Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
2024-2029

Επιτροπή Περιβάλλοντος, Κλίματος και Ασφάλειας των Τροφίμων
Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών

2023/0284(COD)

24.2.2025

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ
212 - 418

Σχέδιο έκθεσης
Jens Gieseke, Paulius Saudargas
(PE768.004v01-00)

Απαιτήσεις κυκλικότητας για τον σχεδιασμό των οχημάτων και τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2018/858 και 2019/1020 και κατάργηση των οδηγιών 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ

Πρόταση κανονισμού
(COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))

Τροπολογία 212
Laurent Castillo

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική αναφορά 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 114,	Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 114 ***και το άρθρο 192 παράγραφος 1 σε συνδυασμό με τα άρθρα 14 έως 45, το άρθρο 46 και το άρθρο 48 του παρόντος κανονισμού***,

Or. en

Τροπολογία 213
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική αναφορά 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως ***το άρθρο*** 114,	Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως ***τα άρθρα*** 114 ***και 192***,

Or. en

Αιτιολόγηση

Με την παρούσα πρόταση συγχωνεύονται η νομοθεσία για την έγκριση τύπου με το άρθρο 114 ως νομική βάση και η νομοθεσία για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους με το άρθρο 192 ως νομική βάση. Ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμο να παρέχεται διπλή νομική βάση, όπως στην περίπτωση του κανονισμού για τις μπαταρίες.

Τροπολογία 214
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική αναφορά 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως ***το άρθρο*** 114,	Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως ***τα άρθρα*** 114 ***και 192***,

Or. en

Τροπολογία 215
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(1) Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2019 σχετικά με την «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»[37] ***(η «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»), είναι η αναπτυξιακή στρατηγική της Ευρώπης που*** αποσκοπεί ***στον μετασχηματισμό της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία, με μια σύγχρονη, αποδοτική*** ως προς τη χρήση των πόρων ***και ανταγωνιστική οικονομία, με μηδενικές καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου το αργότερο έως το 2050 και*** όπου ***η οικονομική ανάπτυξη είναι αποσυνδεδεμένη από τη χρήση πόρων. Προκειμένου οι πολιτικές της Ένωσης για τα προϊόντα να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε παγκόσμιο επίπεδο, πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα προϊόντα που διατίθενται και πωλούνται στην Ένωση αποτελούν αντικείμενο βιώσιμης προμήθειας, κατασκευής και επεξεργασίας στο τέλος του κύκλου ζωής τους***.	(1) Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2019 σχετικά με την «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»[37] αποσκοπεί ***στη δημιουργία μιας πιο βιώσιμης και αποδοτικής*** ως προς τη χρήση των πόρων ***οικονομίας, αλλά δεν πρόκειται για μια συμβατική αναπτυξιακή στρατηγική, δεδομένου ότι δίνει προτεραιότητα στη βιωσιμότητα και στην κανονιστική παρέμβαση έναντι της οικονομικής ανάπτυξης, της δημιουργίας θέσεων εργασίας και της βιομηχανικής ανταγωνιστικότητας. Βασικό μέλημα αποτελεί ο αντίκτυπός της στην ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία, όπου οι αυστηροί στόχοι εκπομπών και οι υποχρεώσεις εξηλεκτρισμού ασκούν σημαντική πίεση στις αυτοκινητοβιομηχανίες. Οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές αντιμετωπίζουν έντονο παγκόσμιο ανταγωνισμό, ειδικότερα από την Κίνα και τις Ηνωμένες Πολιτείες,*** όπου ***οι κρατικές επιδοτήσεις και οι βιομηχανικές πολιτικές παρέχουν στρατηγικά πλεονεκτήματα. Το υψηλό κόστος της μετάβασης στην παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων ενδέχεται να επιβαρύνει δυσανάλογα τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) στην αλυσίδα εφοδιασμού της***

αυτοκινητοβιομηχανίας. Η εν λόγω μετάβαση εγκυμονεί τον κίνδυνο απώλειας θέσεων εργασίας και οικονομικής διαταραχής, δεδομένου ότι η κανονιστική αβεβαιότητα δημιουργεί πρόσθετες προκλήσεις για τις μακροπρόθεσμες επενδύσεις. Επιπλέον, οι κατασκευαστές που υπερβαίνουν τους στόχους για τις εκπομπές CO2 αντιμετωπίζουν επί του παρόντος την επιβολή προστίμων ύψους 95 EUR ανά καθ' υπέρβαση γραμμάριο ανά όχημα, γεγονός που ενδέχεται να κοστίσει δισεκατομμύρια στη βιομηχανία. Παρόλο που οι εν λόγω κυρώσεις αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών, χρησιμεύουν μόνο για να ασκούν πρόσθετη οικονομική πίεση στον τομέα, να εμποδίζουν τις επενδύσεις στην καινοτομία και να υπονομεύουν την ανταγωνιστικότητα. Μολονότι οι περιβαλλοντικές παράμετροι είναι σημαντικές, οι πολιτικές πρέπει να σχεδιαστούν έτσι ώστε να αποφεύγεται η υπονόμευση της ισχύος της αγοράς, της βιομηχανικής ανθεκτικότητας και της οικονομικής προσιτότητας για τους καταναλωτές. Απαιτείται μια ισορροπημένη προσέγγιση για την ενθάρρυνση της καινοτομίας και της βιωσιμότητας, με παράλληλη στήριξη της οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας. Η αναθεώρηση της οδηγίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (στο εξής: ΟΤΚΖ) θα πρέπει να ενισχύσει τις υποχρεώσεις όσον αφορά την ανακύκλωση και την κυκλική οικονομία κατά τρόπο που να προωθεί την ανταγωνιστικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη για τους κατασκευαστές, τους προμηθευτές, τους φορείς αποσυναρμολόγησης και ανακύκλωσης, τις αγορές απορριμμάτων μετάλλων, τους καταναλωτές, τις ρυθμιστικές αρχές, τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, τους φορείς ανακύκλωσης μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων και τους παρόχους εφοδιαστικής, αντί να τους επιβάλλει υπερβολικό κόστος συμμόρφωσης ή

	ρυθμιστικές επιβαρύνσεις.
[37] Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία [COM(2019) 640 final].	[37] Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία [COM(2019) 640 final].

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(1) Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2019 σχετικά με την «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»[37] (***η «***Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία***»***), είναι η αναπτυξιακή στρατηγική της Ευρώπης που αποσκοπεί στον μετασχηματισμό της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία, με μια σύγχρονη, αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων και ανταγωνιστική οικονομία, με μηδενικές καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου το αργότερο έως το 2050 και όπου η οικονομική ανάπτυξη είναι αποσυνδεδεμένη από τη χρήση πόρων. Προκειμένου οι πολιτικές της Ένωσης για τα προϊόντα να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε παγκόσμιο επίπεδο, πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα προϊόντα που διατίθενται και πωλούνται στην Ένωση αποτελούν αντικείμενο βιώσιμης προμήθειας, κατασκευής και επεξεργασίας στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	(1) Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2019 σχετικά με την «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»[37] (***στο εξής:*** Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία), είναι η αναπτυξιακή στρατηγική της Ευρώπης που αποσκοπεί στον μετασχηματισμό της Ένωσης σε μια δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία, με μια σύγχρονη, αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων και ανταγωνιστική οικονομία, με μηδενικές καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου το αργότερο έως το 2050 ***(στο εξής: κλιματική ουδετερότητα) με σεβασμό στα όρια του πλανήτη*** και όπου η οικονομική ανάπτυξη είναι αποσυνδεδεμένη από τη χρήση πόρων. Προκειμένου οι πολιτικές της Ένωσης για τα προϊόντα να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε παγκόσμιο επίπεδο, πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα προϊόντα που διατίθενται και πωλούνται στην Ένωση αποτελούν αντικείμενο βιώσιμης προμήθειας, κατασκευής και επεξεργασίας

στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

[37] Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία [COM(2019) 640 final].

[37] Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία [COM(2019) 640 final].

Or. en

Τροπολογία 217
Anja Arndt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(1) Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2019 σχετικά με την «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»[37] (η «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»), είναι η ***αναπτυξιακή*** στρατηγική της Ευρώπης που αποσκοπεί στον μετασχηματισμό της Ένωσης σε μια ***δίκαιη και ευημερούσα*** κοινωνία***, με μια σύγχρονη, αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων και ανταγωνιστική οικονομία, με μηδενικές*** καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ***το αργότερο έως το 2050 και όπου η οικονομική ανάπτυξη είναι αποσυνδεδεμένη από τη χρήση πόρων. Προκειμένου οι πολιτικές*** της Ένωσης ***για τα*** προϊόντα να ***συμβάλουν στη*** μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα ***σε παγκόσμιο επίπεδο, πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα προϊόντα που διατίθενται και πωλούνται στην Ένωση αποτελούν αντικείμενο βιώσιμης προμήθειας, κατασκευής και επεξεργασίας στο τέλος του κύκλου ζωής τους***.	(1) Η ανακοίνωση της Επιτροπής της 11ης Δεκεμβρίου 2019 σχετικά με την «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»[37] (η «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία»), είναι η στρατηγική ***απομεγέθυνσης*** της Ευρώπης που αποσκοπεί στον μετασχηματισμό της Ένωσης σε μια ***οικονομία με χαμηλή βιομηχανία και ολοένα και πιο φτωχή*** κοινωνία ***στην οποία από το έτος 2050 και έπειτα υποτίθεται πως δεν θα εκλύονται*** καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου***, επιφέροντας στοχευμένη μείωση της παραγωγής και της κατανάλωσης. Η οικονομική πολιτική*** της Ένωσης ***θα έχει ως αποτέλεσμα τα απαραίτητα*** προϊόντα να ***κατασκευάζονται σε τρίτες χώρες και να πρέπει να εισάγονται. Ως εκ τούτου, δεν αναμένεται σημαντική*** μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

[37] Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία [COM(2019) 640 final].	[37] Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία [COM(2019) 640 final].

