěrnost údajů, které jim výrobci poskytli. Aby bylo zajištěno řádné zohlednění zájmů všech hospodářských subjektů a zamezilo se znevýhodnění provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady při rozhodování v rámci systémů rozšířené odpovědnosti výrobce, mělo by být zajištěno ***spravedlivé*** zastoupení výrobců a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady v řídicích orgánech těchto organizací.	(37) Výrobci by měli své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce vykonávat kolektivně prostřednictvím organizací odpovědnosti výrobců, které převezmou odpovědnost jejich jménem. Organizace odpovědnosti výrobců by měly zajistit důvěrnost údajů, které jim výrobci poskytli. Aby bylo zajištěno řádné zohlednění zájmů všech hospodářských subjektů a zamezilo se znevýhodnění provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady při rozhodování v rámci systémů rozšířené odpovědnosti výrobce, mělo by být zajištěno ***rovnocenné*** zastoupení výrobců a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady v řídicích orgánech těchto organizací.

Or. en

Pozměňovací návrh 334
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 38

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(38) Výrobci by měli financovat část nákladů na sběr a zpracování vozidel s ukončenou životností, které jsou nezbytné pro splnění požadavků stanovených v tomto nařízení***, zejména povinností zaměřených na zajištění vyšší kvality druhotných surovin získávaných z vozidel. Přesná výše nákladů na tyto operace, které by měli hradit výrobci, by měla být určena s přihlédnutím k příjmům, které autorizovaná zpracovatelská zařízení a jiní provozovatelé zařízení pro nakládání s odpady získávají z prodeje použitých náhradních dílů nebo konstrukčních částí a druhotných surovin získaných z vozidel***	(38) Výrobci by měli ***prostřednictvím své rozšířené odpovědnosti výrobce*** financovat část nákladů na sběr a zpracování vozidel s ukončenou životností, které jsou nezbytné pro splnění požadavků stanovených v tomto nařízení.

s ukončenou životností. Za tímto účelem by měly příslušné orgány ve spolupráci s výrobci a provozovateli zařízení pro nakládání s odpady sledovat průměrné náklady na sběr, recyklaci a zpracování, jakož i výši finančních příspěvků hrazených výrobci, aby bylo zajištěno spravedlivé rozdělení nákladů mezi všechny zainteresované hospodářské subjekty.

Or. es

Pozměňovací návrh 335
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 39

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(39) Finanční příspěvky výrobců by měly rovněž pokrýt náklady na vzdělávací kampaně zaměřené na zvýšení sběru vozidel s ukončenou životností, zavedení systému oznamování pro vydávání a předávání osvědčení o likvidaci a shromažďování a hlášení údajů příslušným orgánům. Všechny tyto činnosti jsou nezbytné pro zajištění řádného nakládání s vozidly s ukončenou životností, zejména pro sledování vozidel, za něž jsou výrobci odpovědní v souladu s tímto nařízením.	(39) Finanční příspěvky výrobců by měly rovněž pokrýt náklady na vzdělávací kampaně zaměřené na ***snížení environmentálních dopadů používání vozidel a*** zvýšení sběru vozidel s ukončenou životností, zavedení systému oznamování pro vydávání a předávání osvědčení o likvidaci a shromažďování a hlášení údajů příslušným orgánům. Všechny tyto činnosti jsou nezbytné pro ***snížení environmentálního dopadu používání vozidel a pro*** zajištění řádného nakládání s vozidly s ukončenou životností, zejména pro sledování vozidel, za něž jsou výrobci odpovědní v souladu s tímto nařízením. ***Finanční příspěvky by měly být rovněž upraveny tak, aby motivovaly výrobce k tomu, aby vyráběli vozidla účinněji využívající zdroje a materiály, jakož i oběhová vozidla. Spolu s dalšími kritérii by měla být posuzována i váha a velikost vozidel, aby se tak reagovalo na zvyšující se váhu a velikost modelů vozidel. Členské státy by však měly zvážit další pobídky k řešení tohoto problému a Komise by měla zvážit***

zavedení maximálních prahových hodnot pro uhlíkovou stopu vozidel v souladu s požadavky na uhlíkovou stopu podle článku 7 nařízení (EU) 2024/1252.

Or. en

Pozměňovací návrh 336
Christine Singer

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 39

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(39) ***Finanční příspěvky výrobců by měly rovněž pokrýt*** náklady na vzdělávací kampaně zaměřené na zvýšení sběru vozidel s ukončenou životností, zavedení systému oznamování pro vydávání a předávání osvědčení o likvidaci a shromažďování a hlášení údajů příslušným orgánům. Všechny tyto činnosti jsou nezbytné pro zajištění řádného nakládání s vozidly s ukončenou životností, zejména pro sledování vozidel, za něž jsou výrobci odpovědní v souladu s tímto nařízením.	(39) Náklady na vzdělávací kampaně zaměřené na zvýšení sběru vozidel s ukončenou životností, zavedení systému oznamování pro vydávání a předávání osvědčení o likvidaci a shromažďování a hlášení údajů příslušným orgánům ***by neměli pokrývat pouze výrobci***. Všechny tyto činnosti jsou nezbytné pro zajištění řádného nakládání s vozidly s ukončenou životností, zejména pro sledování vozidel, za něž jsou výrobci odpovědní v souladu s tímto nařízením. ***Producenti je však nemohou zvládat sami. Proto je zapotřebí značná podpora z jiných zdrojů.***

Or. en

Odůvodnění

Požadavek, aby výrobci nesli nejen výhradní odpovědnost za celou byrokratickou část, ale také aby se starali o všechny náklady, není realistický. V tomto ohledu je třeba podporovat výrobce.

Pozměňovací návrh 337
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 39

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(39) Finanční příspěvky výrobců by měly rovněž pokrýt náklady na vzdělávací kampaně zaměřené na zvýšení sběru vozidel s ukončenou životností, zavedení systému oznamování pro vydávání a předávání osvědčení o likvidaci a shromažďování a hlášení údajů příslušným orgánům. Všechny tyto činnosti jsou nezbytné pro zajištění řádného nakládání s vozidly s ukončenou životností, zejména pro sledování vozidel, za něž jsou výrobci odpovědní v souladu s tímto nařízením.	(39) Finanční příspěvky výrobců by měly rovněž pokrýt náklady na vzdělávací kampaně zaměřené na ***informování veřejnosti a*** zvýšení sběru vozidel s ukončenou životností, zavedení systému oznamování pro vydávání a předávání osvědčení o likvidaci a shromažďování a hlášení údajů příslušným orgánům. Všechny tyto činnosti jsou nezbytné pro zajištění řádného nakládání s vozidly s ukončenou životností, zejména pro sledování vozidel, za něž jsou výrobci odpovědní v souladu s tímto nařízením.

Or. en

Pozměňovací návrh 338
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 40

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(40) Výrobci, kteří se rozhodnou plnit své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce individuálně, by měli rovněž poskytnout záruku, která bude použita k pokrytí nákladů na nakládání s vozidly s ukončenou životností. Tyto záruky lze použít zejména v případech, kdy se dotyční výrobci dostanou do platební neschopnosti nebo trvale ukončí svou činnost.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 339
Sirpa Pietikäinen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 41

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(41) V případě, že výrobce vykonává své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce kolektivně s organizací odpovědnosti výrobců, měly by být finanční příspěvky hrazené výrobcem modulovány na základě harmonizovaných kritérií. Tato kritéria by měla vytvořit ekonomické pobídky pro výrobce, aby zvýšili oběhovost při projektování a výrobě nových vozidel, přičemž se zohlední množství primárních a recyklovaných materiálů ve vozidle, míra, v jaké vozidlo obsahuje díly, konstrukční části a materiály, které je obtížné vyjmout, demontovat, opětovně použít nebo recyklovat, jakož i množství nebezpečných látek, které obsahuje. Aby se zabránilo narušení jednotného trhu, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o doplnění tohoto nařízení stanovením podrobných pravidel týkajících se způsobu uplatňování kritérií pro modulaci finančních příspěvků vyplácených organizacím odpovědnosti výrobců.	(41) V případě, že výrobce vykonává své povinnosti v rámci rozšířené odpovědnosti výrobce kolektivně s organizací odpovědnosti výrobců, měly by být finanční příspěvky hrazené výrobcem modulovány na základě harmonizovaných kritérií. Tato kritéria by měla vytvořit ekonomické pobídky pro výrobce, aby zvýšili oběhovost při projektování a výrobě nových vozidel, přičemž se zohlední množství primárních a recyklovaných materiálů ve vozidle, míra, v jaké vozidlo obsahuje díly, konstrukční části a materiály, které je obtížné vyjmout, demontovat, opětovně použít nebo recyklovat, jakož i množství nebezpečných látek, které obsahuje. ***Plnění povinností výrobců a organizací odpovědnosti výrobců v oblasti sběru a zpracování nesmí vést k narušení společného trhu. Ujednání a dohody uzavřené za účelem plnění povinností umožňují obchodní činnost. Odpovědnost výrobce sama o sobě nepředstavuje zákonné vlastnické právo výrobce vozidla s ukončenou životností, ale vlastnictví se určuje stejným způsobem jako u jiného movitého majetku.*** Aby se zabránilo narušení jednotného trhu, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o doplnění tohoto nařízení stanovením podrobných pravidel týkajících se způsobu uplatňování kritérií pro modulaci finančních příspěvků vyplácených organizacím odpovědnosti výrobců.

Or. en

Pozměňovací návrh 340
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 41

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(41) ***V případě, že výrobce vykonává své*** povinnosti ***v rámci*** rozšířené odpovědnosti výrobce ***kolektivně s organizací odpovědnosti výrobců,*** měly ***by*** být ***finanční příspěvky hrazené výrobcem*** modulovány na základě harmonizovaných kritérií. Tato kritéria by měla vytvořit ekonomické pobídky pro výrobce, aby zvýšili oběhovost při projektování a výrobě nových vozidel, přičemž se zohlední množství primárních a recyklovaných materiálů ve vozidle, míra, v jaké vozidlo obsahuje díly, konstrukční části a materiály, které je obtížné vyjmout, demontovat, opětovně použít nebo recyklovat, jakož i množství nebezpečných látek, které obsahuje. Aby se zabránilo narušení jednotného trhu, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o doplnění tohoto nařízení stanovením podrobných pravidel týkajících se způsobu uplatňování kritérií pro modulaci finančních příspěvků vyplácených organizacím odpovědnosti výrobců.	(41) ***Finanční příspěvky hrazené výrobcem na*** povinnosti ***vyplývající z*** rozšířené odpovědnosti výrobce ***by*** měly být modulovány na základě harmonizovaných kritérií. Tato kritéria by měla vytvořit ekonomické pobídky pro výrobce, aby zvýšili oběhovost při projektování a výrobě nových vozidel, přičemž se zohlední množství primárních a recyklovaných materiálů ve vozidle, míra, v jaké vozidlo obsahuje díly, konstrukční části a materiály, které je obtížné vyjmout, demontovat, opětovně použít nebo recyklovat, jakož i množství nebezpečných látek, které obsahuje. Aby se zabránilo narušení jednotného trhu, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o doplnění tohoto nařízení stanovením podrobných pravidel týkajících se způsobu uplatňování kritérií pro modulaci finančních příspěvků vyplácených organizacím odpovědnosti výrobců.

Or. en

Pozměňovací návrh 341
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 41

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(41) ***V případě, že výrobce vykonává své povinnosti v rámci*** rozšířené odpovědnosti ***výrobce kolektivně s organizací odpovědnosti*** výrobců***, měly*** by ***být finanční příspěvky hrazené výrobcem***	(41) ***Finanční příspěvky hrazené výrobcem organizacím*** rozšířené odpovědnosti výrobců by ***měly být*** modulovány na základě harmonizovaných kritérií. Tato kritéria by měla vytvořit

modulovány na základě harmonizovaných kritérií. Tato kritéria by měla vytvořit ekonomické pobídky pro výrobce, aby zvýšili oběhovost při projektování a výrobě nových vozidel, přičemž se zohlední množství primárních a recyklovaných materiálů ve vozidle, míra, v jaké vozidlo obsahuje díly, konstrukční části a materiály, které je obtížné vyjmout, demontovat, opětovně použít nebo recyklovat, jakož i množství nebezpečných látek, které obsahuje. Aby se zabránilo narušení jednotného trhu, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o doplnění tohoto nařízení stanovením podrobných pravidel týkajících se způsobu uplatňování kritérií pro modulaci finančních příspěvků vyplácených organizacím odpovědnosti výrobců.

ekonomické pobídky pro výrobce, aby ***snížili spotřebu materiálu při výrobě nových vozidel,*** zvýšili oběhovost při projektování a výrobě nových vozidel, přičemž se zohlední množství primárních a recyklovaných materiálů ve vozidle, míra, v jaké vozidlo obsahuje díly, konstrukční části a materiály, které je obtížné vyjmout, ***opravit,*** demontovat, opětovně použít nebo recyklovat, jakož i množství nebezpečných látek, které obsahuje***, jakož i trvanlivost dílů a konstrukčních částí***. Aby se zabránilo narušení jednotného trhu, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o doplnění tohoto nařízení stanovením podrobných pravidel týkajících se způsobu uplatňování kritérií pro modulaci finančních příspěvků vyplácených organizacím odpovědnosti výrobců.

Or. en

Pozměňovací návrh 342
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 42

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(42) Jelikož vozidla se často stávají vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě než v členském státě, kde byla poprvé registrována, je nezbytné zavést pravidla pro přeshraniční rozšířenou odpovědnost výrobce. Tato pravidla by měla zajistit, aby odpovědnost výrobce řádně pokrývala náklady na sběr a zpracování vzniklé provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady v členském státě, kde se vozidlo stane vozidlem s ukončenou životností. Za tímto účelem by měl výrobce jmenovat zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce v	(42) Jelikož vozidla se často stávají vozidly s ukončenou životností v jiném členském státě než v členském státě, kde byla poprvé registrována, je nezbytné zavést pravidla pro přeshraniční rozšířenou odpovědnost výrobce. Tato pravidla by měla zajistit, aby odpovědnost výrobce řádně pokrývala náklady na sběr a zpracování vzniklé provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady v členském státě, kde se vozidlo stane vozidlem s ukončenou životností. Za tímto účelem by měl výrobce jmenovat zástupce pro rozšířenou odpovědnost výrobce v

každém členském státě a zavést mechanismy přeshraniční spolupráce s příslušnými provozovateli zařízení pro nakládání s odpady. Zavedení takového mechanismu přispívá k vytvoření rovných podmínek mezi autorizovanými zpracovatelskými zařízeními v celé Unii a usnadňuje rozvoj celounijních přístupů v případě odpovědnosti jednotlivých výrobců.	každém členském státě a zavést mechanismy přeshraniční spolupráce s příslušnými provozovateli zařízení pro nakládání s odpady. Zavedení takového mechanismu přispívá k vytvoření rovných podmínek mezi autorizovanými zpracovatelskými zařízeními v celé Unii a usnadňuje rozvoj celounijních přístupů v případě odpovědnosti jednotlivých výrobců. ***Vzhledem k tomu, že vozidla s ukončenou životností jsou často vyvážena do třetích zemí, měla by odpovědnost výrobce odpovídajícím způsobem pokrýt náklady na sběr a zpracování, které vzniknou provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady ve třetích zemích.***
	Or. en

Pozměňovací návrh 343
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 43

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(43) Aby bylo zajištěno plnění těchto povinností ***a zamezilo se narušení jednotného trhu***, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení dalších podrobných pravidel týkajících se povinností výrobců, členských států a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady a vlastností přeshraničních ***mechanismů***.	(43) Aby bylo zajištěno plnění těchto povinností, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení dalších podrobných pravidel týkajících se povinností výrobců, členských států a provozovatelů zařízení pro nakládání s odpady a vlastností přeshraničních ***mechanismům, a to s cílem zabránit narušení trhu a s ohledem na stanovení podrobných pravidel pro úhradu nákladů, které vzniknou provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady ve třetích zemích, ze strany organizací odpovědnosti výrobců.***
	Or. en

Pozměňovací návrh 344
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 44

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(44) Klíčovým předpokladem pro řádné zpracování vozidel s ukončenou životností je shromáždění všech vozidel s ukončenou životností. Proto by toto nařízení mělo ukládat určité povinnosti spojené se sběrem primárně výrobcům a sekundárně členským státům. Výrobci by měli zřídit systémy sběru nebo se na jejich zřízení podílet a členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná opatření, jimiž zajistí, že systémy jsou zavedeny a že umožňují splnění cílů tohoto nařízení. Systémy sběru by měly vlastníkům vozidel a dalším držitelům vozidel umožnit odevzdání vozidla do autorizovaného zařízení bez zbytečného úsilí či nákladů. To v praxi znamená, že tyto systémy by měly vhodně pokrývat celé území každého členského státu. Měly by také umožňovat sběr vozidel s ukončenou životností všech značek, jakož i odpadních dílů z oprav vozidel.	(44) Klíčovým předpokladem pro řádné zpracování vozidel s ukončenou životností je shromáždění všech vozidel s ukončenou životností. Proto by toto nařízení mělo ukládat určité povinnosti spojené se sběrem primárně výrobcům a sekundárně členským státům. Výrobci ***nebo organizace odpovědnosti výrobců*** by ***měli zajistit, aby byl prováděn sběr všech vozidel s ukončenou životností, která dodali na trh na území členského státu. Za tímto účelem by výrobci nebo organizace odpovědnosti výrobců*** měli zřídit systémy sběru nebo se na jejich zřízení podílet a členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná opatření, jimiž zajistí, že systémy jsou zavedeny a že umožňují splnění cílů tohoto nařízení. Systémy sběru by měly vlastníkům vozidel a dalším držitelům vozidel umožnit odevzdání vozidla do autorizovaného zařízení bez zbytečného úsilí či nákladů. To v praxi znamená, že tyto systémy by měly vhodně pokrývat celé území každého členského státu ***a zajišťovat dostupnost autorizovaných zpracovatelských zařízení a sběrných míst***. Měly by také umožňovat sběr vozidel s ukončenou životností všech značek, jakož i odpadních dílů z oprav vozidel.

Or. en

Pozměňovací návrh 345
Christine Singer

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 44

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(44) Klíčovým předpokladem pro řádné zpracování vozidel s ukončenou životností je shromáždění všech vozidel s ukončenou životností. Proto by toto nařízení mělo ukládat určité povinnosti spojené se sběrem primárně výrobcům a sekundárně členským státům. Výrobci by ***měli zřídit systémy sběru nebo se*** na ***jejich zřízení podílet*** a členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná opatření, jimiž zajistí, že systémy jsou zavedeny a že umožňují splnění cílů tohoto nařízení. Systémy sběru by měly vlastníkům vozidel a dalším držitelům vozidel umožnit odevzdání vozidla do autorizovaného zařízení bez zbytečného úsilí či nákladů. To v praxi znamená, že tyto systémy by měly vhodně pokrývat celé území každého členského státu. Měly by také umožňovat sběr vozidel s ukončenou životností všech značek, jakož i odpadních dílů z oprav vozidel.	(44) Klíčovým předpokladem pro řádné zpracování vozidel s ukončenou životností je shromáždění všech vozidel s ukončenou životností. Proto by toto nařízení mělo ukládat určité povinnosti spojené se sběrem primárně výrobcům a sekundárně členským státům. Výrobci by ***se měli podílet*** na ***zřízení systému sběru*** a členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná opatření, jimiž zajistí, že systémy jsou zavedeny a že umožňují splnění cílů tohoto nařízení. Systémy sběru by měly vlastníkům vozidel a dalším držitelům vozidel umožnit odevzdání vozidla do autorizovaného zařízení bez zbytečného úsilí či nákladů. To v praxi znamená, že tyto systémy by měly vhodně pokrývat celé území každého členského státu. Měly by také umožňovat sběr vozidel s ukončenou životností všech značek, jakož i odpadních dílů z oprav vozidel.

Or. en

Odůvodnění

Požadavky na výrobce jsou příliš přísné. Nemohou sami zřizovat systémy sběru, ale je třeba je v tomto ohledu podporovat.

Pozměňovací návrh 346
Sirpa Pietikäinen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 45

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(45) Vozidla s ukončenou životností by měla být zpracovávána pouze v autorizovaných zpracovatelských zařízeních, ***proto*** tato zařízení hrají zásadní roli při sběru vozidel s ukončenou životností. Za účelem usnadnění sběru a zajištění dostatečné dostupnosti zařízení	(45) Vozidla s ukončenou životností by měla být zpracovávána pouze v autorizovaných zpracovatelských zařízeních, ***přičemž prvním vstupním bodem pro všechna vozidla s ukončenou životností před jejich odevzdáním k drcení je autorizovaný subjekt provádějící***

pro sběr vozidel s ukončenou životností stanoví toto nařízení možnost zřídit sběrná místa. Úloha takových míst by byla omezena na sběr vozidel s ukončenou životností, jejich skladování v řádných podmínkách a přepravu do autorizovaného zpracovatelského zařízení. Provoz takového místa vyžaduje zvláštní povolení. Sběrná místa by měla mít povinnost odevzdat všechna shromážděná vozidla s ukončenou životností do autorizovaných zpracovatelských zařízení.	***demontáž. Autorizované subjekty provádějící demontáž a drcení musí být rozdílnými provozovateli, aby zajistili, že vozidla s ukončenou životností jsou náležitě a účinně demontována a že všechny požadované díly a konstrukční části byly před drcením odstraněny, aby se zabránilo tomu, že veškeré znovu použitelné, recyklovatelné nebo repasovatelné materiály nebo konstrukční části byly drceny v zařízení pro drcení.*** Tato zařízení ***proto*** hrají zásadní roli při sběru vozidel s ukončenou životností. Za účelem usnadnění sběru a zajištění dostatečné dostupnosti zařízení pro sběr vozidel s ukončenou životností stanoví toto nařízení možnost zřídit sběrná místa. Úloha takových míst by byla omezena na sběr vozidel s ukončenou životností, jejich skladování v řádných podmínkách a přepravu do autorizovaného zpracovatelského zařízení. Provoz takového místa vyžaduje zvláštní povolení. Sběrná místa by měla mít povinnost odevzdat všechna shromážděná vozidla s ukončenou životností do autorizovaných zpracovatelských zařízení***, přičemž prvním vstupním bodem pro všechna vozidla s ukončenou životností jsou autorizované subjekty provádějící demontáž***.
	Or. en

Odůvodnění

Existuje riziko pochybení a zanedbání, pokud je drtící zařízenífzároveň odpovědný za demontáž a odstranění opětovně použitelných, recyklovatelných a repasovatelných materiálů a konstrukčních částí před drcením. Autorizovaná zpracovatelská zařízení se proto rozdělí na subjekty provádějící demontáž a subjekty provádějící drcení, tzn. dva samostatné provozovatele, a subjekty provádějící demontáž jsou prvním vstupním bodem pro všechna vozidla s ukončenou životností. Toto ustanovení bude začleněno do celého textu.

Pozměňovací návrh 347
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 45

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(45) Vozidla s ukončenou životností by měla být zpracovávána pouze v autorizovaných zpracovatelských zařízeních, proto tato zařízení hrají zásadní roli při sběru vozidel s ukončenou životností. Za účelem usnadnění sběru a zajištění dostatečné dostupnosti zařízení pro sběr vozidel s ukončenou životností stanoví toto nařízení možnost zřídit sběrná místa. Úloha takových míst by byla omezena na sběr vozidel s ukončenou životností, jejich skladování v řádných podmínkách a přepravu do autorizovaného zpracovatelského zařízení. Provoz takového místa vyžaduje zvláštní povolení. Sběrná místa by měla mít povinnost odevzdat všechna shromážděná vozidla s ukončenou životností do autorizovaných zpracovatelských zařízení.	(45) Vozidla s ukončenou životností by měla být zpracovávána pouze v autorizovaných zpracovatelských zařízeních, proto tato zařízení hrají zásadní roli při sběru vozidel s ukončenou životností. Za účelem usnadnění sběru a zajištění dostatečné dostupnosti zařízení pro sběr vozidel s ukončenou životností stanoví toto nařízení možnost zřídit sběrná místa. Úloha takových míst by byla omezena na sběr vozidel s ukončenou životností, jejich skladování v řádných podmínkách a přepravu do autorizovaného zpracovatelského zařízení. Provoz takového místa vyžaduje zvláštní povolení. Sběrná místa by měla mít povinnost odevzdat všechna shromážděná vozidla s ukončenou životností do autorizovaných zpracovatelských zařízení. ***Autorizované zpracovatelské zařízení by mělo být považováno za sběrné místo a nemělo by podléhat udělení povolení.***

Or. en

Pozměňovací návrh 348
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(46) Pro účinný sběr všech vozidel s ukončenou životností je nutné informovat veřejnost o existenci systémů sběru. Vlastníci vozidel by měli být informováni o tom, že mohou v zásadě bezplatně odevzdat na sběrném místě nebo v autorizovaném zpracovatelském zařízení vozidlo s ukončenou životností s baterií	(46) Pro účinný sběr všech vozidel s ukončenou životností je nutné informovat veřejnost o existenci systémů sběru ***a autorizovaných zpracovatelských zařízení. Výrobci by měli na svých internetových stránkách zveřejnit aktualizovaný seznam sběrných míst a autorizovaných zpracovatelských zařízení***. Vlastníci

elektrického vozidla nebo bez ní. Vzdělávací kampaň výrobců nebo organizací odpovědnosti výrobců by měla rovněž představit důsledky nesprávného sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností pro životní prostředí a ***lidské*** zdraví.

vozidel by měli být informováni o tom, že mohou v zásadě bezplatně odevzdat na sběrném místě nebo v autorizovaném zpracovatelském zařízení vozidlo s ukončenou životností s baterií elektrického vozidla nebo bez ní. ***V případě, že ve vozidle chybí baterie elektrického vozidla, mělo by být odevzdání vozidla s ukončenou životností bezplatné, pokud poslední vlastník poskytne dokumentaci, která prokazuje, že baterii převzal profesionální provozovatel v souladu s nařízením (EU) 2023/1542.*** Vzdělávací kampaň výrobců nebo organizací odpovědnosti výrobců by měla rovněž představit důsledky nesprávného sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností pro životní prostředí a zdraví.

Or. en

Pozměňovací návrh 349
Sirpa Pietikäinen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(46) Pro účinný sběr všech vozidel s ukončenou životností je nutné informovat veřejnost o existenci systémů sběru. Vlastníci vozidel by měli být informováni o tom, že mohou v zásadě bezplatně odevzdat na sběrném místě nebo v autorizovaném zpracovatelském zařízení vozidlo s ukončenou životností s baterií elektrického vozidla nebo bez ní. Vzdělávací kampaň výrobců nebo organizací odpovědnosti výrobců by měla rovněž představit důsledky nesprávného sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností pro životní prostředí a lidské zdraví.	(46) Pro účinný sběr všech vozidel s ukončenou životností je nutné informovat veřejnost o existenci systémů sběru. Vlastníci vozidel by měli být informováni o tom, že mohou v zásadě bezplatně odevzdat na sběrném místě nebo v autorizovaném zpracovatelském zařízení vozidlo s ukončenou životností s baterií elektrického vozidla nebo bez ní***, přičemž autorizované zpracovatelské zařízení je prvním vstupním bodem***. Vzdělávací kampaň výrobců nebo organizací odpovědnosti výrobců by měla rovněž představit důsledky nesprávného sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností pro životní prostředí a lidské zdraví.

Or. en

Pozměňovací návrh 350
Christine Singer

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 46

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(46) Pro účinný sběr všech vozidel s ukončenou životností je nutné informovat veřejnost o existenci systémů sběru. Vlastníci vozidel by měli být informováni o tom, že mohou v zásadě bezplatně odevzdat na sběrném místě nebo v autorizovaném zpracovatelském zařízení vozidlo s ukončenou životností s baterií elektrického vozidla nebo bez ní. Vzdělávací kampaň výrobců ***nebo*** organizací odpovědnosti výrobců by měla rovněž představit důsledky nesprávného sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností pro životní prostředí a lidské zdraví.	(46) Pro účinný sběr všech vozidel s ukončenou životností je nutné informovat veřejnost o existenci systémů sběru. Vlastníci vozidel by měli být informováni o tom, že mohou v zásadě bezplatně odevzdat na sběrném místě nebo v autorizovaném zpracovatelském zařízení vozidlo s ukončenou životností s baterií elektrického vozidla nebo bez ní. Vzdělávací kampaň výrobců***,*** organizací odpovědnosti výrobců***, ale také unijních a vnitrostátních orgánů,*** by měla rovněž představit důsledky nesprávného sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností pro životní prostředí a lidské zdraví.

Or. en

Odůvodnění

Vzdělávací kampaně by neměly být omezeny na výrobce a organizace odpovědnosti výrobců. O důsledcích nesprávného sběru a zpracování vozidel s ukončenou životností pro životní prostředí a lidské zdraví by měly informovat také unijní a vnitrostátní orgány

Pozměňovací návrh 351
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 47

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(47) Autorizované zpracovatelské zařízení by mělo ***vydat*** osvědčení o	(47) Autorizované zpracovatelské zařízení by mělo ***nést odpovědnost za***

likvidaci, které dokládá, že vozidlo s ukončenou životností bylo zpracováno. Je to nezbytné pro zajištění řádného dohledu nad nakládáním s vozidly s ukončenou životností. Minimální požadavky na toto osvědčení jsou v současné době stanoveny v rozhodnutí Komise 2002/151/ES[57] a obsah tohoto rozhodnutí by měl být s nezbytnými úpravami zahrnut do tohoto nařízení. Toto osvědčení by mělo být vydáno v elektronické podobě a poskytnuto poslednímu vlastníkovi vozidla s ukončenou životností a následně by jej autorizované zpracovatelské zařízení a poslední vlastník měli zaslat příslušným orgánům členského státu, neboť jeho předložení umožňuje zrušit registraci vozidla. Elektronický oznamovací systém by měl umožňovat zaslání jak dokladu potvrzujícího sběr vozidla s ukončenou životností, tak i osvědčení o likvidaci.

[57] Rozhodnutí Komise 2002/151/ES ze dne 19. února 2002 o minimálních požadavcích na osvědčení o likvidaci vozidla vydané v souladu s čl. 5 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 50, 21.2.2002, s. 94).

likvidaci, které dokládá, že vozidlo s ukončenou životností bylo zpracováno. Je to nezbytné pro zajištění řádného dohledu nad nakládáním s vozidly s ukončenou životností. Minimální požadavky na toto osvědčení jsou v současné době stanoveny v rozhodnutí Komise 2002/151/ES[57] a obsah tohoto rozhodnutí by měl být s nezbytnými úpravami zahrnut do tohoto nařízení. Toto osvědčení by mělo být vydáno v elektronické podobě a poskytnuto poslednímu vlastníkovi vozidla s ukončenou životností a následně by jej autorizované zpracovatelské zařízení a poslední vlastník měli zaslat příslušným orgánům členského státu, neboť jeho předložení umožňuje zrušit registraci vozidla. Elektronický oznamovací systém by měl umožňovat zaslání jak dokladu potvrzujícího sběr vozidla s ukončenou životností, tak i osvědčení o likvidaci.

vydání osvědčení o likvidaci, které dokládá, že vozidlo s ukončenou životností bylo zpracováno. Je to nezbytné pro zajištění řádného dohledu nad nakládáním s vozidly s ukončenou životností. Minimální požadavky na toto osvědčení jsou v současné době stanoveny v rozhodnutí Komise 2002/151/ES[57] a obsah tohoto rozhodnutí by měl být s nezbytnými úpravami zahrnut do tohoto nařízení. Toto osvědčení by mělo být vydáno v elektronické podobě a poskytnuto poslednímu vlastníkovi vozidla s ukončenou životností a následně by jej autorizované zpracovatelské zařízení a poslední vlastník měli zaslat příslušným orgánům členského státu, neboť jeho předložení umožňuje zrušit registraci vozidla. Elektronický oznamovací systém by měl umožňovat zaslání jak dokladu potvrzujícího sběr vozidla s ukončenou životností, tak i osvědčení o likvidaci.