Or. de

Τροπολογία 218
Beatrice Timgren

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(2) Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας συμβάλλει σημαντικά στη χρήση ενέργειας και υλικών πόρων από την Ένωση και, ως εκ τούτου, στην παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου. Η παραγωγή οχημάτων σε τρίτες χώρες που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης συμβάλλει στην παραγωγή παγκόσμιων αερίων του θερμοκηπίου, η οποία με τη σειρά της έχει αρνητικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο στην Ένωση. ***Η μετάβαση από τη χρήση ορυκτών καυσίμων στα οχήματα στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, όπως προβλέπεται στη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %, αποτελεί μία από τις προϋποθέσεις για την επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας το 2050. Θα μειώσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας οι οποίες συνδέονται με τη φάση χρήσης των οχημάτων. Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες πρωτογενούς αλουμινίου, χάλυβα και πλαστικών, που συνδέονται με την κατασκευή νέων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Αυτό μπορεί να αντιπροσωπεύει***	(2) Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας συμβάλλει σημαντικά στη χρήση ενέργειας και υλικών πόρων από την Ένωση και, ως εκ τούτου, στην παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου. Η παραγωγή οχημάτων σε τρίτες χώρες που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης συμβάλλει στην παραγωγή παγκόσμιων αερίων του θερμοκηπίου, η οποία με τη σειρά της έχει αρνητικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο στην Ένωση. ***Μια πραγματικά*** κυκλική οικονομία ***θα πρέπει να δώσει προτεραιότητα στην παράταση του κύκλου ζωής των οχημάτων, στην επαναχρησιμοποίηση εξαρτημάτων και στη δυνατότητα επισκευής αντί της πρόωρης απόσυρσης. Η ενθάρρυνση της υπεύθυνης ανακαίνισης και εξαγωγής λειτουργικών μεταχειρισμένων οχημάτων, αντί της επιβολής αυστηρών συστημάτων ταξινόμησης οχημάτων ως OTKZ, μπορεί να επιφέρει καλύτερα περιβαλλοντικά αποτελέσματα, μειώνοντας την ανάγκη νέας παραγωγής και την υπερβολική παραγωγή αποβλήτων***.

σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι οποίες συνδέονται με την ενέργεια που απαιτείται για την εξόρυξη και την επεξεργασία αυτών των υλικών. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που συνδέεται με την κατασκευή νέων οχημάτων θα μπορούσε να αυξηθεί με τον συνεχιζόμενο εξηλεκτρισμό του στόλου, καθώς και λόγω της ευρύτερης χρήσης ηλεκτρονικών ειδών σε μελλοντικά μοντέλα, τα οποία απαιτούν σημαντική ποσότητα κρίσιμων και στρατηγικών πρώτων υλών και πολύτιμων μετάλλων, όπως ο χαλκός και οι σπάνιες γαίες. Το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών είναι ότι το στάδιο της παραγωγής θα μπορούσε να έχει μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα από το στάδιο της χρήσης των οχημάτων. Επιπλέον, οι ισχύουσες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας για τη διαχείριση των αποβλήτων έχουν ως αποτέλεσμα την ανεπαρκή ανάκτηση πόρων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ενώ υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες αύξησης της ποσότητας και της ποιότητας των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών προς επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή, ανακαίνιση ή ανακύκλωση από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για την αντιμετώπιση αυτών των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τη συμβολή στην απανθρακοποίηση του τομέα, είναι αναγκαίο να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς και να ενισχυθεί η μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία. Αυτό συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Μαρτίου 2020, με τίτλο «Ένα νέο σχέδιο δράσης για την** κυκλική οικονομία **— Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη», [38] στην οποία ζητείται η αναθεώρηση των ισχυόντων κανόνων με σκοπό την «προώθηση περισσότερο κυκλικών επιχειρηματικών μοντέλων, μέσω της σύνδεσης πτυχών του σχεδιασμού με την επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής τους,

λαμβανομένων υπόψη των κανόνων για το υποχρεωτικό ανακυκλωμένο περιεχόμενο για συγκεκριμένα υλικά κατασκευαστικών στοιχείων, και της βελτίωσης της απόδοσης της ανακύκλωσης.». Το Συμβούλιο[39] και το Κοινοβούλιο τόνισαν[40] επίσης την ανάγκη για νέους κανόνες της Ένωσης σχετικά με τα θέματα αυτά, οι οποίοι θα αντικαταστήσουν τους υφιστάμενους κανόνες σχετικά με την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης και σχετικά με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

---

[38] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 11ης Μαρτίου 2020, Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία – Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη [COM(2020) 98 final].

[39] Συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, για μια κυκλική και πράσινη ανάκαμψη.

[40] Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 2021 σχετικά με το νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία.

---

[38] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 11ης Μαρτίου 2020, Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία – Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη [COM(2020) 98 final].

[39] Συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, για μια κυκλική και πράσινη ανάκαμψη.

[40] Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 2021 σχετικά με το νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία.

Or. en

Τροπολογία 219
Anja Arndt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(2) Ο κλάδος της	(2) Ο κλάδος της

αυτοκινητοβιομηχανίας συμβάλλει ***σημαντικά*** στη χρήση ενέργειας και υλικών πόρων από την Ένωση ***και, ως εκ τούτου, στην παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου***. ***Η παραγωγή οχημάτων σε τρίτες χώρες που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης συμβάλλει στην παραγωγή παγκόσμιων αερίων του θερμοκηπίου, η οποία με τη σειρά της έχει αρνητικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο στην Ένωση***. Η μετάβαση από τη χρήση ορυκτών καυσίμων στα οχήματα στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, όπως προβλέπεται στη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %, αποτελεί ***μία από τις προϋποθέσεις για την επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας το 2050. Θα μειώσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας οι οποίες συνδέονται με τη φάση χρήσης των οχημάτων***. Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες πρωτογενούς αλουμινίου, ***χάλυβα*** και πλαστικών, που συνδέονται με την κατασκευή νέων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. ***Αυτό μπορεί να*** αντιπροσωπεύει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις***, οι οποίες συνδέονται με την ενέργεια που απαιτείται για την εξόρυξη και την επεξεργασία αυτών των υλικών***. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που συνδέεται με την κατασκευή νέων οχημάτων θα μπορούσε να αυξηθεί με τον συνεχιζόμενο εξηλεκτρισμό του στόλου, καθώς και λόγω της ευρύτερης χρήσης ηλεκτρονικών ειδών σε μελλοντικά μοντέλα***,*** τα ***οποία*** απαιτούν σημαντική ποσότητα κρίσιμων και στρατηγικών πρώτων υλών και πολύτιμων μετάλλων, όπως ο χαλκός και οι σπάνιες γαίες. Το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών είναι ότι το στάδιο της παραγωγής θα μπορούσε να έχει μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα από το στάδιο της χρήσης των οχημάτων. ***Επιπλέον, οι ισχύουσες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας για τη διαχείριση των αποβλήτων έχουν ως αποτέλεσμα την***

αυτοκινητοβιομηχανίας συμβάλλει στη χρήση ενέργειας και υλικών πόρων από την Ένωση. Η μετάβαση από τη χρήση ορυκτών καυσίμων στα οχήματα στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, όπως προβλέπεται στη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %, αποτελεί ***παραπλάνηση των πολιτών. Δεν υπάρχει καμία κινητικότητα μηδενικών εκπομπών. Τα εξηλεκτρισμένα οχήματα προκαλούν επίσης εκπομπές μέσω της διαδικασίας παραγωγής, της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και της χρήσης***. Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες πρωτογενούς αλουμινίου, ***σπάνιων γαιών*** και πλαστικών, που συνδέονται με την κατασκευή νέων ***εξηλεκτρισμένων*** οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. ***Η εξόρυξη και η επεξεργασία αυτών των υλικών*** αντιπροσωπεύει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που συνδέεται με την κατασκευή νέων οχημάτων θα μπορούσε να αυξηθεί με τον συνεχιζόμενο εξηλεκτρισμό του στόλου, καθώς και λόγω της ευρύτερης χρήσης ηλεκτρονικών ειδών σε μελλοντικά μοντέλα· τα ***εξηλεκτρισμένα οχήματα*** απαιτούν σημαντική ποσότητα κρίσιμων και στρατηγικών πρώτων υλών και πολύτιμων μετάλλων, όπως ο χαλκός και οι σπάνιες γαίες. Το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών είναι ότι το στάδιο της παραγωγής θα μπορούσε να έχει μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα από το στάδιο της χρήσης των οχημάτων. ***Προκειμένου να διατηρηθεί η αυτοκινητοβιομηχανία και η κινητικότητα των πολιτών,*** είναι αναγκαίο να ***διασφαλιστεί*** η λειτουργία της ενιαίας αγοράς ***υπό τις συνθήκες μιας οικονομίας ελεύθερης αγοράς*** και να ***υποστηριχθεί*** η μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία. ***Η αναγκαστική μετάβαση στον εξηλεκτρισμό των οχημάτων έχει αποδειχθεί επιζήμια*** για ***το περιβάλλον, τους εργαζόμενους στην εξόρυξη σπάνιων γαιών και τα***

ανεπαρκή ανάκτηση πόρων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ενώ υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες αύξησης της ποσότητας και της ποιότητας των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών προς επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή, ανακαίνιση ή ανακύκλωση από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για την αντιμετώπιση αυτών των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τη συμβολή στην απανθρακοποίηση του τομέα, είναι αναγκαίο να ***βελτιωθεί*** η λειτουργία της ενιαίας αγοράς και να ***ενισχυθεί*** η μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία. ***Αυτό συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Μαρτίου 2020, με τίτλο «Ένα νέο σχέδιο δράσης*** για ***την κυκλική οικονομία — Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη»,[38] στην οποία ζητείται η αναθεώρηση των ισχυόντων κανόνων με σκοπό την «προώθηση περισσότερο κυκλικών επιχειρηματικών μοντέλων, μέσω της σύνδεσης πτυχών του σχεδιασμού με την επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων για το υποχρεωτικό ανακυκλωμένο περιεχόμενο για συγκεκριμένα υλικά κατασκευαστικών στοιχείων,*** και ***της βελτίωσης της απόδοσης της ανακύκλωσης.»***. ***Το Συμβούλιο[39] και το Κοινοβούλιο τόνισαν[40] επίσης την ανάγκη για νέους κανόνες της Ένωσης σχετικά με τα θέματα αυτά, οι οποίοι θα αντικαταστήσουν τους υφιστάμενους κανόνες σχετικά με την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης και σχετικά με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.***

νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος. Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας μπορεί, με λιγότερη νομοθεσία, να οδηγήσει την καινοτομία στην υπεύθυνη επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και ***διαχείριση των αποβλήτων***.

---

[38] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική

[38] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική

Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 11ης Μαρτίου 2020, Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία – Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη [COM(2020) 98 final].

[39] Συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, για μια κυκλική και πράσινη ανάκαμψη.

[40] Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 2021 σχετικά με το νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία.

Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 11ης Μαρτίου 2020, Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία – Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη [COM(2020) 98 final].

[39] Συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, για μια κυκλική και πράσινη ανάκαμψη.

[40] Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 2021 σχετικά με το νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία.