[57] Rozhodnutí Komise 2002/151/ES ze dne 19. února 2002 o minimálních požadavcích na osvědčení o likvidaci vozidla vydané v souladu s čl. 5 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 50, 21.2.2002, s. 94).

Or. en

Pozměňovací návrh 352
Susana Solís Pérez

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 47

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(47) Autorizované zpracovatelské zařízení by mělo vydat osvědčení o likvidaci, které dokládá, že vozidlo s ukončenou životností bylo ***zpracováno***. Je	(47) Autorizované zpracovatelské zařízení by mělo vydat osvědčení o likvidaci, které dokládá, že vozidlo s ukončenou životností bylo ***převzato***. Je to

to nezbytné pro zajištění řádného dohledu nad nakládáním s vozidly s ukončenou životností. Minimální požadavky na toto osvědčení jsou v současné době stanoveny v rozhodnutí Komise 2002/151/ES[57] a obsah tohoto rozhodnutí by měl být s nezbytnými úpravami zahrnut do tohoto nařízení. Toto osvědčení by mělo být vydáno v elektronické podobě a poskytnuto poslednímu vlastníkovi vozidla s ukončenou životností a následně by jej autorizované zpracovatelské zařízení ***a*** poslední vlastník měli zaslat příslušným orgánům členského státu, neboť jeho předložení umožňuje zrušit registraci vozidla. Elektronický oznamovací systém by měl umožňovat zaslání jak dokladu potvrzujícího sběr vozidla s ukončenou životností, tak i osvědčení o likvidaci.	nezbytné pro zajištění řádného dohledu nad nakládáním s vozidly s ukončenou životností. Minimální požadavky na toto osvědčení jsou v současné době stanoveny v rozhodnutí Komise 2002/151/ES[57] a obsah tohoto rozhodnutí by měl být s nezbytnými úpravami zahrnut do tohoto nařízení. Toto osvědčení by mělo být vydáno v elektronické podobě a poskytnuto poslednímu vlastníkovi vozidla s ukončenou životností ***při předání*** a následně by jej autorizované zpracovatelské zařízení ***nebo*** poslední vlastník měli zaslat příslušným orgánům členského státu, neboť jeho předložení umožňuje zrušit registraci vozidla. Elektronický oznamovací systém by měl umožňovat zaslání jak dokladu potvrzujícího sběr vozidla s ukončenou životností, tak i osvědčení o likvidaci.
[57] Rozhodnutí Komise 2002/151/ES ze dne 19. února 2002 o minimálních požadavcích na osvědčení o likvidaci vozidla vydané v souladu s čl. 5 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 50, 21.2.2002, s. 94).	[57] Rozhodnutí Komise 2002/151/ES ze dne 19. února 2002 o minimálních požadavcích na osvědčení o likvidaci vozidla vydané v souladu s čl. 5 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES o vozidlech s ukončenou životností (Úř. věst. L 50, 21.2.2002, s. 94).

Or. en

Odůvodnění

Osvědčení o likvidaci je klíčovým prvkem pro zajištění toho, aby s vozidlem bylo zacházeno v souladu s nařízením a musí být vydáváno (stejně jako dnes) při odevzdání v autorizovaném zpracovatelském zařízení (ATF). Povinnost autorizovaného zpracovatelského zařízení i posledního vlastníka předat prohlášení o spolupráci orgánům představuje zbytečné zvýšení administrativní zátěže. To platí zejména v případě, kdy je zrušení registrace zpracováno elektronicky autorizovaným zpracovatelským zařízením.

Pozměňovací návrh 353
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 48

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(48) Navzdory povinnosti podle směrnice 2000/53/ES předat všechna vozidla s ukončenou životností ke zpracování do autorizovaného zpracovatelského zařízení existuje velmi významný podíl vozidel, o nichž není známo, kde se nacházejí, a která mohla být buď nezákonně zpracována, nebo vyvezena jako vozidla s ukončenou životností, nebo jejichž status není řádně nahlášen registračním orgánům členských států. Taková vozidla se označují jako „pohřešovaná vozidla“. Členské státy by měly posílit spolupráci, aby se snížil počet pohřešovaných vozidel. Uznávání osvědčení o likvidaci vydaných v jiném členském státě a povinnost informovat orgány členských států, v nichž je vozidlo registrováno, o tom, že bylo vydáno osvědčení o likvidaci, by měly umožnit lepší sledování místa, kde se vozidla s ukončenou životností nacházejí.	(48) Navzdory povinnosti podle směrnice 2000/53/ES předat všechna vozidla s ukončenou životností ke zpracování do autorizovaného zpracovatelského zařízení existuje velmi významný podíl vozidel, o nichž není známo, kde se nacházejí, a která mohla být buď nezákonně zpracována, nebo vyvezena jako vozidla s ukončenou životností, nebo jejichž status není řádně nahlášen registračním orgánům členských států. Taková vozidla se označují jako „pohřešovaná vozidla“. ***Cílem tohoto nařízení by mělo být poskytnout jasný celounijní rámec pro řešení otázky „pohřešovaných vozidel“.*** Členské státy by ***však*** měly ***také*** posílit ***vnitrostátní opatření a svou*** spolupráci, aby se snížil počet pohřešovaných vozidel. Uznávání osvědčení o likvidaci vydaných v jiném členském státě a povinnost informovat orgány členských států, v nichž je vozidlo registrováno, o tom, že bylo vydáno osvědčení o likvidaci, by měly umožnit lepší sledování místa, kde se vozidla s ukončenou životností nacházejí.

Or. en

Pozměňovací návrh 354
Sirpa Pietikäinen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 48 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(48a) S cílem zajistit vysokou úroveň sběru vozidel s ukončenou životností a dosáhnout vysoké úrovně recyklace, včetně recyklace odpadu, aniž by to mělo negativní dopad na fungování jednotného

trhu, mohou členské státy využívat různé ekonomické a organizační pobídky, včetně opatření po vzoru systémů zálohování, aby motivovaly posledního vlastníka vozidla, aby k demontáži odevzdal úplné vozidlo. Podle zpráv členských států o provádění nařízení by Komise měla pravidelně hodnotit dopad právních a hospodářských mechanismů na předávání úplných vozidel k likvidaci, což je faktor prokazující provádění politik oběhového hospodářství.

Or. en

Pozměňovací návrh 355
Andreas Glück, Svenja Hahn, Christine Singer

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 49

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(49) Aby byl zajištěn účinný sběr vozidel s ukončenou životností, měly by být pro vlastníky vozidel určeny výslovné povinnosti. Po dosažení konce životnosti by měli své vozidlo odevzdat na sběrných místech nebo v autorizovaných zpracovatelských zařízeních a měli by předložit osvědčení o likvidaci registračním orgánům, aby byla zrušena registrace jejich vozidla.	(49) Aby byl zajištěn účinný sběr vozidel s ukončenou životností, měly by být pro vlastníky vozidel určeny výslovné povinnosti. Po dosažení konce životnosti by měli své vozidlo odevzdat na sběrných místech nebo v autorizovaných zpracovatelských zařízeních a měli by předložit osvědčení o likvidaci registračním orgánům, aby byla zrušena registrace jejich vozidla. ***Každý vlastník je však oprávněn svobodně rozhodovat o svém majetku. Je tedy na rozhodnutí vlastníka vozidla s ukončenou životností rozhodnout, zda má být vozidlo s ukončenou životností dodáno sběrnému místu nebo autorizovanému zpracovatelskému zařízení, nebo zda má být vozidlo s ukončenou životností opraveno nebo skladováno. Má-li být vozidlo s ukončenou životností skladováno, musí vlastník příslušnému orgánu prokázat, že nepředstavuje nebezpečí pro životní prostředí.***

Or. en

Pozměňovací návrh 356
Sirpa Pietikäinen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 49

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(49) Aby byl zajištěn účinný sběr vozidel s ukončenou životností, měly by být pro vlastníky vozidel určeny výslovné povinnosti. Po dosažení konce životnosti by měli své vozidlo odevzdat na sběrných místech nebo v autorizovaných zpracovatelských zařízeních a měli by předložit osvědčení o likvidaci registračním orgánům, aby byla zrušena registrace jejich vozidla.	(49) Aby byl zajištěn účinný sběr vozidel s ukončenou životností, měly by být pro vlastníky vozidel určeny výslovné povinnosti. Po dosažení konce životnosti by měli své vozidlo odevzdat na sběrných místech nebo v autorizovaných zpracovatelských zařízeních***, přičemž prvním vstupním bodem pro vozidla s ukončenou životností by měly být autorizované subjekty pro demontáž,*** a měli by předložit osvědčení o likvidaci registračním orgánům, aby byla zrušena registrace jejich vozidla.

Or. en

Pozměňovací návrh 357
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 49

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(49) Aby byl zajištěn účinný sběr vozidel s ukončenou životností, měly by být pro vlastníky vozidel určeny výslovné povinnosti. Po dosažení konce životnosti by měli své vozidlo odevzdat na sběrných místech nebo v autorizovaných zpracovatelských zařízeních a měli by předložit osvědčení o likvidaci registračním orgánům, aby byla zrušena registrace jejich vozidla.	(49) Aby byl zajištěn účinný sběr vozidel s ukončenou životností, měly by být pro vlastníky vozidel určeny výslovné povinnosti. Po dosažení konce životnosti by měli své vozidlo odevzdat na sběrných místech nebo v autorizovaných zpracovatelských zařízeních a měli by předložit osvědčení o likvidaci registračním orgánům, aby byla zrušena registrace jejich vozidla ***a ukončili placení daně z vozidla***.

Or. en

Pozměňovací návrh 358
Zala Tomašič, Milan Zver

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 49 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(49a) Aby byla zajištěna právní jistota a bývalí vlastníci vozidel byli chráněni před neoprávněnou odpovědností, je nezbytné zavést jasná ustanovení umožňující vyřazení vozidel z registru při jejich zákonném prodeji bez ohledu na to, zda je přítomen kupující. V současné době mohou být bývalí vlastníci i nadále zapsáni v registrech vlastnictví vozidel, přestože zákonně převedli vlastnictví, což je vystavuje potenciálním právním a finančním rizikům, pokud se nový vlastník zapojí do protiprávních činností nebo nedodržuje regulační požadavky. Aby bylo možné tento problém vyřešit, musí mít bývalí vlastníci právo zrušit registraci vozidla po předložení potvrzené kupní smlouvy a dokladu o finanční transakci. Toto opatření zajišťuje, aby registry vozidel přesně odrážely současný stav vlastnictví a zabránily neoprávněnému přiřazování odpovědnosti jednotlivcům, kteří již vozidlo nevlastní nebo nad ním nemají kontrolu.

Or. en

Pozměňovací návrh 359
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 51

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(51) Vzhledem ke klíčové úloze autorizovaných zpracovatelských zařízení při nakládání s vozidly s ukončenou životností způsobem, který nemá nepříznivý vliv na životní prostředí nebo lidské zdraví a přispívá k dosažení cílů oběhového hospodářství Unie, je nutné stanovit povinnosti vztahující se na tato zařízení a zahrnující všechny jejich činnosti od přijetí a uskladnění vozidla s ukončenou životností až po jeho konečné zpracování.	***vypouští se***

Or. fr

Pozměňovací návrh 360
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 52

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(52) Aby byla zajištěna sledovatelnost jejich činností, měla by autorizovaná zpracovatelská zařízení dokumentovat provedené zpracovatelské operace a elektronicky uchovávat záznam po dobu nejméně tří let a měla by být schopna na požádání tento záznam předložit příslušným vnitrostátním orgánům.	***vypouští se***

Or. fr

Pozměňovací návrh 361
Susana Solís Pérez

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 52

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(52) Aby byla zajištěna sledovatelnost jejich činností, měla by autorizovaná zpracovatelská zařízení dokumentovat provedené zpracovatelské operace a elektronicky uchovávat záznam po dobu nejméně tří let a měla by být schopna na požádání tento záznam předložit příslušným vnitrostátním orgánům.	(52) Aby byla zajištěna sledovatelnost jejich činností, ***včetně kvality šrotu nebo dalších relevantních vstupních materiálů,*** měla by autorizovaná zpracovatelská zařízení dokumentovat provedené zpracovatelské operace a elektronicky uchovávat záznam po dobu nejméně tří let a měla by být schopna na požádání tento záznam předložit příslušným vnitrostátním orgánům.

Or. en

Pozměňovací návrh 362
Laurent Castillo

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 52

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(52) Aby byla zajištěna sledovatelnost jejich činností, měla by autorizovaná zpracovatelská zařízení dokumentovat provedené zpracovatelské operace a elektronicky uchovávat záznam po dobu nejméně tří let a měla by být schopna na požádání tento záznam předložit příslušným vnitrostátním orgánům.	(52) Aby byla zajištěna sledovatelnost jejich činností, ***včetně kvality šrotu nebo dalších relevantních vstupních materiálů,*** měla by autorizovaná zpracovatelská zařízení dokumentovat provedené zpracovatelské operace a elektronicky uchovávat záznam po dobu nejméně tří let a měla by být schopna na požádání tento záznam předložit příslušným vnitrostátním orgánům.

Or. en

Pozměňovací návrh 363
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 53

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(53) Odstranění znečišťujících látek z vozidla s ukončenou životností je prvním krokem k prevenci poškození životního prostředí, ***lidského*** zdraví a rizik pro bezpečnost práce. Je tudíž zásadní, aby vozidlo s ukončenou životností prošlo nezbytnými operacemi odstranění znečišťujících látek ***co nejdříve*** po odevzdání v autorizovaném zpracovatelském zařízení, a to před dalším zpracováním. V této fázi by měly být odpadní oleje shromažďovány a skladovány odděleně od ostatních tekutin a kapalin a dále zpracovávány v souladu se směrnicí 2008/98/ES. Kromě toho by z vozidla s ukončenou životností měly být vyjmuty díly, konstrukční části a materiály obsahující olovo, kadmium, rtuť a šestimocný chrom, aby se zamezilo nepříznivým účinkům na ***člověka*** nebo životní prostředí.	(53) Odstranění znečišťujících látek z vozidla s ukončenou životností je prvním krokem k prevenci poškození životního prostředí, zdraví a rizik pro bezpečnost práce. Je tudíž zásadní, aby vozidlo s ukončenou životností prošlo nezbytnými operacemi odstranění znečišťujících látek ***do 15 dnů*** po odevzdání v autorizovaném zpracovatelském zařízení, a to před dalším zpracováním. V této fázi by měly být odpadní oleje shromažďovány a skladovány odděleně od ostatních tekutin a kapalin a dále zpracovávány v souladu se směrnicí 2008/98/ES. Kromě toho by z vozidla s ukončenou životností měly být vyjmuty díly, konstrukční části a materiály obsahující olovo, kadmium, rtuť a šestimocný chrom, aby se zamezilo nepříznivým účinkům na ***zdraví*** nebo životní prostředí.

Or. en

Pozměňovací návrh 364
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 53 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(53a) 1234yf, nejběžnější chladivo používané v mobilních klimatizačních systémech (MAC) pro automobily, je per- a polyfluorovaná alkylová sloučenina (PFAS). To vyvolává značné obavy vzhledem k rostoucímu počtu důkazů o rizicích, která PFAS představují jak pro životní prostředí, tak pro lidské zdraví. Kromě toho se 1234yf rozkládá na kyselinu trifluoroctovou (TFA), perzistentní a mobilní látku. Existuje stále více důkazů, které naznačují, že TFA by

mohla být toxická pro člověka, a vyskytuje se ve znepokojivě rostoucím množství ve vodních útvarech, pitné vodě, a dokonce i v lidské krvi na celém světě. Zatímco zdrojem TFA jsou také některé pesticidy, vědci odhadují, že nejméně 50 % TFA nalezené v našich vodách a v naší krvi by mohlo pocházet z chladiv v mobilních klimatizačních systémech. Vysoká míra úniků, zejména ze starých vozidel, je neustálým problémem, který představuje další problém při servisu automobilů a při bezpečném způsobu recyklace, zpětného získávání a opětovného používání tohoto chladiva PFAS. Mobilní klimatizační systémy však mohou být navrženy za použití přírodních chladiv, což jsou technologie, v jejichž případě mají evropské společnosti vedoucí postavení. Komise by proto měla zvážit rozhodná opatření k omezení, či dokonce zákazu, používání látky 1234yf v mobilních klimatizačních systémech pro všechna nová vozidla bez výjimek nebo mezer ve schvalování typu, čímž by se zajistil úplný přechod k bezpečnějším alternativám. V neposlední řadě by Komise měla zvážit zákaz vývozu vozidel používajících chladivo 1234yf nebo jakékoli jiné PFAS do třetích zemí, které nemají vhodné právní předpisy k řešení rizik spojených se znečištěním PFAS.