Or. de

Τροπολογία 220
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(2) Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας συμβάλλει σημαντικά στη χρήση ενέργειας και υλικών πόρων από την Ένωση και, ως εκ τούτου, στην παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου. Η παραγωγή οχημάτων σε τρίτες χώρες που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης συμβάλλει στην παραγωγή παγκόσμιων αερίων του θερμοκηπίου, η οποία με τη σειρά της έχει αρνητικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο στην Ένωση. Η μετάβαση από τη χρήση ορυκτών καυσίμων στα οχήματα στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, όπως προβλέπεται στη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %, αποτελεί μία από τις προϋποθέσεις για την επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας το 2050. Θα μειώσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας οι οποίες συνδέονται με τη φάση χρήσης των οχημάτων. Η αυτοκινητοβιομηχανία	(2) Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας συμβάλλει σημαντικά στη χρήση ενέργειας και υλικών πόρων από την Ένωση και, ως εκ τούτου, στην παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου. Η παραγωγή οχημάτων σε τρίτες χώρες που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης συμβάλλει στην παραγωγή παγκόσμιων αερίων του θερμοκηπίου, η οποία με τη σειρά της έχει αρνητικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο στην Ένωση. Η μετάβαση από τη χρήση ορυκτών καυσίμων στα οχήματα στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, όπως προβλέπεται στη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %, αποτελεί μία από τις προϋποθέσεις για την επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας το 2050. Θα μειώσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας οι οποίες συνδέονται με τη φάση χρήσης των οχημάτων. ***Ωστόσο, η αυξανόμενη***

είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες πρωτογενούς αλουμινίου, χάλυβα και πλαστικών, που συνδέονται με την κατασκευή νέων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Αυτό μπορεί να αντιπροσωπεύει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι οποίες συνδέονται με την ενέργεια που απαιτείται για την εξόρυξη και την επεξεργασία αυτών των υλικών. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που συνδέεται με την κατασκευή νέων οχημάτων θα μπορούσε να αυξηθεί με τον συνεχιζόμενο εξηλεκτρισμό του στόλου, καθώς και λόγω της ευρύτερης χρήσης ηλεκτρονικών ειδών ***σε μελλοντικά μοντέλα***, τα οποία απαιτούν σημαντική ποσότητα κρίσιμων και στρατηγικών πρώτων υλών και πολύτιμων μετάλλων, όπως ο χαλκός και οι σπάνιες γαίες. Το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών είναι ότι το στάδιο της παραγωγής θα μπορούσε να έχει μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα από το στάδιο της χρήσης των οχημάτων. Επιπλέον, οι ισχύουσες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας για τη διαχείριση των αποβλήτων έχουν ως αποτέλεσμα την ανεπαρκή ανάκτηση πόρων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ενώ υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες αύξησης της ποσότητας και της ποιότητας των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών προς επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή, ανακαίνιση ή ανακύκλωση από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για την αντιμετώπιση αυτών των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ***και*** τη συμβολή στην απανθρακοποίηση του τομέα***,*** είναι αναγκαίο να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς και να ενισχυθεί η μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία. Αυτό συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Μαρτίου 2020, με τίτλο «Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία — Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη», ***38*** στην οποία ζητείται η αναθεώρηση των ισχυόντων ***χρήση υλικών και τεχνικών που εμποδίζουν την επισκευή, η μη διαθεσιμότητα ανταλλακτικών και ενημερώσεων λογισμικού και η έλλειψη μέτρων στο πλαίσιο του ενωσιακού δικαίου για την ενίσχυση της επισκευής, της ανακατασκευής, της ανακαίνισης, της μετασκευής και της αντικατάστασης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων μειώνουν την κυκλικότητα κατά τη στάδιο της χρήσης των οχημάτων με συνέπεια την πρόωρη απαξίωση.*** Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες πρωτογενούς αλουμινίου, χάλυβα και πλαστικών, που συνδέονται με την κατασκευή νέων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Αυτό μπορεί να αντιπροσωπεύει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι οποίες συνδέονται με την ενέργεια που απαιτείται για την εξόρυξη και την επεξεργασία αυτών των υλικών. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που συνδέεται με την κατασκευή νέων οχημάτων θα μπορούσε να αυξηθεί με τον συνεχιζόμενο εξηλεκτρισμό του στόλου***, τη συνεχή αύξηση του αριθμού των οχημάτων, τη συνεχή αύξηση του μεγέθους και του βάρους των οχημάτων***, καθώς και λόγω της ευρύτερης χρήσης ***και πολυπλοκότητας των*** ηλεκτρονικών ειδών, τα οποία απαιτούν σημαντική ποσότητα κρίσιμων και στρατηγικών πρώτων υλών και πολύτιμων μετάλλων, όπως ο χαλκός και οι σπάνιες γαίες***, τα οποία παρέχονται μόνον από μία ή από λίγες χώρες***. Το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών είναι ότι το στάδιο της παραγωγής θα μπορούσε να έχει μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα από το στάδιο της χρήσης των οχημάτων ***και αυξανόμενο περιβαλλοντικό αποτύπωμα σε απόλυτες τιμές, καθώς και ότι η βιομηχανία θα εξαρτάται όλο και περισσότερο από τις εισαγωγές κρίσιμων πρώτων υλών, θα καταστεί ευάλωτη σε διαταραχές του εφοδιασμού και, κατ' επέκταση, θα χάσει την***

κανόνων με σκοπό την «προώθηση περισσότερο κυκλικών επιχειρηματικών μοντέλων, μέσω της σύνδεσης πτυχών του σχεδιασμού με την επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων για το υποχρεωτικό ανακυκλωμένο περιεχόμενο για συγκεκριμένα υλικά κατασκευαστικών στοιχείων, και της βελτίωσης της απόδοσης της ανακύκλωσης.». Το Συμβούλιο***[39]*** και το Κοινοβούλιο τόνισαν***[40]*** επίσης την ανάγκη για νέους κανόνες της Ένωσης σχετικά με τα θέματα αυτά, οι οποίοι θα αντικαταστήσουν τους υφιστάμενους κανόνες σχετικά με την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης και σχετικά με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

ανταγωνιστικότητά της. Επιπλέον, οι ισχύουσες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας για τη διαχείριση των αποβλήτων έχουν ως αποτέλεσμα την ανεπαρκή ανάκτηση πόρων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ενώ υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες αύξησης της ποσότητας και της ποιότητας των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών προς ***επισκευή,*** επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή, ανακαίνιση***, μετασκευή*** ή ανακύκλωση από οχήματα ***τόσο κατά το στάδιο της χρήσης όσο και*** στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για την αντιμετώπιση αυτών των περιβαλλοντικών επιπτώσεων***,*** τη συμβολή στην απανθρακοποίηση του τομέα ***και τη στήριξη της ανταγωνιστικότητας με την αύξηση της ανθεκτικότητας της αυτοκινητοβιομηχανίας*** είναι αναγκαίο να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς και να ενισχυθεί η μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία. Αυτό συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Μαρτίου 2020, με τίτλο «Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία — Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη», στην οποία ζητείται η αναθεώρηση των ισχυόντων κανόνων με σκοπό την «προώθηση περισσότερο κυκλικών επιχειρηματικών μοντέλων, μέσω της σύνδεσης πτυχών του σχεδιασμού με την επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων για το υποχρεωτικό ανακυκλωμένο περιεχόμενο για συγκεκριμένα υλικά κατασκευαστικών στοιχείων, και της βελτίωσης της απόδοσης της ανακύκλωσης.». ***Αυτό συνάδει επίσης με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1252 σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για την εξασφάλιση ασφαλούς και βιώσιμου εφοδιασμού με κρίσιμες πρώτες ύλες.*** Το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο τόνισαν επίσης την ανάγκη για νέους κανόνες της Ένωσης σχετικά με τα θέματα αυτά, οι οποίοι θα

αντικαταστήσουν τους υφιστάμενους κανόνες σχετικά με την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης και σχετικά με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

---

[38] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 11ης Μαρτίου 2020, Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία – Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη [COM(2020) 98 final].

[39] Συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, για μια κυκλική και πράσινη ανάκαμψη.

[40] Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 2021 σχετικά με το νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία.

Or. en

Τροπολογία 221
Sirpa Pietikäinen

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(2) Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας συμβάλλει σημαντικά στη χρήση ενέργειας και υλικών πόρων από την Ένωση και, ως εκ τούτου, στην παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου. Η παραγωγή οχημάτων σε τρίτες χώρες που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης συμβάλλει στην παραγωγή παγκόσμιων αερίων του θερμοκηπίου, η οποία με τη σειρά της έχει αρνητικό	(2) ***Η Ευρωπαϊκή Ένωση εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από εισαγόμενες ύλες. Προκειμένου να βελτιωθεί η στρατηγική αυτάρκεια και να μειωθούν οι εξαρτήσεις από τρίτες χώρες, η ΕΕ πρέπει να βελτιώσει την αξιοποίηση των πόρων και της ενέργειας. Για την αντιμετώπιση των προκλήσεων, η ΕΕ πρέπει να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την επίτευξη κυκλικότητας των υλικών σε κλειστούς***

περιβαλλοντικό αντίκτυπο στην Ένωση. Η μετάβαση από τη χρήση ορυκτών καυσίμων στα οχήματα στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, όπως προβλέπεται στη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %, αποτελεί μία από τις προϋποθέσεις για την επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας το 2050. Θα μειώσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας οι οποίες συνδέονται με τη φάση χρήσης των οχημάτων. Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες πρωτογενούς αλουμινίου, χάλυβα και πλαστικών, που συνδέονται με την κατασκευή νέων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Αυτό μπορεί να αντιπροσωπεύει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι οποίες συνδέονται με την ενέργεια που απαιτείται για την εξόρυξη και την επεξεργασία αυτών των υλικών. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που συνδέεται με την κατασκευή νέων οχημάτων θα μπορούσε να αυξηθεί με τον συνεχιζόμενο εξηλεκτρισμό του στόλου, καθώς και λόγω της ευρύτερης χρήσης ηλεκτρονικών ειδών σε μελλοντικά μοντέλα, τα οποία απαιτούν σημαντική ποσότητα κρίσιμων και στρατηγικών πρώτων υλών και πολύτιμων μετάλλων, όπως ο χαλκός και οι σπάνιες γαίες. Το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών είναι ότι το στάδιο της παραγωγής θα μπορούσε να έχει μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα από το στάδιο της χρήσης των οχημάτων. Επιπλέον, οι ισχύουσες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας για τη διαχείριση των αποβλήτων έχουν ως αποτέλεσμα την ανεπαρκή ανάκτηση πόρων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ενώ υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες αύξησης της ποσότητας και της ποιότητας των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών προς επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή, ανακαίνιση ή ανακύκλωση από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για την αντιμετώπιση αυτών των περιβαλλοντικών