Or. en

Pozměňovací návrh 365
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 54

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(54) Za účelem zajištění řádného provádění nařízení (EU) 2023/ [O***P: nařízení o bateriích]*** musí být z vozidla s ukončenou životností odděleně vyjmuty	(54) Za účelem zajištění řádného provádění nařízení (EU) ***2023/1542*** musí být z vozidla s ukončenou životností odděleně vyjmuty všechny baterie

všechny baterie zabudované ve vozidlech a musí být uloženy na určeném místě k dalšímu zpracování.	zabudované ve vozidlech a musí být uloženy na určeném místě k dalšímu zpracování.

Or. en

Pozměňovací návrh 366
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 55

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(55) Aby se maximalizoval potenciál opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí a byla zachována vysoká hodnota druhotných materiálů, které pocházejí z vozidel s ukončenou životností, měly by být některé díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností před drcením povinně vyjmuty. Dotčené díly a konstrukční části by měly být vyjmuty ruční nebo poloautomatickou demontáží. S cílem podpořit pokrok v technologiích demontáže, třídění, drcení a operací po drcení by mělo být možné se v určitých výjimečných případech odchýlit od požadavku na povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí. Mělo by být prokázáno, že dotyčné díly a konstrukční části lze těmito technologiemi vyjmout stejně účinně jako ručními nebo poloautomatickými postupy, aniž by se snížila kvalita výsledných frakcí zpracování. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy VII.	(55) Aby se maximalizoval potenciál opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí a byla zachována vysoká hodnota druhotných materiálů, které pocházejí z vozidel s ukončenou životností, měly by být některé díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností před drcením povinně vyjmuty. Dotčené díly a konstrukční části by měly být ***nedestruktivním způsobem*** vyjmuty ruční nebo poloautomatickou demontáží. ***Pokud díly a konstrukční části nemohou splnit žádný z těchto účelů, mohou být tyto díly a konstrukční části rovněž odstraněny poloautomatizovaným destruktivním způsobem.*** S cílem podpořit pokrok v technologiích demontáže, třídění, drcení a operací po drcení by mělo být možné se ***pouze*** v určitých výjimečných případech odchýlit od požadavku na povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí***, pokud neexistuje žádný technický potenciál pro opětovné použití, opravu, repasování nebo renovaci***. Mělo by být prokázáno, že dotyčné díly a konstrukční části lze těmito technologiemi vyjmout stejně účinně jako ručními nebo poloautomatickými postupy, aniž by se snížila kvalita výsledných frakcí zpracování***. Za tímto účelem jsou informace, které je třeba poskytnout, a požadavky na kvalitu pro výstupní frakce zahrnuty do části G přílohy VII***. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by

měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy VII.

Or. en

Pozměňovací návrh 367
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 55

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(55) Aby se maximalizoval potenciál opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí a byla zachována vysoká hodnota druhotných materiálů, které pocházejí z vozidel s ukončenou životností, měly by být některé díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností před drcením povinně vyjmuty. Dotčené díly a konstrukční části by měly být vyjmuty ruční nebo poloautomatickou demontáží. S cílem podpořit pokrok v technologiích demontáže, třídění, drcení a operací po drcení by mělo být možné se v určitých výjimečných případech odchýlit od požadavku na povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí***. Mělo by být prokázáno***, že dotyčné díly a konstrukční části lze těmito technologiemi vyjmout stejně účinně jako ručními nebo poloautomatickými postupy, aniž by se snížila kvalita výsledných frakcí zpracování. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy VII.	(55) Aby se maximalizoval potenciál opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí a byla zachována vysoká hodnota druhotných materiálů, které pocházejí z vozidel s ukončenou životností, měly by být některé díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností před drcením povinně vyjmuty. Dotčené díly a konstrukční části by měly být vyjmuty ruční nebo poloautomatickou demontáží. S cílem podpořit pokrok v technologiích demontáže, třídění, drcení a operací po drcení by mělo být možné se v určitých výjimečných případech odchýlit od požadavku na povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí***, pokud díly a konstrukční části nemají z hlediska opětovného použití, opravy***, ***repasování nebo renovace potenciál, pod podmínkou*** že ***se prokáže, že dotčené díly a konstrukční díly nemají potenciál, pokud jde o opětovné použití, opravu, repasování nebo renovaci, a*** dotyčné díly a konstrukční části lze těmito technologiemi vyjmout stejně účinně jako ručními nebo poloautomatickými postupy, aniž by se snížila kvalita výsledných frakcí zpracování***. Za tímto účelem jsou v části G přílohy VII uvedena kritéria pro drcení s jiným odpadem a mezní hodnoty pro zvýšení kvality výstupních frakcí***. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by

měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy VII.

Or. en

Pozměňovací návrh 368
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 55

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(55) Aby se maximalizoval potenciál opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí a byla zachována vysoká hodnota druhotných materiálů, které pocházejí z vozidel s ukončenou životností, měly by být některé díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností před drcením povinně vyjmuty. ***Dotčené*** díly a konstrukční části ***by měly*** být ***vyjmuty ruční nebo poloautomatickou demontáží***. S cílem podpořit pokrok v technologiích demontáže, třídění, drcení a operací po drcení by mělo být možné se v určitých výjimečných případech odchýlit od požadavku na povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí. Mělo by být prokázáno, že dotyčné díly a konstrukční části lze těmito technologiemi vyjmout stejně účinně jako ručními nebo poloautomatickými postupy, aniž by se snížila kvalita výsledných frakcí zpracování. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy VII.	(55) Aby se maximalizoval potenciál opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí a byla zachována vysoká hodnota druhotných materiálů, které pocházejí z vozidel s ukončenou životností, měly by být některé díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností před drcením povinně vyjmuty. ***Pokud*** díly a konstrukční části ***nemohou splnit žádný z těchto účelů, mohou*** být ***rovněž destruktivním (poloautomatizovaným) způsobem odstraněny***. S cílem podpořit pokrok v technologiích demontáže, třídění, drcení a operací po drcení by mělo být možné se ***pouze*** v určitých výjimečných případech odchýlit od požadavku na povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí***, pokud neexistuje žádný technický potenciál pro opětovné použití, opravu, repasování nebo renovaci***. Mělo by být prokázáno, že dotyčné díly a konstrukční části lze těmito technologiemi vyjmout stejně účinně jako ručními nebo poloautomatickými postupy, aniž by se snížila kvalita výsledných frakcí zpracování***. Za tímto účelem jsou v části G přílohy VII uvedena kritéria pro drcení s jinými odpady a mezní hodnoty pro zvýšení kvality výstupních frakcí***. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290

Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy VII.

Or. en

Pozměňovací návrh 369
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 55

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(55) Aby se maximalizoval potenciál opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí a byla zachována vysoká hodnota druhotných materiálů, které pocházejí z vozidel s ukončenou životností, měly by být některé díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností před drcením povinně vyjmuty. Dotčené díly a konstrukční části by měly být vyjmuty ruční nebo poloautomatickou demontáží. S cílem podpořit pokrok v technologiích demontáže, třídění, drcení a operací po drcení by mělo být možné se ***v určitých výjimečných případech*** odchýlit od požadavku na povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí. Mělo by být prokázáno, že dotyčné díly a konstrukční části lze těmito technologiemi vyjmout stejně účinně jako ručními nebo poloautomatickými postupy, aniž by se snížila kvalita výsledných frakcí zpracování. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy VII.	(55) Aby se maximalizoval potenciál opětovného použití, repasování a renovace dílů a konstrukčních částí a byla zachována vysoká hodnota druhotných materiálů, které pocházejí z vozidel s ukončenou životností, měly by být některé díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností před drcením povinně vyjmuty. Dotčené díly a konstrukční části by měly být vyjmuty ruční nebo poloautomatickou demontáží. S cílem podpořit pokrok v technologiích demontáže, třídění, drcení a operací po drcení by mělo být možné se odchýlit od požadavku na povinné vyjmutí dílů a konstrukčních částí. Mělo by být prokázáno, že dotyčné díly a konstrukční části lze těmito technologiemi vyjmout stejně účinně jako ručními nebo poloautomatickými postupy, aniž by se snížila kvalita výsledných frakcí zpracování***. Za tímto účelem jsou v části G přílohy VII uvedena kritéria pro drcení s jinými odpady a mezní hodnoty pro zvýšení kvality výstupních frakcí***. S cílem zohlednit technický a vědecký pokrok by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy VII.

Or. en

Pozměňovací návrh 370
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs, Andreas Glück

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 56

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(56) Jakmile autorizovaná zpracovatelská zařízení vyjmou díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností, měla by ***na základě objektivních kritérií souvisejících s technickými vlastnostmi dílů a konstrukčních částí a požadavky na bezpečnost vozidla*** pečlivě posoudit a určit, zda jsou tyto díly a konstrukční části vhodné k opětovnému použití, repasování nebo renovaci.	(56) Jakmile autorizovaná zpracovatelská zařízení vyjmou díly a konstrukční části z vozidla s ukončenou životností, měla by pečlivě posoudit a určit, zda jsou tyto díly a konstrukční části vhodné k opětovnému použití, ***nebo zda mohou být využity jako základní celek k*** repasování nebo renovaci. ***Základní celky, které jsou nefunkční nebo částečně funkční, by měly obsahovat většinu příslušných dílů, zatímco nepřítomnost menších konstrukčních částí, jako jsou šrouby, se nebere v úvahu, pokud je jejich funkční způsobilost obnovena na úroveň nových či dokonce lepších než nových celků.***

Or. en

Pozměňovací návrh 371
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 57

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(57) ***Nařízení (EU) 2023/[baterie] stanoví pravidla*** pro ***udržitelnost***, ***výkonnost***, ***bezpečnost***, ***sběr***, ***recyklaci a druhotné využití baterií***, ***jakož*** i ***pro informace o vyjmutí baterií pro hospodářské subjekty. Možnost druhotného využití baterií by měla být*** v ***tomto nařízení zohledněna tím***, ***že baterie elektrického vozidla bude vyloučena ze základních dílů*** nebo ***konstrukčních částí***, ***aby bylo možné vozidlo bezplatně předat ke zpracování bez baterie elektrického***	(57) ***Autorizovaná zpracovatelská zařízení by měla posuzovat vyjmuté díly a konstrukční části z vozidel s ukončenou životností s cílem určit, zda jsou vhodné*** pro ***opětovné použití***, ***repasování nebo renovaci. Základní celky by měly zachovat nejdůležitější konstrukční a funkční prvky, i když chybí méně významné součásti, jako jsou šrouby, svorky, těsnění nebo upevňovací prvky, které lze během repasování vyměnit. Nefungující nebo částečně fungující základní celky jsou i***

vozidla.	***nadále způsobilé, pokud je lze obnovit tak, že jejich funkční způsobilost bude stejná jako v případě nového základního celku, či dokonce lepší, a to i při opotřebení povrchu, korozi*** v ***nekritických oblastech nebo menších trhlinách***, ***které lze opravit. Elektronické moduly a další základní celky se softwarovými problémy nebo konstrukční části se zhoršenými vlastnostmi mohou být stále životaschopné, pokud je lze přeprogramovat*** nebo ***opravit. Klíčovým kritériem je***, ***že základní celky si zachovávají nezbytnou konstrukční integritu a materiálové vlastnosti pro úspěšné repasování nebo renovaci***.

Or. en

Odůvodnění

Navrhovaná kritéria jsou velmi obecná a pokud by byla uplatňována přísně, mohla by zbytečně omezit dostupnost základních celků pro repasování. Vzhledem k tomu, že repasování nevyžaduje, aby základní celek byl zcela neporušený, měly by příslušné body odůvodnění vyjasnit, že nepřítomnost méně významných složek nemá dopad na vhodnost, a zajistit praktické a účinné provádění části D přílohy VII.

Pozměňovací návrh 372
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 57

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(57) Nařízení (EU) 2023/[baterie] stanoví pravidla pro udržitelnost, výkonnost, bezpečnost, sběr, recyklaci a druhotné využití baterií, jakož i pro informace o vyjmutí baterií pro hospodářské subjekty. Možnost druhotného využití baterií by měla být v tomto nařízení zohledněna tím, že baterie elektrického vozidla bude vyloučena ze základních dílů nebo konstrukčních částí, aby bylo možné vozidlo bezplatně předat ke zpracování bez	(57) Nařízení (EU) 2023/[baterie] stanoví pravidla pro udržitelnost, výkonnost, bezpečnost, sběr, recyklaci a druhotné využití baterií, jakož i pro informace o vyjmutí baterií pro hospodářské subjekty. Možnost druhotného využití baterií by měla být v tomto nařízení zohledněna tím, že baterie elektrického vozidla bude vyloučena ze základních dílů nebo konstrukčních částí, aby bylo možné vozidlo bezplatně předat ke zpracování bez

baterie elektrického vozidla.	baterie elektrického vozidla***, pokud poslední vlastník poskytne dokumentaci, která prokazuje, že baterii převzal profesionální provozovatel v souladu s nařízením (EU) 2023/1542***.

Or. en

Pozměňovací návrh 373
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 57

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(57) Nařízení (EU) ***2023/[baterie]*** stanoví pravidla pro udržitelnost, výkonnost, bezpečnost, sběr, recyklaci a druhotné využití baterií, jakož i pro informace o vyjmutí baterií pro hospodářské subjekty. Možnost druhotného využití baterií by měla být v tomto nařízení zohledněna tím, že baterie elektrického vozidla bude vyloučena ze základních dílů nebo konstrukčních částí, aby bylo možné vozidlo bezplatně předat ke zpracování bez baterie elektrického vozidla.	(57) Nařízení (EU) ***2023/1542*** stanoví pravidla pro udržitelnost, výkonnost, bezpečnost, sběr, recyklaci a druhotné využití baterií, jakož i pro informace o vyjmutí baterií pro hospodářské subjekty. Možnost druhotného využití baterií by měla být v tomto nařízení zohledněna tím, že baterie elektrického vozidla bude vyloučena ze základních dílů nebo konstrukčních částí, aby bylo možné vozidlo bezplatně předat ke zpracování bez baterie elektrického vozidla.

Or. en

Pozměňovací návrh 374
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 58

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(58) Vzhledem k možnosti repasování a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost.	(58) Vzhledem k možnosti repasování a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost.

Proto by mělo být vyjasněno, že díly a konstrukční části vyjmuté z vozidla s ukončenou životností, které jsou vhodné pro opětovné použití, repasování nebo renovaci, by neměly být považovány za odpad. To je nezbytné pro usnadnění přepravy, dopravy nebo jakéhokoli jiného přenosu těchto dílů a konstrukčních částí. Příslušné vnitrostátní orgány by měly mít možnost vyžádat si od autorizovaného zpracovatelského zařízení, které dotčený díl nebo konstrukční část vyjmulo, dokumentaci, která pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných dílů a konstrukčních částí pro repasování, renovaci nebo opětovné použití.

Proto by mělo být vyjasněno, že díly a konstrukční části vyjmuté z vozidla s ukončenou životností, které jsou vhodné pro opětovné použití, repasování nebo renovaci, by neměly být považovány za odpad. To je nezbytné pro usnadnění přepravy, dopravy nebo jakéhokoli jiného přenosu těchto dílů a konstrukčních částí. ***Na druhé straně by díly a konstrukční části, které nejsou vhodné pro opětovné použití, repasování nebo renovaci, měly být považovány za odpad a jejich vývoz by měl být upraven nařízením (EU) 2024/1157.*** Příslušné vnitrostátní orgány by měly mít možnost vyžádat si od autorizovaného zpracovatelského zařízení, které dotčený díl nebo konstrukční část vyjmulo, dokumentaci, která pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných dílů a konstrukčních částí pro repasování, renovaci nebo opětovné použití.

Or. en

Pozměňovací návrh 375
Beatrice Timgren

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 58

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(58) Vzhledem k možnosti repasování a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost. Proto by mělo být vyjasněno, že díly a konstrukční části vyjmuté z vozidla s ukončenou životností, které jsou vhodné pro opětovné použití, repasování nebo renovaci, by neměly být považovány za odpad. ***To je nezbytné pro usnadnění přepravy, dopravy nebo jakéhokoli jiného přenosu těchto dílů a konstrukčních částí. Příslušné vnitrostátní orgány*** by ***měly mít***	(58) Vzhledem k možnosti repasování a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost. Proto by mělo být vyjasněno, že díly a konstrukční části vyjmuté z vozidla s ukončenou životností, které jsou vhodné pro opětovné použití, repasování nebo renovaci, by neměly být považovány za odpad. ***Majitelé vozidel by měli mít právo na opravu, obnovu a zachování svých vozidel bez zbytečných byrokratických omezení. Opětovné použití dílů*** by ***mělo***

***možnost vyžádat si od autorizovaného zpracovatelského zařízení**, **které dotčený díl nebo konstrukční část vyjmulo, dokumentaci, která pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných dílů** a **konstrukčních částí pro repasování, renovaci nebo opětovné použití**.*	***být upřednostněno před jejich odstraněním**, **čímž se podpoří účinné využívání zdrojů a sníží zbytečná regulační zátěž při obnově** a **údržbě vozidel**.*

Or. en

Pozměňovací návrh 376
Andreas Glück, Svenja Hahn

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 58

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(58) Vzhledem k možnosti repasování a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost. Proto by mělo být vyjasněno, že ***díly a konstrukční části vyjmuté z vozidla s ukončenou životností***, které jsou vhodné pro opětovné použití, repasování nebo renovaci, by neměly být považovány za odpad. To je nezbytné pro usnadnění přepravy, dopravy nebo jakéhokoli jiného přenosu těchto dílů a konstrukčních částí. Příslušné vnitrostátní orgány by měly mít možnost vyžádat si od ***autorizovaného zpracovatelského zařízení***, které dotčený díl nebo konstrukční část ***vyjmulo***, dokumentaci, která pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných ***dílů a konstrukčních částí*** pro repasování, renovaci nebo opětovné použití.	(58) Vzhledem k možnosti repasování a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost. Proto by mělo být vyjasněno, že ***základní celky***, které jsou vhodné pro opětovné použití, repasování nebo renovaci, by neměly být považovány za odpad. To je nezbytné pro usnadnění přepravy, dopravy nebo jakéhokoli jiného přenosu těchto dílů a konstrukčních částí. Příslušné vnitrostátní orgány by měly mít možnost vyžádat si od ***hospodářského subjektu***, které dotčený díl nebo konstrukční část ***vyjmul***, dokumentaci, která pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných ***základních celků*** pro repasování, renovaci nebo opětovné použití.

Or. en

Pozměňovací návrh 377
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 58

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(58) Vzhledem k možnosti repasování a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost. Proto by mělo být vyjasněno, že díly a konstrukční části vyjmuté z vozidla s ukončenou životností, které jsou vhodné pro opětovné použití, repasování nebo renovaci, by neměly být považovány za odpad. To je nezbytné pro usnadnění přepravy, dopravy nebo jakéhokoli jiného přenosu těchto dílů a konstrukčních částí. Příslušné vnitrostátní orgány by měly mít možnost vyžádat si od autorizovaného zpracovatelského zařízení, které dotčený díl nebo konstrukční část vyjmulo, dokumentaci, která pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných dílů a konstrukčních částí pro repasování, renovaci nebo opětovné použití.	(58) Vzhledem k možnosti repasování***, dovybavení*** a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost. Proto by mělo být vyjasněno, že díly a konstrukční části vyjmuté z vozidla s ukončenou životností, které jsou vhodné pro opětovné použití, repasování, dovybavení nebo renovaci, by neměly být považovány za odpad. To je nezbytné pro usnadnění přepravy, dopravy nebo jakéhokoli jiného přenosu těchto dílů a konstrukčních částí. Příslušné vnitrostátní orgány by měly mít možnost vyžádat si od autorizovaného zpracovatelského zařízení, které dotčený díl nebo konstrukční část vyjmulo, dokumentaci, která pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných dílů a konstrukčních částí pro repasování***, dovybavení***, renovaci nebo opětovné použití.

Or. en

Pozměňovací návrh 378
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 58

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(58) Vzhledem k možnosti repasování a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost. Proto by mělo být vyjasněno, že díly a	(58) Vzhledem k možnosti repasování***, dovybavení*** a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost. Proto by mělo být

konstrukční části vyjmuté z vozidla s ukončenou životností, které jsou vhodné pro opětovné použití, repasování nebo renovaci, by neměly být považovány za odpad. To je nezbytné pro usnadnění přepravy, dopravy nebo jakéhokoli jiného přenosu těchto dílů a konstrukčních částí. Příslušné vnitrostátní orgány by měly mít možnost vyžádat si od autorizovaného zpracovatelského zařízení, které dotčený díl nebo konstrukční část vyjmulo, dokumentaci, která pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných dílů a konstrukčních částí pro repasování, renovaci nebo opětovné použití.

vyjasněno, že díly a konstrukční části vyjmuté z vozidla s ukončenou životností, které jsou vhodné pro opětovné použití, repasování***, dovybavení*** nebo renovaci, by neměly být považovány za odpad. To je nezbytné pro usnadnění přepravy, dopravy nebo jakéhokoli jiného přenosu těchto dílů a konstrukčních částí. Příslušné vnitrostátní orgány by měly mít možnost vyžádat si od autorizovaného zpracovatelského zařízení, které dotčený díl nebo konstrukční část vyjmulo, dokumentaci, která pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných dílů a konstrukčních částí pro repasování, renovaci nebo opětovné použití.

Or. en

Pozměňovací návrh 379
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 58

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(58) Vzhledem k možnosti repasování a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost. Proto by mělo být vyjasněno, že ***díly a konstrukční části*** vyjmuté z vozidla s ukončenou životností, které jsou vhodné pro opětovné použití, repasování nebo renovaci, by neměly být považovány za odpad. To je nezbytné pro usnadnění přepravy, dopravy nebo jakéhokoli jiného přenosu těchto ***dílů a konstrukčních částí***. Příslušné vnitrostátní orgány by měly mít možnost vyžádat si od autorizovaného zpracovatelského zařízení, které ***dotčený díl nebo konstrukční část*** vyjmulo, dokumentaci, která pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných ***dílů a konstrukčních částí*** pro	(58) Vzhledem k možnosti repasování a renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost. Proto by mělo být vyjasněno, že ***základní celky*** vyjmuté z vozidla ***s ukončenou životností nebo před jeho označením za vozidlo*** s ukončenou životností, které jsou vhodné pro opětovné použití, repasování nebo renovaci, by neměly být považovány za odpad. To je nezbytné pro usnadnění přepravy, dopravy nebo jakéhokoli jiného přenosu těchto ***základních celků***. Příslušné vnitrostátní orgány by měly mít možnost vyžádat si od autorizovaného zpracovatelského zařízení, které ***dotčené základní celky*** vyjmulo, dokumentaci, která pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných

repasování, renovaci nebo opětovné použití.	***základních celků*** pro repasování, renovaci nebo opětovné použití.

Or. en

Odůvodnění

Návrh vyžaduje, aby autorizovaná zpracovatelská zařízení posoudila, zda základní celky vozidel s ukončenou životností splňují kritéria uvedená v části D přílohy VII před tím, než nebudou označeny za odpad. V zájmu zajištění právní jistoty pro repasování by žádné základní celky, včetně celků z ojetých vozidel, neměly být standardně považovány za odpad.

Pozměňovací návrh 380
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 59 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(59a) Aby se zabránilo nezákonnému (dovozu a) prodeji nevyhovujících náhradních dílů a konstrukčních částí vozidel, měly by on-line platformy nabízet díly a konstrukční části k prodeji on-line pouze tehdy, pokud zjistily, že v Unii existuje odpovědný subjekt, který zaručí soulad těchto dílů a konstrukčních částí s právními předpisy.

Or. en

Pozměňovací návrh 381
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 60

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(60) V zájmu bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí by některé konstrukční části a díly, které byly vyjmuty z vozidel s ukončenou životností,	(60) V zájmu bezpečnosti silničního provozu a ochrany životního prostředí by některé konstrukční části a díly, které byly vyjmuty z vozidel s ukončenou životností,

neměly být opětovně používány, repasovány ani renovovány. ***Takové díly a konstrukční části by se neměly používat ani při výrobě nových vozidel, ani ve vozidlech, která již byla uvedena na trh.***	***zejména takzvané „spotřební“ díly,*** neměly být opětovně používány, repasovány ani renovovány.

Or. fr

Odůvodnění

Nejasnost tohoto návrhu, zejména pokud jde o to, na které díly se vztahuje, má nepříznivý dopad na původní záměr, kterým byla oběhovost.

Pozměňovací návrh 382
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 61

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(61) ***S cílem podpořit rozvoj*** a ***řádné fungování trhu s opětovně použitelnými, renovovanými a repasovanými*** díly a ***konstrukčními částmi v Unii by členské státy měly být vybízeny k tomu***, ***aby na vnitrostátní úrovni přijaly*** nezbytné ***pobídky na podporu opětovného používání, renovace a repasování*** dílů a konstrukčních částí ***bez ohledu na to, zda jsou vyjmuty během používání vozidla, nebo po ukončení jeho životnosti. Komise by měla usnadnit výměnu informací mezi členskými státy sdílením osvědčených postupů týkajících se pobídek přijatých na vnitrostátní úrovni s cílem sledovat jejich účinnost***.	(61) ***Vzhledem k možnosti repasování, dovybavení*** a ***renovace v automobilovém průmyslu a jejich přínosu k oběhovému hospodářství je nezbytné zajistit pro hospodářské subjekty zapojené do tohoto odvětví právní jasnost. Proto by mělo být vyjasněno, že*** díly a ***konstrukční části vyjmuté z vozidla s ukončenou životností, které jsou vhodné pro opětovné použití, repasování, dovybavení nebo renovaci***, ***by neměly být považovány za odpad. To je*** nezbytné ***pro usnadnění přepravy, dopravy nebo jakéhokoli jiného přenosu těchto*** dílů a konstrukčních částí***. Příslušné vnitrostátní orgány by měly mít možnost vyžádat si od autorizovaného zpracovatelského zařízení, které dotčený díl nebo konstrukční část vyjmulo, dokumentaci, která pomocí zvláštního posouzení potvrzuje technickou vhodnost příslušných dílů a konstrukčních částí pro repasování, dovybavení, renovaci nebo opětovné použití***.

Or. en

Pozměňovací návrh 383
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 61

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(61) S cílem podpořit rozvoj a řádné fungování trhu s opětovně použitelnými, renovovanými a repasovanými díly a konstrukčními částmi v Unii by členské státy měly být vybízeny k tomu, aby na vnitrostátní úrovni přijaly nezbytné pobídky na podporu opětovného používání, renovace a repasování dílů a konstrukčních částí bez ohledu na to, zda jsou vyjmuty během používání vozidla, nebo po ukončení jeho životnosti. Komise by měla usnadnit výměnu informací mezi členskými státy sdílením osvědčených postupů týkajících se pobídek přijatých na vnitrostátní úrovni s cílem sledovat jejich účinnost.	(61) S cílem podpořit rozvoj a řádné fungování trhu s opětovně použitelnými, renovovanými***, dovybavenými*** a repasovanými díly a konstrukčními částmi v Unii by členské státy měly být vybízeny k tomu, aby na vnitrostátní úrovni přijaly nezbytné pobídky na podporu opětovného používání, renovace***, dovybavení*** a repasování dílů a konstrukčních částí bez ohledu na to, zda jsou vyjmuty během používání vozidla, nebo po ukončení jeho životnosti. Komise by měla usnadnit výměnu informací mezi členskými státy sdílením osvědčených postupů týkajících se pobídek přijatých na vnitrostátní úrovni s cílem sledovat jejich účinnost.

Or. en

Pozměňovací návrh 384
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 63

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(63) Recyklace všech plastů z vozidel s ukončenou životností by se měla neustále zlepšovat a je důležité zajistit dostatečnou nabídku recyklátů, aby byla uspokojena poptávka po recyklovaných plastech ve vozidlech. Je proto nutné stanovit konkrétní cíl recyklace ve výši 30 % plastů z vozidel s ukončenou životností. Tento cíl by doplňoval cíle pro opětovné použití a	***vypouští se***

recyklaci (85 %) vozidel s ukončenou životností, jakož i pro opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle průměrné hmotnosti na vozidlo a rok. Aby se provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady usnadnilo provádění těchto požadavků, je třeba stanovit tříleté přechodné období. Mezitím by měly být nadále uplatňovány stávající cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %), jakož i opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle směrnice 2000/53/ES a na základě definice recyklace v uvedené směrnici.

Or. fr

Pozměňovací návrh 385
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 63

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(63) Recyklace všech plastů z vozidel s ukončenou životností by se měla neustále zlepšovat a je důležité zajistit dostatečnou nabídku recyklátů, aby byla uspokojena poptávka po recyklovaných plastech ve vozidlech. Je proto nutné stanovit konkrétní cíl recyklace ve výši 30 % plastů z vozidel s ukončenou životností. Tento cíl by doplňoval cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %) vozidel s ukončenou životností, jakož i pro opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle průměrné hmotnosti na vozidlo a rok. Aby se provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady usnadnilo provádění těchto požadavků, je třeba stanovit tříleté přechodné období. Mezitím by měly být nadále uplatňovány stávající cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %), jakož i opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle směrnice 2000/53/ES a na základě	(63) Recyklace všech plastů z vozidel s ukončenou životností by se měla neustále zlepšovat a je důležité zajistit dostatečnou nabídku recyklátů, aby byla uspokojena poptávka po recyklovaných plastech ve vozidlech. Je proto nutné stanovit konkrétní cíl recyklace ve výši 30 % plastů z vozidel s ukončenou životností. Tento cíl by doplňoval cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %) vozidel s ukončenou životností, jakož i pro opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle průměrné hmotnosti na vozidlo a rok. Aby se provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady usnadnilo provádění těchto požadavků, je třeba stanovit tříleté přechodné období. Mezitím by měly být nadále uplatňovány stávající cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %), jakož i opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle směrnice 2000/53/ES a na základě

definice recyklace v uvedené směrnici.	definice recyklace v uvedené směrnici. ***Kromě toho se stanoví samostatný cíl pro opětovné použití. Pokud jsou díly nebo konstrukční části úspěšně repasovány nebo renovovány, měly by být autorizovaným zpracovatelským zařízením započítány do plnění cílů pro opětovné použití.***

Or. en

Pozměňovací návrh 386
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 63

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(63) Recyklace všech plastů z vozidel s ukončenou životností by se měla neustále zlepšovat a je důležité zajistit dostatečnou nabídku recyklátů, aby byla uspokojena poptávka po recyklovaných plastech ve vozidlech. ***Je proto nutné stanovit konkrétní cíl recyklace ve výši 30 %*** plastů z vozidel s ukončenou životností. Tento cíl by doplňoval cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %) vozidel s ukončenou životností, jakož i pro opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle průměrné hmotnosti na vozidlo a rok. Aby se provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady usnadnilo provádění těchto požadavků, je třeba stanovit tříleté přechodné období. Mezitím by měly být nadále uplatňovány stávající cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %), jakož i opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle směrnice 2000/53/ES a na základě definice recyklace v uvedené směrnici.	(63) Recyklace všech plastů z vozidel s ukončenou životností by se měla neustále zlepšovat a je důležité zajistit dostatečnou nabídku recyklátů, aby byla uspokojena poptávka po recyklovaných plastech ve vozidlech. ***S přihlédnutím ke kritériím, jako jsou výrobní náklady, a po vyslechnutí odborníků je proto nutné stanovit cíle recyklace*** plastů z vozidel s ukončenou životností. Tento cíl by doplňoval cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %) vozidel s ukončenou životností, jakož i pro opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle průměrné hmotnosti na vozidlo a rok. Aby se provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady usnadnilo provádění těchto požadavků, je třeba stanovit tříleté přechodné období. Mezitím by měly být nadále uplatňovány stávající cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %), jakož i opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle směrnice 2000/53/ES a na základě definice recyklace v uvedené směrnici.