βρόχους, αυξάνοντας την αποδοτικότητα των πόρων και της ενέργειας, σύμφωνα με την αρχή της αλυσιδωτής χρήσης, την αρχή της θέσης των αποβλήτων εκτός σχεδιασμού, την ιεράρχηση των αποβλήτων και τις γενικές αρχές κυκλικότητας. Πρόκειται για κάτι που θα ωφελήσει επίσης τις ευρωπαϊκές βιομηχανίες, θα αυξήσει τη βιώσιμη ανταγωνιστικότητα και θα εξασφαλίσει νέα βιώσιμα επιχειρηματικά μοντέλα οικονομικής ανάπτυξης. Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας συμβάλλει σημαντικά στη χρήση ενέργειας και υλικών πόρων από την Ένωση και, ως εκ τούτου, στην παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου. Η παραγωγή οχημάτων σε τρίτες χώρες που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης συμβάλλει στην παραγωγή παγκόσμιων αερίων του θερμοκηπίου, η οποία με τη σειρά της έχει αρνητικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο στην Ένωση. Η μετάβαση από τη χρήση ορυκτών καυσίμων στα οχήματα στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, όπως προβλέπεται στη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %, αποτελεί μία από τις προϋποθέσεις για την επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας το 2050. Θα μειώσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας οι οποίες συνδέονται με τη φάση χρήσης των οχημάτων. Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες πρωτογενούς αλουμινίου, χάλυβα και πλαστικών, που συνδέονται με την κατασκευή νέων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Αυτό μπορεί να αντιπροσωπεύει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι οποίες συνδέονται με την ενέργεια που απαιτείται για την εξόρυξη και την επεξεργασία αυτών των υλικών. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που συνδέεται με την κατασκευή νέων οχημάτων θα μπορούσε να αυξηθεί με τον συνεχιζόμενο εξηλεκτρισμό του στόλου, καθώς και λόγω της ευρύτερης χρήσης ηλεκτρονικών ειδών σε μελλοντικά μοντέλα, τα οποία απαιτούν

επιπτώσεων και τη συμβολή στην απανθρακοποίηση του τομέα, είναι αναγκαίο να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς και να ενισχυθεί η μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία. Αυτό συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Μαρτίου 2020, με τίτλο «Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία — Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη», [38] στην οποία ζητείται η αναθεώρηση των ισχυόντων κανόνων με σκοπό την «προώθηση περισσότερο κυκλικών επιχειρηματικών μοντέλων, μέσω της σύνδεσης πτυχών του σχεδιασμού με την επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων για το υποχρεωτικό ανακυκλωμένο περιεχόμενο για συγκεκριμένα υλικά κατασκευαστικών στοιχείων, και της βελτίωσης της απόδοσης της ανακύκλωσης.». Το Συμβούλιο[39] και το Κοινοβούλιο τόνισαν[40] επίσης την ανάγκη για νέους κανόνες της Ένωσης σχετικά με τα θέματα αυτά, οι οποίοι θα αντικαταστήσουν τους υφιστάμενους κανόνες σχετικά με την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης και σχετικά με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

σημαντική ποσότητα κρίσιμων και στρατηγικών πρώτων υλών και πολύτιμων μετάλλων, όπως ο χαλκός και οι σπάνιες γαίες. Το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών είναι ότι το στάδιο της παραγωγής θα μπορούσε να έχει μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα από το στάδιο της χρήσης των οχημάτων. Επιπλέον, οι ισχύουσες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας για τη διαχείριση των αποβλήτων έχουν ως αποτέλεσμα την ανεπαρκή ανάκτηση πόρων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ενώ υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες αύξησης της ποσότητας και της ποιότητας των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών προς επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή, ανακαίνιση ή ανακύκλωση από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για την αντιμετώπιση αυτών των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τη συμβολή στην απανθρακοποίηση του τομέα, είναι αναγκαίο να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς και να ενισχυθεί η μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία. Αυτό συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Μαρτίου 2020, με τίτλο «Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία — Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη», [38] στην οποία ζητείται η αναθεώρηση των ισχυόντων κανόνων με σκοπό την «προώθηση περισσότερο κυκλικών επιχειρηματικών μοντέλων, μέσω της σύνδεσης πτυχών του σχεδιασμού με την επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων για το υποχρεωτικό ανακυκλωμένο περιεχόμενο για συγκεκριμένα υλικά κατασκευαστικών στοιχείων, και της βελτίωσης της απόδοσης της ανακύκλωσης.». Το Συμβούλιο[39] και το Κοινοβούλιο τόνισαν[40] επίσης την ανάγκη για νέους κανόνες της Ένωσης σχετικά με τα θέματα αυτά, οι οποίοι θα αντικαταστήσουν τους υφιστάμενους κανόνες σχετικά με την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά

	τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης και σχετικά με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.
[38] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 11ης Μαρτίου 2020, Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία – Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη [COM(2020) 98 final].	[38] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 11ης Μαρτίου 2020, Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία – Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη [COM(2020) 98 final].
[39] Συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, για μια κυκλική και πράσινη ανάκαμψη.	[39] Συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, για μια κυκλική και πράσινη ανάκαμψη.
[40] Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 2021 σχετικά με το νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία.	[40] Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 2021 σχετικά με το νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(2) Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας συμβάλλει σημαντικά στη χρήση ενέργειας και υλικών πόρων από την Ένωση και, ως εκ τούτου, στην παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου. Η παραγωγή οχημάτων σε τρίτες χώρες που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης συμβάλλει στην παραγωγή παγκόσμιων αερίων του θερμοκηπίου, η οποία με τη σειρά της έχει αρνητικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο στην Ένωση***. Η μετάβαση από τη χρήση ορυκτών***	(2) Ο κλάδος της αυτοκινητοβιομηχανίας συμβάλλει σημαντικά στη χρήση ενέργειας και υλικών πόρων από την Ένωση και, ως εκ τούτου, στην παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου. Η παραγωγή οχημάτων σε τρίτες χώρες που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης συμβάλλει στην παραγωγή παγκόσμιων αερίων του θερμοκηπίου, η οποία με τη σειρά της έχει αρνητικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο στην Ένωση. Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ένας από τους

καυσίμων στα οχήματα στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, όπως προβλέπεται στη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %, αποτελεί μία από τις προϋποθέσεις για την επίτευξη του στόχου της κλιματικής ουδετερότητας το 2050. Θα μειώσει τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας οι οποίες συνδέονται με τη φάση χρήσης των οχημάτων. Η αυτοκινητοβιομηχανία είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες πρωτογενούς αλουμινίου, χάλυβα και πλαστικών, που συνδέονται με την κατασκευή νέων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Αυτό μπορεί να αντιπροσωπεύει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι οποίες συνδέονται με την ενέργεια που απαιτείται για την εξόρυξη και την επεξεργασία αυτών των υλικών. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που συνδέεται με την κατασκευή νέων οχημάτων θα μπορούσε να αυξηθεί με τον συνεχιζόμενο εξηλεκτρισμό του στόλου, καθώς και λόγω της ευρύτερης χρήσης ηλεκτρονικών ειδών σε μελλοντικά μοντέλα, τα οποία απαιτούν σημαντική ποσότητα κρίσιμων και στρατηγικών πρώτων υλών και πολύτιμων μετάλλων, όπως ο χαλκός και οι σπάνιες γαίες. Το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών είναι ότι το στάδιο της παραγωγής θα μπορούσε να έχει μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα από το στάδιο της χρήσης των οχημάτων. Επιπλέον, οι ισχύουσες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας για τη διαχείριση των αποβλήτων έχουν ως αποτέλεσμα την ανεπαρκή ανάκτηση πόρων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ενώ υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες αύξησης της ποσότητας και της ποιότητας των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών προς επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή, ανακαίνιση ή ανακύκλωση από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για την αντιμετώπιση αυτών των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τη συμβολή στην

μεγαλύτερους χρήστες πρωτογενούς αλουμινίου, χάλυβα και πλαστικών, που συνδέονται με την κατασκευή νέων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης. Αυτό μπορεί να αντιπροσωπεύει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι οποίες συνδέονται με την ενέργεια που απαιτείται για την εξόρυξη και την επεξεργασία αυτών των υλικών. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που συνδέεται με την κατασκευή νέων οχημάτων θα μπορούσε να αυξηθεί με τον συνεχιζόμενο εξηλεκτρισμό του στόλου, καθώς και λόγω της ευρύτερης χρήσης ηλεκτρονικών ειδών σε μελλοντικά μοντέλα, τα οποία απαιτούν σημαντική ποσότητα κρίσιμων και στρατηγικών πρώτων υλών και πολύτιμων μετάλλων, όπως ο χαλκός και οι σπάνιες γαίες. Το αποτέλεσμα αυτών των αλλαγών είναι ότι το στάδιο της παραγωγής θα μπορούσε να έχει μεγαλύτερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα από το στάδιο της χρήσης των οχημάτων. Επιπλέον, οι ισχύουσες απαιτήσεις της ενωσιακής νομοθεσίας για τη διαχείριση των αποβλήτων έχουν ως αποτέλεσμα την ανεπαρκή ανάκτηση πόρων από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ενώ υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες αύξησης της ποσότητας και της ποιότητας των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών προς επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή, ανακαίνιση ή ανακύκλωση από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για την αντιμετώπιση αυτών των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τη συμβολή στην
απανθρακοποίηση του τομέα, είναι αναγκαίο να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς και να ενισχυθεί η μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία. Αυτό συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Μαρτίου 2020, με τίτλο «Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία — Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη»,[38] στην οποία ζητείται η αναθεώρηση των ισχυόντων κανόνων με σκοπό την «προώθηση

απανθρακοποίηση του τομέα, είναι αναγκαίο να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς και να ενισχυθεί η μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία. Αυτό συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 11ης Μαρτίου 2020, με τίτλο «Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία — Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη»,[38] στην οποία ζητείται η αναθεώρηση των ισχυόντων κανόνων με σκοπό την «προώθηση περισσότερο κυκλικών επιχειρηματικών μοντέλων, μέσω της σύνδεσης πτυχών του σχεδιασμού με την επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων για το υποχρεωτικό ανακυκλωμένο περιεχόμενο για συγκεκριμένα υλικά κατασκευαστικών στοιχείων, και της βελτίωσης της απόδοσης της ανακύκλωσης.». Το Συμβούλιο[39] και το Κοινοβούλιο τόνισαν[40] επίσης την ανάγκη για νέους κανόνες της Ένωσης σχετικά με τα θέματα αυτά, οι οποίοι θα αντικαταστήσουν τους υφιστάμενους κανόνες σχετικά με την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης και σχετικά με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

περισσότερο κυκλικών επιχειρηματικών μοντέλων, μέσω της σύνδεσης πτυχών του σχεδιασμού με την επεξεργασία στο τέλος του κύκλου ζωής τους, λαμβανομένων υπόψη των κανόνων για το υποχρεωτικό ανακυκλωμένο περιεχόμενο για συγκεκριμένα υλικά κατασκευαστικών στοιχείων, και της βελτίωσης της απόδοσης της ανακύκλωσης.». Το Συμβούλιο[39] και το Κοινοβούλιο τόνισαν[40] επίσης την ανάγκη για νέους κανόνες της Ένωσης σχετικά με τα θέματα αυτά, οι οποίοι θα αντικαταστήσουν τους υφιστάμενους κανόνες σχετικά με την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης και σχετικά με τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

---

[38] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 11ης Μαρτίου 2020, Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία – Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη [COM(2020) 98 final].

[39] Συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, για μια κυκλική και πράσινη ανάκαμψη.

[40] Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 2021 σχετικά με το νέο σχέδιο δράσης για την

[38] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών της 11ης Μαρτίου 2020, Ένα νέο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία – Για μια πιο καθαρή και πιο ανταγωνιστική Ευρώπη [COM(2020) 98 final].

[39] Συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, για μια κυκλική και πράσινη ανάκαμψη.

[40] Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 2021 σχετικά με το νέο σχέδιο δράσης για την

κυκλική οικονομία.	κυκλική οικονομία.

Or. fr

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(3) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[41] θεσπίζει εναρμονισμένες απαιτήσεις επεξεργασίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και θέτει στόχους για την επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και την επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση των οχημάτων. Θεσπίζει υποχρεώσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και υποχρεώσεις για τους οικονομικούς φορείς, ιδίως τον περιορισμό της χρήσης βαρέων μετάλλων στα οχήματα. Θεσπίζει επίσης βασικούς κανόνες για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού, οι οποίοι απαιτούν από τους κατασκευαστές οχημάτων να καλύπτουν μέρος του κόστους συλλογής των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	(3) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[41] θεσπίζει εναρμονισμένες απαιτήσεις επεξεργασίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και θέτει στόχους για την επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και την επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση των οχημάτων. Θεσπίζει υποχρεώσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και υποχρεώσεις για τους οικονομικούς φορείς, ιδίως τον περιορισμό της χρήσης βαρέων μετάλλων στα οχήματα. Θεσπίζει επίσης βασικούς κανόνες για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού, οι οποίοι απαιτούν από τους κατασκευαστές οχημάτων να καλύπτουν μέρος του κόστους συλλογής των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. ***Σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» που κατοχυρώνεται στο άρθρο 191 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, οι παραγωγοί θα πρέπει να αναλαμβάνουν την οικονομική και επιχειρησιακή ευθύνη για την ορθή διαχείριση των οχημάτων που διαθέτουν στην αγορά, διασφαλίζοντας ότι οι δαπάνες που σχετίζονται με τη διαχείριση του κόστους στο τέλος του κύκλου ζωής δεν μετακυλίονται στους καταναλωτές, στις δημόσιες αρχές ή στις υπηρεσίες διαχείρισης αποβλήτων. Η ενίσχυση της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού είναι απαραίτητη για την προώθηση της***

	κυκλικότητας, την παροχή κινήτρων για βιώσιμο σχεδιασμό και την αποφυγή των περιβαλλοντικών εξωτερικών επιπτώσεων.
[41] Οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34).	[41] Οδηγία 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34).

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(4) Η αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ από την Επιτροπή[42] κατέδειξε ότι υπήρξε αποτελεσματική όσον αφορά την επίτευξη πολλών από τους αρχικούς στόχους της, ιδίως την εξάλειψη του καδμίου, του μολύβδου, του υδραργύρου και του εξασθενούς χρωμίου από τα οχήματα, την αύξηση των σημείων συλλογής για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την επίτευξη των στόχων ανάκτησης και ανακύκλωσης. Ωστόσο, στο πλαίσιο της αξιολόγησης διαπιστώθηκε ότι η οδηγία δεν αντιμετώπισε επαρκώς σημαντικά ζητήματα που συνδέονται με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και δεν προσαρμοζόταν πλέον ώστε να διασφαλίζεται υψηλή ποιότητα επεξεργασίας των εν λόγω οχημάτων.	(4) Η αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ από την Επιτροπή[42] κατέδειξε ότι υπήρξε αποτελεσματική όσον αφορά την επίτευξη πολλών από τους αρχικούς στόχους της, ιδίως την εξάλειψη του καδμίου, του μολύβδου, του υδραργύρου και του εξασθενούς χρωμίου από τα οχήματα, την αύξηση των σημείων συλλογής για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την επίτευξη των στόχων ανάκτησης και ανακύκλωσης. Ωστόσο, στο πλαίσιο της αξιολόγησης διαπιστώθηκε ότι η οδηγία δεν αντιμετώπισε επαρκώς σημαντικά ζητήματα που συνδέονται με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και δεν προσαρμοζόταν πλέον ώστε να διασφαλίζεται υψηλή ποιότητα επεξεργασίας των εν λόγω οχημάτων. ***Ειδικότερα, στο πλαίσιο της αξιολόγησης αναδείχθηκε το ζήτημα των «αγνοούμενων οχημάτων», τα οποία αντιπροσωπεύουν περίπου το 35 % του συνόλου των αποταξινομημένων***

οχημάτων ετησίως, ως το μείζον πρόβλημα για την εφαρμογή της οδηγίας.

[42] Αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους [SWD(2021) 61 final].

[42] Αξιολόγηση της οδηγίας 2000/53/ΕΚ, της 18ης Σεπτεμβρίου 2000, για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους [SWD(2021) 61 final].

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(5) Η οδηγία 2005/64/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[43] ρυθμίζει την έγκριση τύπου οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, ώστε τα οχήματα αυτά να μπορούν να επιτύχουν τους στόχους που καθορίζονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Η εν λόγω οδηγία δεν έχει υπάρξει αποτελεσματική όσον αφορά τη σημαντική βελτίωση της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης των νέων οχημάτων και δεν είναι προσαρμοσμένη στα χαρακτηριστικά των νέων οχημάτων, τα οποία έχουν αλλάξει σημαντικά από την έναρξη ισχύος της εν λόγω οδηγίας.	(5) Η οδηγία 2005/64/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[43] ρυθμίζει την έγκριση τύπου οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, ώστε τα οχήματα αυτά να μπορούν να επιτύχουν τους στόχους που καθορίζονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Η εν λόγω οδηγία δεν έχει υπάρξει αποτελεσματική όσον αφορά τη σημαντική βελτίωση της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης των νέων οχημάτων και δεν είναι προσαρμοσμένη στα χαρακτηριστικά των νέων οχημάτων, τα οποία έχουν αλλάξει σημαντικά από την έναρξη ισχύος της εν λόγω οδηγίας***, ιδίως όσον αφορά τα ηλεκτρικά οχήματα των οποίων οι μπαταρίες έχουν χαμηλό ποσοστό δυνατότητας ανακύκλωσης***.

[43] Οδηγία 2005/64/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Οκτωβρίου 2005, σχετικά με την έγκριση τύπου οχημάτων με κινητήρα όσον αφορά τη δυνατότητα

[43] Οδηγία 2005/64/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Οκτωβρίου 2005, σχετικά με την έγκριση τύπου οχημάτων με κινητήρα όσον αφορά τη δυνατότητα

επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 310 της 25.11.2005, σ. 10).

επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 310 της 25.11.2005, σ. 10).

Or. fr

Τροπολογία 226
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(7) Προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς***, με παράλληλη διασφάλιση υψηλού επιπέδου*** προστασίας του περιβάλλοντος, είναι σημαντικό να εναρμονιστούν ***οι*** όροι για την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ***ανάκτησής τους***, καθώς και οι όροι που διέπουν τη διαχείριση των αποβλήτων στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Υπάρχουν εγγενείς δεσμοί μεταξύ του σταδίου παραγωγής και της επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς η περιβαλλοντικά ***ορθή μεταχείριση*** των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τρόπο σχεδιασμού και κατασκευής των οχημάτων. Ως εκ τούτου, ο αποτελεσματικότερος τρόπος διευκόλυνσης της μετάβασης του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία είναι η θέσπιση ενιαίου κανονιστικού πλαισίου σε επίπεδο Ένωσης, το οποίο θα καλύπτει με ολοκληρωμένο και συνεκτικό τρόπο τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη διάθεση στην αγορά της Ένωσης και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτό είναι επίσης απαραίτητο για την ανάπτυξη της	(7) Προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς ***και να διασφαλιστεί υψηλό επίπεδο*** προστασίας του περιβάλλοντος, είναι σημαντικό να εναρμονιστούν ***και να καθοριστούν νέοι*** όροι για την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά ***τον σχεδιασμό τους που παρέχει*** τη δυνατότητα ***επισκευής,*** επαναχρησιμοποίησης***, ανακατασκευής, ανακαίνισης, μετασκευής***, ανακύκλωσης και ***ανάκτησης***, καθώς και οι όροι που διέπουν τη διαχείριση των αποβλήτων στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Υπάρχουν εγγενείς δεσμοί μεταξύ του σταδίου παραγωγής***, του σταδίου της χρήσης*** και της επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς η ***σκοπιμότητα επισκευής, επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής, ανακαίνισης, μετασκευής και*** περιβαλλοντικά ***ορθής μεταχείρισης*** των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τρόπο σχεδιασμού και κατασκευής των οχημάτων. Ως εκ τούτου, ο αποτελεσματικότερος τρόπος διευκόλυνσης της μετάβασης του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία είναι η θέσπιση ενιαίου κανονιστικού πλαισίου σε επίπεδο Ένωσης, το οποίο θα καλύπτει με