Or. es

Pozměňovací návrh 387
Sirpa Pietikäinen

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 63

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(63) Recyklace všech plastů z vozidel s ukončenou životností by se měla neustále zlepšovat a je důležité zajistit dostatečnou nabídku recyklátů, aby byla uspokojena poptávka po recyklovaných plastech ve vozidlech. Je proto nutné stanovit konkrétní cíl recyklace ve výši ***30*** % plastů z vozidel s ukončenou životností. Tento cíl by doplňoval cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %) vozidel s ukončenou životností, jakož i pro opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle průměrné hmotnosti na vozidlo a rok. Aby se provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady usnadnilo provádění těchto požadavků, je třeba stanovit tříleté přechodné období. Mezitím by měly být nadále uplatňovány stávající cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %), jakož i opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle směrnice 2000/53/ES a na základě definice recyklace v uvedené směrnici.	(63) Recyklace všech plastů z vozidel s ukončenou životností by se měla neustále zlepšovat a je důležité zajistit dostatečnou nabídku recyklátů, aby byla uspokojena poptávka po recyklovaných plastech ve vozidlech. Je proto nutné stanovit konkrétní cíl recyklace ve výši ***40*** % plastů z vozidel s ukončenou životností. Tento cíl by doplňoval cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %) vozidel s ukončenou životností, jakož i pro opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle průměrné hmotnosti na vozidlo a rok. Aby se provozovatelům zařízení pro nakládání s odpady usnadnilo provádění těchto požadavků, je třeba stanovit tříleté přechodné období. Mezitím by měly být nadále uplatňovány stávající cíle pro opětovné použití a recyklaci (85 %), jakož i opětovné použití a využití (95 %) vozidel s ukončenou životností podle směrnice 2000/53/ES a na základě definice recyklace v uvedené směrnici.

Or. en

Pozměňovací návrh 388
Anne-Sophie Frigout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 63 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(63a) vzhledem k tomu, že cíle pro recyklaci stanovené tímto nařízením výrazně převyšují dodávky nezbytných

materiálů, z čehož pramení riziko narušení dodávek a následně otřesu na straně nabídky;

Or. fr

Pozměňovací návrh 389
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 64

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(64) Je důležité zvýšit využití vysoce kvalitních druhotných materiálů zlepšením procesů drcení vozidel s ukončenou životností. Proto by se vozidla s ukončenou životností, jejich díly, konstrukční části a materiály ***neměly*** zpracovávat v drticím zařízení v kombinaci s obalovými odpady a odpadními elektrickými a elektronickými zařízeními, zejména za účelem lepšího oddělení mědi od ocelových frakcí.	(64) Je důležité zvýšit využití vysoce kvalitních druhotných materiálů zlepšením procesů drcení vozidel s ukončenou životností. Proto by se vozidla s ukončenou životností, jejich díly, konstrukční části a materiály ***měly*** zpracovávat v drticím zařízení v kombinaci s obalovými odpady a odpadními elektrickými a elektronickými zařízeními ***pouze tehdy, jsou-li splněna konkrétní kritéria a mezní hodnoty***, zejména za účelem lepšího oddělení mědi od ocelových frakcí.

Or. en

Pozměňovací návrh 390
Ivars Ijabs

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 64

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(64) Je důležité zvýšit využití vysoce kvalitních druhotných materiálů zlepšením procesů drcení vozidel s ukončenou životností. Proto by se vozidla s ukončenou životností, jejich díly, konstrukční části a materiály neměly zpracovávat v drticím zařízení v kombinaci s obalovými odpady a odpadními elektrickými a elektronickými	(64) Je důležité zvýšit využití vysoce kvalitních druhotných materiálů zlepšením procesů drcení vozidel s ukončenou životností. Proto by se vozidla s ukončenou životností, jejich díly, konstrukční části a materiály neměly zpracovávat v drticím zařízení v kombinaci s obalovými odpady a odpadními elektrickými a elektronickými

zařízeními, zejména za účelem lepšího oddělení ***mědi od*** ocelových frakcí.	zařízeními, zejména za účelem lepšího oddělení ***měděných,*** ocelových***, hliníkových a skleněných*** frakcí.

Or. en

Pozměňovací návrh 391
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 65

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(65) V zájmu dalšího zvýšení kvality zpracování vozidel s ukončenou životností by nemělo být možné skládkovat frakce odpadu vzniklé z rozdrcených vozidel s ukončenou životností, které obsahují neinertní odpad a které nejsou zpracovány technologií po drcení.	(65) ***S ohledem na hierarchii způsobů nakládání s odpady stanovenou v článku 4 směrnice 2008/98/ES a*** v zájmu dalšího zvýšení kvality zpracování vozidel s ukončenou životností by nemělo být možné skládkovat frakce odpadu vzniklé z rozdrcených vozidel s ukončenou životností, které obsahují neinertní odpad a které nejsou zpracovány technologií po drcení.

Or. en

Pozměňovací návrh 392
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 66

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(66) Vozidla s ukončenou životností jsou klasifikována jako nebezpečný odpad a nelze je vyvážet do zemí, které nejsou členy OECD. Vozidla s ukončenou životností, která byla zbavena znečišťujících látek, lze nadále zpracovávat mimo Unii za předpokladu, že se tato vozidla s ukončenou životností po	(66) Vozidla s ukončenou životností jsou klasifikována jako nebezpečný odpad a nelze je vyvážet do zemí, které nejsou členy OECD. Vozidla s ukončenou životností, která byla zbavena znečišťujících látek, lze nadále zpracovávat mimo Unii za předpokladu, že se tato vozidla s ukončenou životností po

odstranění znečišťujících látek přepravují v souladu s nařízením (ES) č. ***1013/2006***.	odstranění znečišťujících látek přepravují v souladu s nařízením (ES) č. ***2024/1157. Příslušné orgány v členských státech by měly mít možnost kontrolovat přepravu ojetých vozidel, u nichž existuje podezření, že se jedná o vozidla s ukončenou životností, a případně účtovat náklady na analýzy, kontroly a skladování výrobcům, třetím stranám jednajícím jejich jménem nebo jiným osobám, které přepravu zařizují.***
	Or. en

Pozměňovací návrh 393
Radan Kanev

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 66 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(66a) Vývoz cenného kovového odpadu, včetně kovů získaných z použitých vozidel a vozidel s ukončenou životností, do zemí mimo EU vede ke ztrátě základních surovin, které mají zásadní význam pro výrobní a obranné sektory EU. EU proto uznává, že zachování vysoce kvalitního kovového šrotu je zásadní pro plnění cílů EU v oblasti oběhového hospodářství, pokud jde o dodávky surovin, konkurenceschopnost průmyslu a ochranu životního prostředí. Komise by proto měla zvážit opatření na posílení uchování a recyklace vysoce kvalitního kovového šrotu v EU s cílem posílit udržitelnost a odolnost jejího výrobního a těžkého průmyslu. Tato opatření by měla rovněž posoudit pravidla vývozu ojetých vozidel a neomezovat toto posouzení na stanovení kritérií rovnocennosti založených na nakládání s odpady a environmentálních postupech.
	Or. en

Pozměňovací návrh 394
Alexandr Vondra

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 67

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(67) V případě, že je vozidlo s ukončenou životností přepravováno z Unie do třetí země, měl by vývozce předložit listinné důkazy schválené příslušným orgánem v zemi určení, které potvrzují, že podmínky zpracování jsou ***v zásadě*** rovnocenné požadavkům tohoto nařízení a požadavkům na ochranu lidského zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie, v souladu s nařízením (EU) ***[nové nařízení o přepravě odpadů]***.	(67) V případě, že je vozidlo s ukončenou životností přepravováno z Unie do třetí země, měl by vývozce předložit listinné důkazy schválené příslušným orgánem v zemi určení, které potvrzují, že podmínky zpracování jsou ***považovány za*** rovnocenné požadavkům tohoto nařízení a požadavkům na ochranu lidského zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie, v souladu s nařízením (EU) ***2024/1157***.

Or. en

Odůvodnění

Zajištění spravedlivých podmínek podle nařízení (EU) 2024/1157 o přepravě odpadů je zásadní z hlediska ochrany lidského zdraví, životního prostředí v rozvojových zemích a konkurenceschopnosti evropského průmyslu. Vývoz odpadů by měl probíhat pouze tehdy, pokud přijímající země plní rovnocenné evropské normy a umožňují účinné využití materiálů.

Pozměňovací návrh 395
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 67

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(67) V případě, že je vozidlo s ukončenou životností přepravováno z Unie do třetí země, měl by vývozce předložit listinné důkazy schválené příslušným orgánem v zemi určení, které potvrzují, že podmínky zpracování jsou ***v zásadě*** rovnocenné požadavkům tohoto nařízení a	(67) V případě, že je vozidlo s ukončenou životností přepravováno z Unie do třetí země, měl by vývozce předložit listinné důkazy schválené příslušným orgánem v zemi určení, které potvrzují, že podmínky zpracování jsou rovnocenné požadavkům tohoto nařízení a požadavkům

požadavkům na ochranu lidského zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie, v souladu s nařízením (EU) [nové nařízení o přepravě odpadů].

na ochranu lidského zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie, v souladu s nařízením (EU) [nové nařízení o přepravě odpadů].

Or. en

Odůvodnění

Uvedení do souladu se zněním nařízení o přepravě odpadů.

Pozměňovací návrh 396
Jonas Sjöstedt

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 67

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(67) V případě, že je vozidlo s ukončenou životností přepravováno z Unie do třetí země, měl by vývozce předložit listinné důkazy schválené příslušným orgánem v zemi určení, které potvrzují, že podmínky zpracování jsou ***v zásadě*** rovnocenné požadavkům tohoto nařízení a požadavkům na ochranu lidského zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie, v souladu s nařízením (EU) [nové nařízení o přepravě odpadů].	(67) V případě, že je vozidlo s ukončenou životností přepravováno z Unie do třetí země, měl by vývozce předložit listinné důkazy schválené příslušným orgánem v zemi určení, které potvrzují, že podmínky zpracování jsou rovnocenné požadavkům tohoto nařízení a požadavkům na ochranu lidského zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie, v souladu s nařízením (EU) [nové nařízení o přepravě odpadů].

Or. en

Pozměňovací návrh 397
Pietro Fiocchi

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 67

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(67) V případě, že je vozidlo s ukončenou životností přepravováno z Unie	(67) V případě, že je vozidlo s ukončenou životností přepravováno z Unie

do třetí země, měl by vývozce předložit listinné důkazy schválené příslušným orgánem v zemi určení, které potvrzují, že podmínky zpracování jsou v zásadě rovnocenné požadavkům tohoto nařízení a požadavkům na ochranu lidského zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie, v souladu s nařízením (EU) ***[nové nařízení o přepravě odpadů]***.	do třetí země, měl by vývozce předložit listinné důkazy schválené příslušným orgánem v zemi určení, které potvrzují, že podmínky zpracování jsou v zásadě ***považovány za*** rovnocenné požadavkům tohoto nařízení a požadavkům na ochranu lidského zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie, v souladu s nařízením (EU) ***2024/1157***.

Or. en

Pozměňovací návrh 398
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 67

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(67) V případě, že je vozidlo s ukončenou životností přepravováno z Unie do třetí země, měl by vývozce předložit listinné důkazy schválené příslušným orgánem v zemi určení, které potvrzují, že podmínky zpracování jsou ***v zásadě*** rovnocenné požadavkům tohoto nařízení a požadavkům na ochranu ***lidského*** zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie, v souladu s nařízením (EU) [nové nařízení o přepravě odpadů].	(67) V případě, že je vozidlo s ukončenou životností přepravováno z Unie do třetí země, měl by vývozce předložit listinné důkazy schválené příslušným orgánem v zemi určení, které potvrzují, že podmínky zpracování jsou rovnocenné požadavkům tohoto nařízení a požadavkům na ochranu zdraví a životního prostředí stanoveným v jiných právních předpisech Unie, v souladu s nařízením (EU) [nové nařízení o přepravě odpadů].

Or. en

Pozměňovací návrh 399
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 68

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(68) S cílem zajistit, aby vozidla s ukončenou životností byla zpracována způsobem udržitelným z hlediska životního prostředí, je důležité jasně stanovit status vozidla po celou dobu jeho životnosti, zejména v situacích, kdy je třeba rozlišit ojetá vozidla od vozidel s ukončenou životností. Vlastník vozidla, který hodlá převést vlastnictví ojetého vozidla, by měl být zejména povinen prokázat, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností. ***Pro posouzení statusu ojetého vozidla by měl jeho vlastník, ostatní hospodářské subjekty a příslušné orgány ověřit, zda jsou splněna konkrétní kritéria určující, že se jedná o vozidlo s ukončenou životností, či nikoli. Za účelem zohlednění technického a vědeckého pokroku by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy I, která stanoví kritéria, kdy se jedná o vozidlo s ukončenou životností.***	(68) S cílem zajistit, aby vozidla s ukončenou životností byla zpracována způsobem udržitelným z hlediska životního prostředí, je důležité jasně stanovit status vozidla po celou dobu jeho životnosti, zejména v situacích, kdy je třeba rozlišit ojetá vozidla od vozidel s ukončenou životností. Vlastník vozidla, který hodlá převést vlastnictví ojetého vozidla, by měl být zejména povinen prokázat, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností.

Or. fr

Pozměňovací návrh 400
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 68

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(68) S cílem zajistit, aby vozidla s ukončenou životností byla zpracována způsobem udržitelným z hlediska životního prostředí, je důležité jasně stanovit status vozidla po celou dobu jeho životnosti, zejména v situacích, kdy je třeba rozlišit ojetá vozidla od vozidel s ukončenou životností. Vlastník vozidla, který hodlá	(68) S cílem zajistit, aby vozidla s ukončenou životností byla zpracována způsobem udržitelným z hlediska životního prostředí, je důležité jasně stanovit status vozidla po celou dobu jeho životnosti, zejména v situacích, kdy je třeba rozlišit ojetá vozidla od vozidel s ukončenou životností. Vlastník vozidla, který hodlá

převést vlastnictví ojetého vozidla, by měl být ***zejména povinen prokázat***, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností. ***Pro posouzení statusu ojetého*** vozidla ***by měl jeho vlastník***, ***ostatní hospodářské subjekty*** a ***příslušné*** orgány ***ověřit, zda jsou splněna konkrétní kritéria určující***, že ***se jedná o*** vozidlo s ukončenou životností, ***či nikoli***. Za účelem zohlednění technického a vědeckého pokroku by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy I, která stanoví kritéria, kdy se jedná o vozidlo s ukončenou životností.

převést vlastnictví ojetého vozidla, by měl být ***každé fyzické nebo právnické osobě, která má v úmyslu vozidlo koupit, nebo příslušným orgánům poskytnout dokumentaci prokazující***, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností. ***Tato dokumentace by měla sestávat z platného osvědčení o technické způsobilosti*** vozidla ***nebo, není-li k dispozici, z posouzení***, ***které je v souladu s přílohou I*** a ***bylo ověřeno příslušnými*** orgány ***nebo jinými subjekty certifikovanými členskými státy. V případě pochybností o tom***, že ***by ojeté*** vozidlo ***mohlo být vozidlem*** s ukončenou životností, ***by příslušné orgány nebo subjekty certifikované členskými státy měly mít možnost požadovat, aby vlastník vozidla předložil další dokumentaci***. Za účelem zohlednění technického a vědeckého pokroku by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o změnu přílohy I, která stanoví kritéria, kdy se jedná o vozidlo s ukončenou životností.