ενωσιακής αγοράς δευτερογενών πρώτων υλών οι οποίες περιλαμβάνονται σε νέα οχήματα που διατίθενται στην αγορά, καθώς και για την αποφυγή φραγμών στο εμπόριο και στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, τη διασφάλιση νομικής σαφήνειας και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στον σχεδιασμό, την παραγωγή και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί και ***να εκπληρωθεί η ανάγκη*** ύπαρξης ενιαίων κανόνων για την ενιαία αγορά με γνώμονα τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, και σύμφωνα με τη συνολική νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με την έγκριση τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα, η οδηγία 2000/53/ΕΚ και η οδηγία 2005/64/ΕΚ θα πρέπει να αντικατασταθούν από κανονισμό, βάσει ***του άρθρου 114*** της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).	ολοκληρωμένο και συνεκτικό τρόπο τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη διάθεση στην αγορά της Ένωσης και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτό είναι επίσης απαραίτητο για την ανάπτυξη της ενωσιακής αγοράς δευτερογενών πρώτων υλών οι οποίες περιλαμβάνονται σε νέα οχήματα που διατίθενται στην αγορά, καθώς και για την αποφυγή φραγμών στο εμπόριο και στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, τη διασφάλιση νομικής σαφήνειας και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στον σχεδιασμό, την παραγωγή και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί και ***υπό το πρίσμα της ανάγκης*** ύπαρξης ενιαίων κανόνων για την ενιαία αγορά με γνώμονα τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, και σύμφωνα***, αφενός,*** με τη συνολική νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με την έγκριση τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα ***και, αφετέρου, με τη συμπληρωματική και παρόμοια νομοθεσία, όπως είναι ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/1542 σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών και ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1781 σχετικά με τις απαιτήσεις οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα***, η οδηγία 2000/53/ΕΚ και η οδηγία 2005/64/ΕΚ θα πρέπει να αντικατασταθούν από κανονισμό, βάσει ***των άρθρων 114 και 192*** της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).
	Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(7) Προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς, με παράλληλη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος, είναι σημαντικό να εναρμονιστούν οι όροι για την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, καθώς και οι όροι που διέπουν τη διαχείριση των αποβλήτων στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Υπάρχουν εγγενείς δεσμοί μεταξύ του σταδίου παραγωγής και της επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς η περιβαλλοντικά ορθή μεταχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τρόπο σχεδιασμού και κατασκευής των οχημάτων. Ως εκ τούτου, ο αποτελεσματικότερος τρόπος διευκόλυνσης της μετάβασης του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία είναι η θέσπιση ενιαίου κανονιστικού πλαισίου σε επίπεδο Ένωσης, το οποίο θα καλύπτει με ολοκληρωμένο και συνεκτικό τρόπο τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη διάθεση στην αγορά της Ένωσης και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτό είναι επίσης απαραίτητο για την ανάπτυξη της ενωσιακής αγοράς δευτερογενών πρώτων υλών οι οποίες περιλαμβάνονται σε νέα οχήματα που διατίθενται στην αγορά, καθώς και για την αποφυγή φραγμών στο εμπόριο και στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, τη διασφάλιση νομικής σαφήνειας και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στον σχεδιασμό, την παραγωγή και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί και να εκπληρωθεί η ανάγκη ύπαρξης ενιαίων κανόνων για την ενιαία αγορά με γνώμονα	(7) Προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς, με παράλληλη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος, είναι σημαντικό να εναρμονιστούν οι όροι για την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, καθώς και οι όροι που διέπουν τη διαχείριση των αποβλήτων στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας ***και την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων***. Υπάρχουν εγγενείς δεσμοί μεταξύ του σταδίου παραγωγής και της επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς η περιβαλλοντικά ορθή μεταχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τρόπο σχεδιασμού και κατασκευής των οχημάτων. Ως εκ τούτου, ο αποτελεσματικότερος τρόπος διευκόλυνσης της μετάβασης του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία είναι η θέσπιση ενιαίου κανονιστικού πλαισίου σε επίπεδο Ένωσης, το οποίο θα καλύπτει με ολοκληρωμένο και συνεκτικό τρόπο τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη διάθεση στην αγορά της Ένωσης και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτό είναι επίσης απαραίτητο για την ανάπτυξη της ενωσιακής αγοράς δευτερογενών πρώτων υλών οι οποίες περιλαμβάνονται σε νέα οχήματα που διατίθενται στην αγορά, καθώς και για την αποφυγή φραγμών στο εμπόριο και στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, τη διασφάλιση νομικής σαφήνειας και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στον σχεδιασμό, την παραγωγή και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί και να εκπληρωθεί η ανάγκη ύπαρξης ενιαίων

τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, και σύμφωνα με τη συνολική νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με την έγκριση τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα, η οδηγία 2000/53/ΕΚ και η οδηγία 2005/64/ΕΚ θα πρέπει να αντικατασταθούν από κανονισμό, βάσει του άρθρου 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

κανόνων για την ενιαία αγορά με γνώμονα τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, και σύμφωνα με τη συνολική νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με την έγκριση τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα, η οδηγία 2000/53/ΕΚ και η οδηγία 2005/64/ΕΚ θα πρέπει να αντικατασταθούν από κανονισμό, βάσει του άρθρου 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

Or. en

Τροπολογία 228
Sirpa Pietikäinen

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(7) Προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς, με παράλληλη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος, είναι σημαντικό να εναρμονιστούν οι όροι για την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, καθώς και οι όροι που διέπουν τη διαχείριση των αποβλήτων στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Υπάρχουν εγγενείς δεσμοί μεταξύ του σταδίου παραγωγής και της επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς η περιβαλλοντικά ορθή μεταχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τρόπο σχεδιασμού και κατασκευής των οχημάτων. Ως εκ τούτου, ο αποτελεσματικότερος τρόπος διευκόλυνσης της μετάβασης του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία είναι η θέσπιση ενιαίου κανονιστικού πλαισίου σε επίπεδο Ένωσης, το οποίο θα καλύπτει με	(7) Προκειμένου να βελτιωθεί η λειτουργία της ενιαίας αγοράς, με παράλληλη διασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος, είναι σημαντικό να εναρμονιστούν οι όροι για την έγκριση τύπου των οχημάτων όσον αφορά τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησής τους, καθώς και οι όροι που διέπουν τη διαχείριση των αποβλήτων στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Υπάρχουν εγγενείς δεσμοί μεταξύ του σταδίου παραγωγής και της επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς η περιβαλλοντικά ορθή μεταχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τρόπο σχεδιασμού και κατασκευής των οχημάτων. Ως εκ τούτου, ο αποτελεσματικότερος τρόπος διευκόλυνσης της μετάβασης του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε μια κυκλική οικονομία είναι η θέσπιση ενιαίου κανονιστικού πλαισίου σε επίπεδο Ένωσης, το οποίο θα καλύπτει με

ολοκληρωμένο και συνεκτικό τρόπο τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη διάθεση στην αγορά της Ένωσης και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτό είναι επίσης απαραίτητο για την ανάπτυξη της ενωσιακής αγοράς δευτερογενών πρώτων υλών οι οποίες περιλαμβάνονται σε νέα οχήματα που διατίθενται στην αγορά, καθώς και για την αποφυγή φραγμών στο εμπόριο και στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, τη διασφάλιση νομικής σαφήνειας και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στον σχεδιασμό, την παραγωγή και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί και να εκπληρωθεί η ανάγκη ύπαρξης ενιαίων κανόνων για την ενιαία αγορά με γνώμονα τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, και σύμφωνα με τη συνολική νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με την έγκριση τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα, η οδηγία 2000/53/ΕΚ και η οδηγία 2005/64/ΕΚ θα πρέπει να αντικατασταθούν από κανονισμό, βάσει του άρθρου 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

ολοκληρωμένο και συνεκτικό τρόπο τον σχεδιασμό***, σύμφωνα με την αρχή της θέσης των αποβλήτων εκτός σχεδιασμού***, την κατασκευή, τη διάθεση στην αγορά της Ένωσης και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτό είναι επίσης απαραίτητο για την ανάπτυξη της ενωσιακής αγοράς δευτερογενών πρώτων υλών οι οποίες περιλαμβάνονται σε νέα οχήματα που διατίθενται στην αγορά, καθώς και για την αποφυγή φραγμών στο εμπόριο και στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, τη διασφάλιση νομικής σαφήνειας και τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στον σχεδιασμό, την παραγωγή και την επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί και να εκπληρωθεί η ανάγκη ύπαρξης ενιαίων κανόνων για την ενιαία αγορά με γνώμονα τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, και σύμφωνα με τη συνολική νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με την έγκριση τύπου για μηχανοκίνητα οχήματα, η οδηγία 2000/53/ΕΚ και η οδηγία 2005/64/ΕΚ θα πρέπει να αντικατασταθούν από κανονισμό, βάσει του άρθρου 114 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

Or. en

Τροπολογία 229
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(8) Οι οδηγίες 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ εφαρμόζονται μόνο στα επιβατικά οχήματα (M_1) και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N_1), τα οποία	(8) Οι οδηγίες 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ εφαρμόζονται μόνο στα επιβατικά οχήματα (M_1) και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N_1), τα οποία

αποτελούν περίπου το 85 % του συνόλου των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση. Τα υπόλοιπα οχήματα, δηλαδή δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα, φορτηγά, λεωφορεία και ρυμουλκούμενα, δεν υπόκεινται σε ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό και την επεξεργασία τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα κυκλικό πλαίσιο για όλα τα οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένης της περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας τους, καθώς και για να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της ενιαίας αγοράς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται όχι μόνο στα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, αλλά***, εν μέρει,*** και σε ορισμένα οχήματα της κατηγορίας L (L_3e-L_7e), βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). ***Υπάρχει έλλειψη ολοκληρωμένων πληροφοριών σχετικά με την επεξεργασία των εν λόγω οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην Ένωση, γεγονός που εμποδίζει την εφαρμογή σε αυτά του ίδιου καθεστώτος με εκείνο που ισχύει για τα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, οι απαιτήσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την υποχρεωτική παράδοσή τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για επεξεργασία, καθώς και την απορρύπανση τους, θα πρέπει να ισχύουν για τα οχήματα της κατηγορίας L (L_3e-L_7e) και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Για να διευκολυνθεί η επεξεργασία αυτών των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές τους θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση και την αντικατάσταση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών από αυτά τα οχήματα. Επίσης, οι διατάξεις που διέπουν τη διευρυμένη***

αποτελούν περίπου το 85 % του συνόλου των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση. Τα υπόλοιπα οχήματα, δηλαδή δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα, φορτηγά, λεωφορεία και ρυμουλκούμενα, δεν υπόκεινται σε ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό και την επεξεργασία τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα κυκλικό πλαίσιο για όλα τα οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένης της περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας τους, καθώς και για να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της ενιαίας αγοράς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται όχι μόνο στα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, αλλά και σε ορισμένα οχήματα της κατηγορίας L (L_3e-L_7e), βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O).

ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να εφαρμόζονται σε αυτές τις κατηγορίες οχημάτων, καλύπτοντας το κόστος συλλογής και απορρύπανσής τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Or. en

Τροπολογία 230
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(8) Οι οδηγίες 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ εφαρμόζονται μόνο στα επιβατικά οχήματα (M_1) και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N_1), τα οποία αποτελούν περίπου το 85 % του συνόλου των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση. Τα υπόλοιπα οχήματα, δηλαδή δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα, φορτηγά, λεωφορεία και ρυμουλκούμενα, δεν υπόκεινται σε ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό και την επεξεργασία τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα κυκλικό πλαίσιο για όλα τα οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένης της περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας τους, καθώς και για να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της ενιαίας αγοράς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται όχι μόνο στα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, αλλά, εν μέρει, και σε ***ορισμένα*** οχήματα της κατηγορίας L (L_3e-L_7e), βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). ***Υπάρχει έλλειψη ολοκληρωμένων πληροφοριών σχετικά με την επεξεργασία των εν λόγω οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην Ένωση, γεγονός που εμποδίζει την εφαρμογή σε αυτά του ίδιου καθεστώτος με εκείνο που ισχύει για***	(8) Οι οδηγίες 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ εφαρμόζονται μόνο στα επιβατικά οχήματα (M_1) και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N_1), τα οποία αποτελούν περίπου το 85 % του συνόλου των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση. Τα υπόλοιπα οχήματα, δηλαδή δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα, φορτηγά, λεωφορεία και ρυμουλκούμενα, δεν υπόκεινται σε ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό και την επεξεργασία τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα κυκλικό πλαίσιο για όλα τα οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένης της περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας τους, καθώς και για να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της ενιαίας αγοράς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται όχι μόνο στα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, αλλά, εν μέρει, και σε οχήματα της κατηγορίας L (L_3e-L_7e), βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Οι απαιτήσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την υποχρεωτική παράδοσή τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για επεξεργασία, καθώς και την απορρύπανση***, τη δυνατότητα επισκευής***

τα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, οι απαιτήσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την υποχρεωτική παράδοσή τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για επεξεργασία, καθώς και την απορρύπανση τους, θα πρέπει να ισχύουν για τα οχήματα της κατηγορίας L (L_3e-L_7e) και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Για να διευκολυνθεί η επεξεργασία αυτών των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές τους θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση και την αντικατάσταση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών από αυτά τα οχήματα. Επίσης, οι διατάξεις που διέπουν τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να εφαρμόζονται σε αυτές τις κατηγορίες οχημάτων, καλύπτοντας το κόστος συλλογής και απορρύπανσής τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

τους ***και τη δυνατότητα αφαίρεσης των κατασκευαστικών στοιχείων των φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων και των κινητήρων ηλεκτροκίνησης επί των οχημάτων τους με μη καταστρεπτικό τρόπο***, θα πρέπει να ισχύουν για τα οχήματα της κατηγορίας L (L_3e-L_7e) και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Για να διευκολυνθεί η επεξεργασία αυτών των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές τους θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση και την αντικατάσταση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών από αυτά τα οχήματα. Επίσης, οι διατάξεις που διέπουν τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να εφαρμόζονται σε αυτές τις κατηγορίες οχημάτων, καλύπτοντας το κόστος συλλογής και απορρύπανσής τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(8) Οι οδηγίες 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ εφαρμόζονται μόνο στα επιβατικά οχήματα (M_1) και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N_1), τα οποία αποτελούν περίπου το 85 % του συνόλου των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση. Τα υπόλοιπα οχήματα, δηλαδή δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα, φορτηγά, λεωφορεία και ρυμουλκούμενα, δεν	(8) Οι οδηγίες 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ εφαρμόζονται μόνο στα επιβατικά οχήματα (M_1) και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N_1), τα οποία αποτελούν περίπου το 85 % του συνόλου των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση. Τα υπόλοιπα οχήματα, δηλαδή δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα, φορτηγά, λεωφορεία και ρυμουλκούμενα, δεν

υπόκεινται σε ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό και την επεξεργασία τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα κυκλικό πλαίσιο για όλα τα οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένης της περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας τους, καθώς και για να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της ενιαίας αγοράς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται όχι μόνο στα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, αλλά, εν μέρει, και σε ***ορισμένα*** οχήματα της κατηγορίας L ***(L_3e-L_7e)***, βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Υπάρχει έλλειψη ολοκληρωμένων πληροφοριών σχετικά με την επεξεργασία των εν λόγω οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην Ένωση, γεγονός που εμποδίζει την εφαρμογή σε αυτά του ίδιου καθεστώτος με εκείνο που ισχύει για τα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, οι απαιτήσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την υποχρεωτική παράδοσή τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για επεξεργασία, καθώς και την απορρύπανση τους, θα πρέπει να ισχύουν για τα οχήματα της κατηγορίας L ***(L_3e-L_7e)*** και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Για να διευκολυνθεί η επεξεργασία αυτών των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές τους θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση και την αντικατάσταση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών από αυτά τα οχήματα. Επίσης, οι διατάξεις που διέπουν τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να εφαρμόζονται σε αυτές τις κατηγορίες οχημάτων, καλύπτοντας το κόστος συλλογής και απορρύπανσής τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

υπόκεινται σε ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό και την επεξεργασία τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα κυκλικό πλαίσιο για όλα τα οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένης της περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας τους, καθώς και για να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της ενιαίας αγοράς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται όχι μόνο στα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, αλλά, εν μέρει, και σε οχήματα της κατηγορίας L, βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Υπάρχει έλλειψη ολοκληρωμένων πληροφοριών σχετικά με την επεξεργασία των εν λόγω οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην Ένωση, γεγονός που εμποδίζει την εφαρμογή σε αυτά του ίδιου καθεστώτος με εκείνο που ισχύει για τα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, οι απαιτήσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την υποχρεωτική παράδοσή τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για επεξεργασία, καθώς και την απορρύπανση τους, θα πρέπει να ισχύουν για τα οχήματα της κατηγορίας L και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Για να διευκολυνθεί η επεξεργασία αυτών των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές τους θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση και την αντικατάσταση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών από αυτά τα οχήματα. Επίσης, οι διατάξεις που διέπουν τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να εφαρμόζονται σε αυτές τις κατηγορίες οχημάτων, καλύπτοντας το κόστος συλλογής και απορρύπανσής τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(8) Οι οδηγίες 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ εφαρμόζονται μόνο στα επιβατικά οχήματα (M_1) και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N_1), τα οποία αποτελούν περίπου το 85 % του συνόλου των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση. Τα υπόλοιπα οχήματα, δηλαδή δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα, φορτηγά, λεωφορεία και ρυμουλκούμενα, δεν υπόκεινται σε ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό και την επεξεργασία τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα κυκλικό πλαίσιο για όλα τα οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένης της περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας τους, καθώς και για να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της ενιαίας αγοράς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται όχι μόνο στα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, αλλά, εν μέρει, και σε ορισμένα οχήματα της κατηγορίας L (L_3e-L_7e), βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Υπάρχει έλλειψη ολοκληρωμένων πληροφοριών σχετικά με την επεξεργασία των εν λόγω οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην Ένωση, γεγονός που εμποδίζει την εφαρμογή σε αυτά του ίδιου καθεστώτος με εκείνο που ισχύει για τα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, οι απαιτήσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την	(8) Οι οδηγίες 2000/53/ΕΚ και 2005/64/ΕΚ εφαρμόζονται μόνο στα επιβατικά οχήματα (M_1) και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N_1), τα οποία αποτελούν περίπου το 85 % του συνόλου των οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί στην Ένωση. Τα υπόλοιπα οχήματα, δηλαδή δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα, φορτηγά, λεωφορεία και ρυμουλκούμενα, δεν υπόκεινται σε ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με τον οικολογικό σχεδιασμό και την επεξεργασία τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, προκειμένου να διασφαλιστεί ένα κυκλικό πλαίσιο για όλα τα οχήματα που ταξινομούνται στην Ένωση, συμπεριλαμβανομένης της περιβαλλοντικά ορθής επεξεργασίας τους, καθώς και για να αποφευχθεί ο κατακερματισμός της ενιαίας αγοράς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται όχι μόνο στα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1, αλλά, εν μέρει, και σε ορισμένα οχήματα της κατηγορίας L (L_3e-L_7e), βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Υπάρχει έλλειψη ολοκληρωμένων πληροφοριών σχετικά με την επεξεργασία των εν λόγω οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους στην Ένωση, γεγονός που εμποδίζει την εφαρμογή σε αυτά του ίδιου καθεστώτος με εκείνο που ισχύει για τα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, οι απαιτήσεις σχετικά με τη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, την

υποχρεωτική παράδοσή τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για επεξεργασία, καθώς και την απορρύπανση τους, θα πρέπει να ισχύουν για τα οχήματα της κατηγορίας L (L_3e-L_7e) και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Για να διευκολυνθεί η επεξεργασία αυτών των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές τους θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση ***και*** την αντικατάσταση εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών από αυτά τα οχήματα. Επίσης, οι διατάξεις που διέπουν τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να εφαρμόζονται σε αυτές τις κατηγορίες οχημάτων, καλύπτοντας το κόστος συλλογής και απορρύπανσής τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	υποχρεωτική παράδοσή τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για επεξεργασία, καθώς και την απορρύπανση τους, θα πρέπει να ισχύουν για τα οχήματα της κατηγορίας L (L_3e-L_7e) και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Για να διευκολυνθεί η επεξεργασία αυτών των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές τους θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την αφαίρεση**,** την αντικατάσταση ***και την ψηφιακή κωδικοποίηση*** εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών από αυτά τα οχήματα. Επίσης, οι διατάξεις που διέπουν τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να εφαρμόζονται σε αυτές τις κατηγορίες οχημάτων, καλύπτοντας το κόστος συλλογής και απορρύπανσής τους στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Or. fr