Or. en

Pozměňovací návrh 401
Beatrice Timgren

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 68

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(68) S cílem zajistit, aby vozidla s ukončenou životností byla zpracována způsobem udržitelným z hlediska životního prostředí, je důležité jasně stanovit status vozidla po celou dobu jeho životnosti, zejména v situacích, kdy je třeba rozlišit ojetá vozidla od vozidel s ukončenou životností. Vlastník vozidla, který hodlá převést vlastnictví ojetého vozidla, by měl být zejména povinen prokázat, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností.	(68) S cílem zajistit, aby vozidla s ukončenou životností byla zpracována způsobem udržitelným z hlediska životního prostředí, je důležité jasně stanovit status vozidla po celou dobu jeho životnosti, zejména v situacích, kdy je třeba rozlišit ojetá vozidla od vozidel s ukončenou životností. Vlastník vozidla, který hodlá převést vlastnictví ojetého vozidla, by měl být zejména povinen prokázat, že se nejedná o vozidlo s ukončenou životností.

Pro posouzení statusu ojetého vozidla by ***měl jeho vlastník, ostatní hospodářské subjekty a*** příslušné orgány ***ověřit, zda jsou splněna konkrétní kritéria určující***, že ***se jedná o vozidlo*** s ukončenou životností***, či nikoli***. ***Za účelem zohlednění technického a vědeckého pokroku*** by ***měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie***, ***pokud jde o změnu přílohy I***, ***která stanoví kritéria, kdy se jedná o vozidlo s ukončenou životností***.

Důkazní břemeno by však nemělo nepřiměřeně ležet na vlastnících vozidel. Dodatečná dokumentace by ***měla být vyžadována pouze v případě, že*** příslušné orgány ***předloží jasné a podstatné důkazy o tom***, že ***vozidlo splňuje kritéria pro vozidla*** s ukončenou životností. ***Bez těchto důkazů*** by ***se mělo mít za to, že ojeté vozidlo je vhodné k dalšímu prodeji nebo vývozu***, ***čímž se zabrání zbytečným byrokratickým překážkám***, ***které by mohly bránit legálním transakcím a zvyšovat spotřebitelům náklady***.

Or. en

Pozměňovací návrh 402
Beatrice Timgren

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 69

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(69) Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“[59] zdůraznil, že je třeba, aby Komise navrhla nová opatření k řešení vnější environmentální stopy Unie spojené s vývozem vozidel s ukončenou životností a ojetých vozidel. Vzhledem k tomu, že vývoz ojetých vozidel způsobuje závažné problémy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví***, *jak dokládá Program OSN pro životní prostředí*[60]*,*** a že Unie je největším vývozcem ojetých vozidel na světě, je nezbytné stanovit na úrovni Unie konkrétní požadavky upravující vývoz ojetých vozidel ***[z Unie]***. ***Požadavky by měly být založeny na objektivních kritériích, podle kterých ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností a má být způsobilé k provozu*** na ***pozemních komunikacích podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU*[61]***. To by mělo zajistit***, ***aby do třetí země mohla být vyvážena pouze ojetá*** vozidla***, která jsou***	(69) Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“[59] zdůraznil, že je třeba, aby Komise navrhla nová opatření k řešení vnější environmentální stopy Unie spojené s vývozem vozidel s ukončenou životností a ojetých vozidel. Vzhledem k tomu, že vývoz ojetých vozidel způsobuje závažné problémy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví a že Unie je největším vývozcem ojetých vozidel na světě, je nezbytné stanovit na úrovni Unie konkrétní požadavky upravující vývoz ojetých vozidel. ***Tato opatření by však neměla představovat nepřiměřenou administrativní zátěž pro vlastníky vozidel nebo podniky zabývající se zákonným obchodem.*** Na ***vozidla by se neměla vztahovat vývozní omezení***, ***pokud nebyla formálně označena za*** vozidla ***s ukončenou životností*** na ***základě právně závazného rozhodnutí vyplývajícího*** z ***řádného postupu***. ***Automatizovaná***

vhodná k provozu na ***silnicích Unie, čímž se sníží riziko, že vývoz ojetých vozidel*** z ***Unie přispěje ke znečištění ovzduší nebo dopravním nehodám ve třetích zemích***. ***Aby celní orgány mohly ověřit, že jsou tyto požadavky při vývozu splněny, měla by být každá osoba vyvážející ojeté vozidlo povinna poskytnout těmto orgánům identifikační číslo vozidla a prohlášení potvrzující, že ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností a že je považováno za způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.***

posouzení nebo předpokládaná označení (za vozidlo s ukončenou životností***) by neměly být důvodem pro odepření vývozních práv***.

---

[59] COM(2021)***400***

[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

[61] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).

---

[59] COM(2021)***0400.***

Or. en

Pozměňovací návrh 403
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 69

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(69) Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“[59] zdůraznil, že je třeba, aby Komise navrhla nová opatření k řešení vnější environmentální stopy Unie spojené s vývozem vozidel s ukončenou životností a ojetých vozidel. Vzhledem k tomu, že vývoz ojetých vozidel způsobuje závažné problémy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví, jak dokládá Program	(69) Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“[59] zdůraznil, že je třeba, aby Komise navrhla nová opatření k řešení vnější environmentální stopy Unie spojené s vývozem vozidel s ukončenou životností a ojetých vozidel. Vzhledem k tomu, že vývoz ojetých vozidel způsobuje závažné problémy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví, jak dokládá Program

OSN pro životní prostředí[60], a že Unie je největším vývozcem ojetých vozidel na světě, je nezbytné stanovit na úrovni Unie konkrétní požadavky upravující vývoz ojetých vozidel [z Unie]. Požadavky by měly být založeny na objektivních kritériích, podle kterých ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností ***a*** má být způsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU[61]. To by mělo zajistit, aby do třetí země mohla být vyvážena pouze ojetá vozidla, která jsou vhodná k provozu na silnicích Unie, čímž se sníží riziko, že vývoz ojetých vozidel z Unie přispěje ke znečištění ovzduší nebo dopravním nehodám ve třetích zemích. Aby celní orgány mohly ověřit, že jsou tyto požadavky při vývozu splněny, měla by být každá osoba vyvážející ojeté vozidlo povinna poskytnout těmto orgánům identifikační číslo vozidla ***a*** prohlášení potvrzující, že ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností a že je ***považováno za*** způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.

OSN pro životní prostředí[60], a že Unie je největším vývozcem ojetých vozidel na světě, je nezbytné stanovit na úrovni Unie konkrétní požadavky upravující vývoz ojetých vozidel [z Unie]. Požadavky by měly být založeny na objektivních kritériích, podle kterých ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností***,*** má být způsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU[61] ***a splňuje konkrétní environmentální normy / mezní hodnoty emisí***. To by mělo zajistit, aby do třetí země mohla být vyvážena pouze ojetá vozidla, která jsou vhodná k provozu na silnicích Unie, čímž se sníží riziko, že vývoz ojetých vozidel z Unie přispěje ke znečištění ovzduší nebo dopravním nehodám ve třetích zemích. Aby celní orgány mohly ověřit, že jsou tyto požadavky při vývozu splněny, měla by být každá osoba vyvážející ojeté vozidlo povinna poskytnout těmto orgánům identifikační číslo vozidla***,*** prohlášení potvrzující, že ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností a ***důkaz potvrzující,*** že je způsobilé k provozu na pozemních komunikacích. ***Kromě toho by měly být stanoveny limity pro stáří vozidel, která lze vyvážet. Tím se zabrání tomu, že by se do třetích zemí vyvážela vozidla, která nejvíce znečišťují a poškozují lidské zdraví.***

---

[59] COM(2021)***400***

[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

[61] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).

---

[59] COM(2021)***0400.***

[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

[61] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).

Or. en

Pozměňovací návrh 404
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 69

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(69) Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“[59] zdůraznil, že je třeba, aby Komise navrhla nová opatření k řešení vnější environmentální stopy Unie spojené s vývozem vozidel s ukončenou životností a ojetých vozidel. Vzhledem k tomu, že vývoz ojetých vozidel způsobuje závažné problémy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví, jak dokládá Program OSN pro životní prostředí[60], a že Unie je největším vývozcem ojetých vozidel na světě, je nezbytné stanovit na úrovni Unie konkrétní požadavky upravující vývoz ojetých vozidel [z Unie]. Požadavky by měly být založeny na objektivních kritériích, podle kterých ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností ***a*** má být způsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU***[61]***. To by mělo zajistit, aby do třetí země mohla být vyvážena pouze ojetá vozidla, která jsou vhodná k provozu na silnicích Unie, čímž se sníží riziko, že vývoz ojetých vozidel z Unie přispěje ke znečištění ovzduší nebo dopravním nehodám ve třetích zemích. Aby celní orgány mohly ověřit, že jsou tyto požadavky při vývozu splněny, měla by být každá osoba vyvážející ojeté vozidlo povinna poskytnout těmto orgánům identifikační číslo vozidla a prohlášení potvrzující, že ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností a že je považováno za způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.	(69) Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“[59] zdůraznil, že je třeba, aby Komise navrhla nová opatření k řešení vnější environmentální stopy Unie spojené s vývozem vozidel s ukončenou životností a ojetých vozidel. Vzhledem k tomu, že vývoz ojetých vozidel způsobuje závažné problémy v oblasti životního prostředí a veřejného zdraví, jak dokládá Program OSN pro životní prostředí[60], a že Unie je největším vývozcem ojetých vozidel na světě, je nezbytné stanovit na úrovni Unie konkrétní požadavky upravující vývoz ojetých vozidel [z Unie]. Požadavky by měly být založeny na objektivních kritériích, podle kterých ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností***,*** má být způsobilé k provozu na pozemních komunikacích podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ***a má být zařazeno do vnitrostátního systému registrace vozidel***. To by mělo zajistit, aby do třetí země mohla být vyvážena pouze ojetá vozidla, která jsou vhodná k provozu na silnicích Unie, čímž se sníží riziko, že vývoz ojetých vozidel z Unie přispěje ke znečištění ovzduší nebo dopravním nehodám ve třetích zemích. Aby celní orgány mohly ověřit, že jsou tyto požadavky při vývozu splněny, měla by být každá osoba vyvážející ojeté vozidlo povinna poskytnout těmto orgánům identifikační číslo vozidla a prohlášení potvrzující, že ojeté vozidlo není vozidlem s ukončenou životností a že je považováno za způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.
_____	_____

[59] COM(2021)***400***

[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

[61] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).

[59] COM(2021)***0400.***

[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

[61] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).

Or. en

Pozměňovací návrh 405
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 70

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(70) Je důležité zavést mechanismus, který umožní účinně ověřovat soulad ojetých vozidel s požadavky na vývoz***, aniž by byl ztěžován obchod mezi Unií a třetími zeměmi***. Komise by proto měla zavést elektronický systém, který by orgánům členských států umožnil vyměňovat si v reálném čase informace o identifikačním čísle vozidla a stavu technické způsobilosti ojetých vozidel určených k vývozu. S ohledem na stávající vlastnosti a funkce spojené se sdílením informací o vozidlech registrovaných v Unii mezi orgány pro registraci vozidel vyvinula Komise platformu pro výměnu zpráv MOVE-HUB, která slouží k propojení vnitrostátních elektronických registrů členských států. Platforma v současné době zabezpečuje propojení registrů podniků silniční dopravy (ERRU), registrů řidičských průkazů (RESPER), propojení registrů pro výcvik řidičů z povolání (ProDriveNet), oznamování závad při silničních kontrolách vozidel (RSI) a propojení registrů karet tachografu řidiče	(70) Je důležité zavést mechanismus, který umožní účinně ověřovat soulad ojetých vozidel s požadavky na vývoz. Komise by proto měla zavést elektronický systém, který by orgánům členských států umožnil vyměňovat si ***a ověřovat*** v reálném čase informace o identifikačním čísle vozidla a stavu technické způsobilosti ojetých vozidel určených k vývozu. S ohledem na stávající vlastnosti a funkce spojené se sdílením informací o vozidlech registrovaných v Unii mezi orgány pro registraci vozidel vyvinula Komise platformu pro výměnu zpráv MOVE-HUB, která slouží k propojení vnitrostátních elektronických registrů členských států. Platforma v současné době zabezpečuje propojení registrů podniků silniční dopravy (ERRU), registrů řidičských průkazů (RESPER), propojení registrů pro výcvik řidičů z povolání (ProDriveNet), oznamování závad při silničních kontrolách vozidel (RSI) a propojení registrů karet tachografu řidiče (TACHOnet). Funkce platformy MOVE-

(TACHOnet). Funkce platformy MOVE-HUB by proto měly být dále rozšířeny, aby umožňovaly výměnu informací o identifikačním čísle vozidla ***a*** stavu technické způsobilosti ojetých vozidel určených k vývozu. Aby mohly celní orgány elektronicky a automaticky ověřit, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje požadavky na vývoz, měl by být elektronický systém provozovaný platformou MOVE-HUB propojen s jednotným portálem EU pro oblast celnictví v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2399[62]. Toto nařízení stanoví komplexní rámec automatizovaných kontrol, které se vztahují na konkrétní necelní formalitu Unie. Proto by toto nařízení mělo stanovit hlavní prvky, které mají být kontrolovány, zatímco technické aspekty provádění této kontroly by byly stanoveny podle nařízení (EU) 2022/2399.

HUB by proto měly být dále rozšířeny, aby umožňovaly výměnu ***a ověření*** informací o identifikačním čísle vozidla***,*** stavu technické způsobilosti ojetých vozidel určených k vývozu ***a o plnění konkrétních environmentálních norem těmito vozidly***. Aby mohly celní orgány elektronicky a automaticky ověřit, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje požadavky na vývoz, měl by být elektronický systém provozovaný platformou MOVE-HUB propojen s jednotným portálem EU pro oblast celnictví v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2399[62]. Toto nařízení stanoví komplexní rámec automatizovaných kontrol, které se vztahují na konkrétní necelní formalitu Unie. Proto by toto nařízení mělo stanovit hlavní prvky, které mají být kontrolovány, zatímco technické aspekty provádění této kontroly by byly stanoveny podle nařízení (EU) 2022/2399.

---

[62] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2399 ze dne 23. listopadu 2022, kterým se zřizuje jednotný portál Evropské unie pro oblast celnictví a mění nařízení (EU) č. 952/2013 (Úř. věst. L 317, 9.12.2022, s. 1).

[62] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2399 ze dne 23. listopadu 2022, kterým se zřizuje jednotný portál Evropské unie pro oblast celnictví a mění nařízení (EU) č. 952/2013 (Úř. věst. L 317, 9.12.2022, s. 1).

Or. en

Pozměňovací návrh 406
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 73

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(73) Je důležité, aby celní orgány mohly provádět kontroly ojetých vozidel určených k vývozu v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013[63]. Značná část ojetých vozidel	(73) Je důležité, aby celní orgány mohly provádět kontroly ojetých vozidel určených k vývozu v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013[63]. ***Ačkoli v současné době***

opouštějících Unii směřuje do zemí, kde jsou nebo mohou být zavedeny požadavky na dovoz, například požadavky na stáří vozidla nebo ***jeho emise***. Je důležité, aby celní orgány mohly elektronicky a automaticky ověřit – prostřednictvím jednotného portálu EU pro oblast celnictví –, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje tyto požadavky, pokud informace o těchto požadavcích dotčené třetí země oficiálně sdělí Komisi. V zájmu ochrany životního prostředí a bezpečnosti silničního provozu ve třetích zemích by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení těchto požadavků.

[63] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1).

neexistují žádné zvláštní podmínky pro vývoz ojetých vozidel z Unie, třetí země stále častěji zavádějí zvláštní podmínky pro dovoz ojetých vozidel, jako jsou požadavky týkající se stáří nebo emisních norem vozidel. Značná část ojetých vozidel opouštějících Unii směřuje do zemí, kde jsou nebo mohou být zavedeny požadavky na dovoz, například požadavky na stáří vozidla nebo ***plnění emisních norem***. Je důležité, aby celní orgány mohly elektronicky a automaticky ověřit – prostřednictvím jednotného portálu EU pro oblast celnictví –, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje tyto požadavky, pokud informace o těchto požadavcích dotčené třetí země oficiálně sdělí Komisi***. Komise by měla zveřejnit a zpřístupnit informace týkající se těchto požadavků zaváděných třetími zeměmi***. V zájmu ochrany životního prostředí a bezpečnosti silničního provozu ve třetích zemích by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení těchto požadavků.

[63] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1).

Or. en

Pozměňovací návrh 407
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 73

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(73) Je důležité, aby celní orgány mohly provádět kontroly ojetých vozidel určených k vývozu v souladu s nařízením	(73) Je důležité, aby celní orgány mohly provádět kontroly ojetých vozidel určených k vývozu v souladu s nařízením

Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013[63]. Značná část ojetých vozidel opouštějících Unii směřuje do zemí, kde jsou nebo mohou být zavedeny požadavky na dovoz, například požadavky na stáří vozidla nebo jeho emise. Je důležité, aby celní orgány mohly elektronicky a automaticky ověřit – prostřednictvím jednotného portálu EU pro oblast celnictví –, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje tyto požadavky, pokud informace o těchto požadavcích dotčené třetí země oficiálně sdělí Komisi. V zájmu ochrany životního prostředí a bezpečnosti silničního provozu ve třetích zemích by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení těchto požadavků.

[63] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1).

Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013[63]. ***Přednostně by proto měla být určena kontrolní oblast, což by umožnilo větší celní kontroly a koordinovaný postup celních orgánů.*** Značná část ojetých vozidel opouštějících Unii směřuje do zemí, kde jsou nebo mohou být zavedeny požadavky na dovoz, například požadavky na stáří vozidla nebo jeho emise. Je důležité, aby celní orgány mohly elektronicky a automaticky ověřit – prostřednictvím jednotného portálu EU pro oblast celnictví ***nebo prostřednictvím konkrétních celních kontrol*** –, zda ojeté vozidlo určené k vývozu splňuje tyto požadavky, pokud informace o těchto požadavcích dotčené třetí země oficiálně sdělí Komisi. V zájmu ochrany životního prostředí a bezpečnosti silničního provozu ve třetích zemích by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o stanovení těchto požadavků.

[63] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie (Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1).

Or. en

Pozměňovací návrh 408
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 76

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(76) Kontroly by se měly vztahovat na dodržování ustanovení o vývozu ojetých vozidel a o zpracování vozidel s ukončenou životností. Každý rok by se kontroly měly týkat alespoň 10 %	(76) Kontroly by se měly vztahovat na dodržování ustanovení o vývozu ojetých vozidel a o zpracování vozidel s ukončenou životností. Každý rok by se kontroly měly týkat alespoň 10 %

autorizovaných zpracovatelských zařízení a provozovatelů. Kontrole by měla být podrobena také pracoviště provozovatelů zařízení oprav a údržby. Je třeba zdůraznit, že kontroly prováděné podle tohoto nařízení by měly doplňovat kontroly přepravy vozidel s ukončenou životností, které jsou komplexně upraveny v nařízení [OP]: nové nařízení o přepravě odpadů].	autorizovaných zpracovatelských zařízení a provozovatelů. Kontrole by měla být podrobena také pracoviště provozovatelů zařízení oprav a údržby***, sběrná místa a další zařízení a hospodářské subjekty, které mohou zpracovávat vozidla s ukončenou životností nebo prodávat ojetá vozidla nebo jejich náhradní díly a konstrukční části***. Je třeba zdůraznit, že kontroly prováděné podle tohoto nařízení by měly doplňovat kontroly přepravy vozidel s ukončenou životností, které jsou komplexně upraveny v nařízení [OP]: nové nařízení o přepravě odpadů].
	Or. en

Pozměňovací návrh 409
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 76

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(76) Kontroly by se měly vztahovat na dodržování ustanovení o vývozu ojetých vozidel a o zpracování vozidel s ukončenou životností. Každý rok by se kontroly měly týkat alespoň ***10*** % autorizovaných zpracovatelských zařízení a provozovatelů. Kontrole by měla být podrobena také pracoviště provozovatelů zařízení oprav a údržby. Je třeba zdůraznit, že kontroly prováděné podle tohoto nařízení by měly doplňovat kontroly přepravy vozidel s ukončenou životností, které jsou komplexně upraveny v nařízení [OP]: nové nařízení o přepravě odpadů].	(76) Kontroly by se měly vztahovat na dodržování ustanovení o vývozu ojetých vozidel a o zpracování vozidel s ukončenou životností. Každý rok by se kontroly měly týkat alespoň ***20*** % autorizovaných zpracovatelských zařízení a provozovatelů. Kontrole by měla být podrobena také pracoviště provozovatelů zařízení oprav a údržby. Je třeba zdůraznit, že kontroly prováděné podle tohoto nařízení by měly doplňovat kontroly přepravy vozidel s ukončenou životností, které jsou komplexně upraveny v nařízení [OP]: nové nařízení o přepravě odpadů].
	Or. en

Pozměňovací návrh 410
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 77

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(77) Členské státy by měly zavést mechanismy spolupráce na vnitrostátní a mezinárodní úrovni, aby kontroly mohly probíhat efektivně. Tyto mechanismy by měly umožňovat výměnu údajů o registraci vozidel, které jsou nezbytné pro sledování vozidel a kontrolu, zda byla po dosažení fáze ukončení životnosti řádně zpracována.	(77) Členské státy by měly zavést mechanismy spolupráce na vnitrostátní a mezinárodní úrovni, aby kontroly mohly probíhat efektivně ***s cílem usnadnit prevenci a odhalování nezákonného zpracování a vývozu vozidel s ukončenou životností a trvale řešit otázku „pohřešovaných vozidel“***. Tyto mechanismy by měly umožňovat výměnu údajů o registraci vozidel, které jsou nezbytné pro sledování vozidel a kontrolu, zda byla po dosažení fáze ukončení životnosti řádně zpracována.

Or. en

Pozměňovací návrh 411
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 78

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(78) Členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná donucovací opatření k řešení nezákonného zpracování vozidel s ukončenou životností, aby se předešlo škodám na životním prostředí nebo lidském zdraví v důsledku těchto činností. Na každé zařízení nebo podnik, který zpracovává vozidla s ukončenou životností bez platného povolení nebo v rozporu s podmínkami či požadavky stanovenými v povolení, by se proto měly vztahovat sankce. Členské státy by měly zvážit i další opatření, jako je odebrání povolení nebo pozastavení činnosti provozovatele, aby zajistily účinné dodržování tohoto nařízení.	(78) Členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná donucovací opatření k řešení nezákonného zpracování vozidel s ukončenou životností, aby se předešlo škodám na životním prostředí nebo lidském zdraví v důsledku těchto činností***, a rovněž k řešení problému pohřešovaných vozidel a vyvážených vozidel nesplňujících požadavky***. Na každé zařízení nebo podnik, který zpracovává vozidla s ukončenou životností bez platného povolení nebo v rozporu s podmínkami či požadavky stanovenými v povolení, by se proto měly vztahovat sankce. Členské státy by měly zvážit i další opatření, jako je odebrání povolení nebo pozastavení činnosti provozovatele, aby

zajistily účinné dodržování tohoto nařízení.

Or. en

Pozměňovací návrh 412
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 78

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(78) Členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná donucovací opatření k řešení nezákonného zpracování vozidel s ukončenou životností, aby se předešlo škodám na životním prostředí nebo ***lidském*** zdraví v důsledku těchto činností. Na každé zařízení nebo podnik, který zpracovává vozidla s ukončenou životností bez platného povolení nebo v rozporu s podmínkami či požadavky stanovenými v povolení, by se proto měly vztahovat sankce. Členské státy by měly zvážit i další opatření, jako je odebrání povolení nebo pozastavení činnosti provozovatele, aby zajistily účinné dodržování tohoto nařízení.	(78) Členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná donucovací opatření k řešení nezákonného zpracování vozidel s ukončenou životností, aby se předešlo škodám na životním prostředí nebo zdraví v důsledku těchto činností. Na každé zařízení nebo podnik, který zpracovává vozidla s ukončenou životností bez platného povolení nebo v rozporu s podmínkami či požadavky stanovenými v povolení, by se proto měly vztahovat sankce. Členské státy by měly zvážit i další opatření, jako je odebrání povolení nebo pozastavení činnosti provozovatele, aby zajistily účinné dodržování tohoto nařízení.

Or. en

Pozměňovací návrh 413
Sara Matthieu, David Cormand

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 78 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(78a) Aby byla zajištěna účinná spolupráce mezi členskými státy, měla by být zřízena koordinační síť pro vymáhání práva, na kterou by měla dohlížet Komise. Účelem této sítě by měla být projednávání opakujících se problémů s prosazováním

požadavků, výměna osvědčených postupů a zkoumání harmonizovaného rámce pro přijímání nápravných opatření a sankcí.

Or. en

Pozměňovací návrh 414
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 86

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(86) Za jeden z hlavních problémů při provádění směrnice 2000/53/ES jsou považována pohřešovaná vozidla. Neexistence efektivního systému, který by umožňoval výměnu informací o stavu registrace vozidel mezi členskými státy v reálném čase, ztěžuje sledovatelnost a byla označena za příčinu vysokého počtu „pohřešovaných vozidel“ v Unii. Komise by měla pro účely řešení tohoto problému navrhnout revizi směrnice Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel[67]. Tato revize by měla vyžadovat, aby členské státy u vozidel registrovaných na jejich území elektronicky zaznamenávaly údaje umožňující řádně zdokumentovat důvody pro zrušení registrace vozidla, zejména pokud bylo vozidlo zpracováno jako vozidlo s ukončenou životností v autorizovaném zpracovatelském zařízení, přeregistrováno v jiném členském státě, vyvezeno do třetí země mimo Unii nebo odcizeno. Aby se zabránilo nezákonné demontáži nebo vývozu vozidel, která byla dočasně vyřazena z registru, měli by být vlastníci vozidel navíc povinni neprodleně oznámit vnitrostátnímu orgánu pro registraci vozidel veškeré změny ve vlastnictví vozidel. Tyto změny doplňují stávající požadavky uložené členským státům, pokud jde o elektronické zaznamenávání	(86) Za jeden z hlavních problémů při provádění směrnice 2000/53/ES jsou považována pohřešovaná vozidla. Neexistence efektivního systému, který by umožňoval výměnu informací o stavu registrace vozidel mezi členskými státy v reálném čase, ztěžuje sledovatelnost a byla označena za příčinu vysokého počtu „pohřešovaných vozidel“ v Unii. Komise by měla pro účely řešení tohoto problému ***v přiměřené lhůtě*** navrhnout revizi směrnice Rady 1999/37/ES o registračních dokladech vozidel[67]. Tato revize by měla vyžadovat, aby členské státy u vozidel registrovaných na jejich území elektronicky zaznamenávaly údaje umožňující řádně zdokumentovat důvody pro zrušení registrace vozidla, zejména pokud bylo vozidlo zpracováno jako vozidlo s ukončenou životností v autorizovaném zpracovatelském zařízení, přeregistrováno v jiném členském státě, vyvezeno do třetí země mimo Unii nebo odcizeno. Aby se zabránilo nezákonné demontáži nebo vývozu vozidel, která byla dočasně vyřazena z registru, měli by být vlastníci vozidel navíc povinni neprodleně oznámit vnitrostátnímu orgánu pro registraci vozidel veškeré změny ve vlastnictví vozidel. Tyto změny doplňují stávající požadavky uložené členským státům, pokud jde o elektronické

údajů o všech vozidlech registrovaných na jejich území, a navazují na ně.

[67] Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57).

zaznamenávání údajů o všech vozidlech registrovaných na jejich území, a navazují na ně.

[67] Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57).

Or. en

Pozměňovací návrh 415
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 87

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(87) Vzhledem k potřebě zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zohlednit vědecký pokrok by Komise měla předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení a jeho dopadu na fungování jednotného trhu a životní prostředí. Komise by měla do své zprávy zahrnout hodnocení ustanovení o projektování nových vozidel, včetně cílů pro opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, včetně cílů recyklace, a o sankcích, jakož i posouzení potřeby a proveditelnosti dalšího rozšíření oblasti působnosti tohoto nařízení na některá vozidla kategorie L, těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla. Toto posouzení by se mělo zaměřit nejen na aspekty týkající se zpracování vozidel s ukončenou životností, ale také na význam a přidanou hodnotu stanovení požadavků na projektování.	(87) Vzhledem k potřebě zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zohlednit vědecký pokrok by Komise měla předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení a jeho dopadu na fungování jednotného trhu a životní prostředí. Komise by měla do své zprávy zahrnout hodnocení ustanovení o projektování nových vozidel, včetně cílů pro opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, včetně cílů recyklace, a o sankcích, jakož i posouzení potřeby a proveditelnosti dalšího rozšíření oblasti působnosti tohoto nařízení na některá vozidla kategorie L, těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla. Toto posouzení by se mělo zaměřit nejen na aspekty týkající se zpracování vozidel s ukončenou životností, ale také na význam a přidanou hodnotu stanovení požadavků na projektování ***a na dopad opatření zaměřených na řešení problému „pohřešovaných vozidel“, a zejména na nedovolené zpracování a vývoz vozidel s***

ukončenou životností.

Or. en

Pozměňovací návrh 416
Laurent Castillo

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 87

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(87) Vzhledem k potřebě zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zohlednit vědecký pokrok by Komise měla předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení a jeho dopadu na fungování jednotného trhu a životní prostředí. Komise by měla do své zprávy zahrnout hodnocení ustanovení o projektování nových vozidel, včetně cílů pro opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, včetně cílů recyklace, a o sankcích, jakož i posouzení potřeby a proveditelnosti dalšího rozšíření oblasti působnosti tohoto nařízení na některá vozidla kategorie L, těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla. Toto posouzení by se mělo zaměřit nejen na aspekty týkající se zpracování vozidel s ukončenou životností, ale také na význam a přidanou hodnotu stanovení požadavků na projektování.	(87) Vzhledem k potřebě zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a zohlednit vědecký pokrok by Komise měla předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení a jeho dopadu na fungování jednotného trhu a životní prostředí***, do níž by měl být zahrnut i vývoz, včetně nelegálních dodávek***. Komise by měla do své zprávy zahrnout hodnocení ustanovení o projektování nových vozidel, včetně cílů pro opětovnou použitelnost, recyklovatelnost a využitelnost, o nakládání s vozidly s ukončenou životností, včetně cílů recyklace, a o sankcích, jakož i posouzení potřeby a proveditelnosti dalšího rozšíření oblasti působnosti tohoto nařízení na některá vozidla kategorie L, těžká nákladní vozidla a jejich přípojná vozidla. Toto posouzení by se mělo zaměřit nejen na aspekty týkající se zpracování vozidel s ukončenou životností, ale také na význam a přidanou hodnotu stanovení požadavků na projektování.

Or. en

Pozměňovací návrh 417
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 95

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(95) Použití všech ustanovení týkajících se vozidel kategorií ***L₃e–L***$_7$e, M_2, M_3, N_2, N_3 a O by mělo být odloženo, aby hospodářské subjekty měly dostatek času na splnění nových požadavků. To je důležité zejména s ohledem na povolení pro autorizovaná zpracovatelská zařízení, která jsou schopna odstraňovat z těchto vozidel znečišťující látky a provádět jejich další zpracování.	(95) Použití všech ustanovení týkajících se vozidel kategorií ***L1e–L***$_7$e, M_2, M_3, N_2, N_3 a O by mělo být odloženo, aby hospodářské subjekty měly dostatek času na splnění nových požadavků. To je důležité zejména s ohledem na povolení pro autorizovaná zpracovatelská zařízení, která jsou schopna odstraňovat z těchto vozidel znečišťující látky a provádět jejich další zpracování.

Or. en

Pozměňovací návrh 418
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 97

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(97) Jelikož cílů tohoto nařízení, tj. přispět k fungování jednotného trhu, předcházet nepříznivým dopadům nakládání s vozidly s ukončenou životností a omezovat je a zajistit vysokou úroveň ochrany ***lidského*** zdraví a životního prostředí, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, ale může jich být z důvodu potřeby harmonizace lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,	(97) Jelikož cílů tohoto nařízení, tj. přispět k fungování jednotného trhu, předcházet nepříznivým dopadům nakládání s vozidly s ukončenou životností a omezovat je a zajistit vysokou úroveň ochrany zdraví a životního prostředí, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, ale může jich být z důvodu potřeby harmonizace lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

Or. en