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(8α) Προκειμένου να διασφαλιστεί η κανονιστική συνεκτικότητα και να αποφευχθεί ο κατακερματισμός στην ενιαία αγορά, είναι αναγκαίο να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού στα οχήματα που εμπίπτουν στις κατηγορίες L1 και L2, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 168/2013. Για οχήματα που εμπίπτουν στις εν λόγω κατηγορίες, εάν δεν υπόκεινται σε διοικητική ταξινόμηση δυνάμει της οδηγίας 1999/37/ΕΚ σε μεμονωμένο κράτος μέλος και για τη

διασφάλιση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό, η ταξινόμηση θα πρέπει να περιλαμβάνει την καταγραφή των οχημάτων σε ισοδύναμο σύστημα που επιτρέπει την ταυτοποίησή τους, μεταξύ άλλων στο σημείο διάθεσης στην αγορά, κατά τη χρήση και στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Or. en

Τροπολογία 234
Beatrice Timgren

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(9) Τα προβλήματα με την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων δεν αφορούν μόνο τα επιβατικά οχήματα (M_1) και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N_1), αλλά και, όπως προκύπτει από μελέτες[45], τα μεγαλύτερα οχήματα. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις αυτές θα πρέπει να ισχύουν και για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους ***(M_2, M_3, N_2, N_3, O)***.	(9) Τα προβλήματα με την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων δεν αφορούν μόνο τα επιβατικά οχήματα (M_1) και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N_1), αλλά και, όπως προκύπτει από μελέτες, τα μεγαλύτερα οχήματα. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις αυτές θα πρέπει να ισχύουν και για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους***. Ωστόσο, οι περιορισμοί στις εξαγωγές οχημάτων δεν θα πρέπει να διαταράσσουν το νόμιμο εμπόριο εντός και εκτός της ΕΕ. Τα μεταχειρισμένα οχήματα διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στις παγκόσμιες αγορές και οι αυθαίρετοι περιορισμοί στη μεταβίβασή τους θα μπορούσαν να προκαλέσουν στρεβλώσεις της αγοράς, να βλάψουν τους οικονομικούς φορείς και να μειώσουν την οικονομική προσιτότητα των μεταχειρισμένων οχημάτων στην ΕΕ και σε τρίτες χώρες. Η διασφάλιση σαφών, δίκαιων και αναλογικών κανόνων για τις εξαγωγές θα συμβάλλει στη στήριξη της οικονομικής δραστηριότητας με παράλληλη διατήρηση των περιβαλλοντικών προτύπων και των προτύπων ασφάλειας.***

45

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

Or. en

Τροπολογία 235
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(10) Τα οχήματα ειδικής χρήσεως σχεδιάζονται για να εκτελούν ειδική λειτουργία και απαιτούν ειδική διάταξη στο αμάξωμα, η οποία δεν ελέγχεται εξ ολοκλήρου από τον κατασκευαστή. Κατά συνέπεια, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης δεν μπορούν να υπολογιστούν με σωστό τρόπο. Για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο οι διατάξεις σχετικά με τη συλλογή, την απορρύπανση και την υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι δαπάνες για τη διεξαγωγή αυτών των δραστηριοτήτων θα πρέπει να καλύπτονται από τους παραγωγούς στο πλαίσιο του προγράμματος διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Οι διατάξεις σχετικά με τις ουσίες στα οχήματα θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται σε οχήματα ειδικής χρήσης, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ. Ο κατασκευαστής, σε δεύτερο στάδιο, οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου στο πλαίσιο έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια δεν είναι σε θέση να υπολογίσει τα ποσοστά δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης για ολοκληρωμένα οχήματα. Κρίνεται, επομένως, σκόπιμο να απαιτηθεί συμμόρφωση με τον παρόντα	***διαγράφεται***

κανονισμό μόνον για το βασικό όχημα.

Or. en

Τροπολογία 236
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(10) Τα οχήματα ειδικής χρήσεως σχεδιάζονται για να εκτελούν ειδική λειτουργία και απαιτούν ειδική διάταξη στο αμάξωμα, η οποία δεν ελέγχεται εξ ολοκλήρου από τον κατασκευαστή. Κατά συνέπεια, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης δεν μπορούν να υπολογιστούν με σωστό τρόπο. Για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο οι διατάξεις σχετικά με τη συλλογή, την απορρύπανση και την υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι δαπάνες για τη διεξαγωγή αυτών των δραστηριοτήτων θα πρέπει να καλύπτονται από τους παραγωγούς στο πλαίσιο του προγράμματος διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Οι διατάξεις σχετικά με τις ουσίες στα οχήματα θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται σε οχήματα ειδικής χρήσης, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ. Ο κατασκευαστής, σε δεύτερο στάδιο, οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου στο πλαίσιο έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια δεν είναι σε θέση να υπολογίσει τα ποσοστά δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης για ολοκληρωμένα οχήματα. Κρίνεται, επομένως, σκόπιμο να απαιτηθεί συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό μόνον για το βασικό όχημα.	***διαγράφεται***

Or. en

Τροπολογία 237
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(10) Τα οχήματα ***ειδικής χρήσεως*** σχεδιάζονται για να εκτελούν ***ειδική λειτουργία*** και απαιτούν ***ειδική*** διάταξη στο αμάξωμα, η οποία ***δεν ελέγχεται εξ ολοκλήρου από τον*** κατασκευαστή. ***Κατά συνέπεια, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης δεν μπορούν να υπολογιστούν με σωστό τρόπο. Για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο οι διατάξεις σχετικά με τη συλλογή, την απορρύπανση και την υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι δαπάνες για τη διεξαγωγή αυτών των δραστηριοτήτων θα πρέπει να καλύπτονται από τους παραγωγούς στο πλαίσιο του προγράμματος διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Οι διατάξεις σχετικά με τις ουσίες στα οχήματα θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται σε*** οχήματα ***ειδικής χρήσης, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ. Ο κατασκευαστής, σε δεύτερο στάδιο, οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου στο πλαίσιο έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια δεν είναι σε θέση να υπολογίσει τα ποσοστά δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης για ολοκληρωμένα*** οχήματα***. Κρίνεται, επομένως, σκόπιμο να απαιτηθεί συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό μόνον για το βασικό όχημα***.	(10) Τα οχήματα ***ειδικού σκοπού, συμπεριλαμβανομένων ασθενοφόρων, πυροσβεστικών οχημάτων, στρατιωτικών οχημάτων και άλλων εξειδικευμένων μονάδων,*** σχεδιάζονται για να εκτελούν ***ειδικές λειτουργίες*** και απαιτούν ***ειδικευμένη*** διάταξη στο αμάξωμα, η οποία ***συχνά εκφεύγει του ελέγχου του*** κατασκευαστή. ***Τα εν λόγω*** οχήματα***, τα οποία αποτελούν ένα πολύ μικρό μέρος του συνολικού στόλου οχημάτων, υπόκεινται σε μοναδικές απαιτήσεις σχεδιασμού και λειτουργίας που περιορίζουν τη δυνατότητα εφαρμογής των τυποποιημένων κριτηρίων κυκλικότητας. Δεδομένων των ειδικευμένων λειτουργιών και των χαμηλών όγκων παραγωγής τους, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων ειδικού σκοπού στο πλαίσιο του κανονισμού για τα*** οχήματα ***στο τέλος του κύκλου ζωής τους, θα αποφέρουν αμελητέα περιβαλλοντικά οφέλη, ενώ παράλληλα θα επιβάλλουν δυσανάλογες προκλήσεις συμμόρφωσης. Για την αντιμετώπιση αυτών των ανησυχιών, συνιστάται να εξαιρεθούν ρητά τα οχήματα ειδικού σκοπού από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού***.

Or. en

Τροπολογία 238
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa

Corrado

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(10) Τα οχήματα ειδικής χρήσεως σχεδιάζονται για να εκτελούν ειδική λειτουργία και απαιτούν ειδική διάταξη στο αμάξωμα, η οποία δεν ελέγχεται εξ ολοκλήρου από τον κατασκευαστή. Κατά συνέπεια, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης δεν μπορούν να υπολογιστούν με σωστό τρόπο. Για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο οι διατάξεις σχετικά με τη συλλογή, την απορρύπανση και την υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι δαπάνες για τη διεξαγωγή αυτών των δραστηριοτήτων θα πρέπει να καλύπτονται από τους παραγωγούς στο πλαίσιο του προγράμματος διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Οι διατάξεις σχετικά με τις ουσίες στα οχήματα θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται σε οχήματα ειδικής χρήσης, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ. Ο κατασκευαστής, σε δεύτερο στάδιο, οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου στο πλαίσιο έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια ***δεν είναι σε θέση να υπολογίσει τα ποσοστά δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης για ολοκληρωμένα*** οχήματα***. Κρίνεται***, επομένως, ***σκόπιμο να απαιτηθεί συμμόρφωση με τον*** παρόντα κανονισμό ***μόνον για το βασικό όχημα***.	(10) Τα οχήματα ειδικής χρήσεως σχεδιάζονται για να εκτελούν ειδική λειτουργία και απαιτούν ειδική διάταξη στο αμάξωμα, η οποία δεν ελέγχεται εξ ολοκλήρου από τον κατασκευαστή. Κατά συνέπεια, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης δεν μπορούν να υπολογιστούν με σωστό τρόπο. Για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο οι διατάξεις σχετικά με τη συλλογή, την απορρύπανση και την υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι δαπάνες για τη διεξαγωγή αυτών των δραστηριοτήτων θα πρέπει να καλύπτονται από τους παραγωγούς στο πλαίσιο του προγράμματος διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Οι διατάξεις σχετικά με τις ουσίες στα οχήματα θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται σε οχήματα ειδικής χρήσης, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ. Ο κατασκευαστής, σε δεύτερο στάδιο, οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου στο πλαίσιο έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια ***θα πρέπει επίσης να λογοδοτεί για τα*** οχήματα ***που διαθέτει στην αγορά και***, επομένως, ***να καλύπτεται από τις απαιτήσεις διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Ωστόσο, τα οχήματα ειδικού σκοπού, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου στο πλαίσιο διαδικασιών έγκρισης τύπου σε πολλαπλά στάδια, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να εξαιρούνται όπως αναφέρεται στον*** παρόντα κανονισμό.

Or. en

Τροπολογία 239
Massimiliano Salini, Flavio Tosi, Letizia Moratti, Susana Solís Pérez

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(10) Τα οχήματα ειδικής χρήσεως σχεδιάζονται για να εκτελούν ειδική λειτουργία και απαιτούν ειδική διάταξη στο αμάξωμα, η οποία δεν ελέγχεται εξ ολοκλήρου από τον κατασκευαστή. Κατά συνέπεια, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης δεν μπορούν να υπολογιστούν με σωστό τρόπο. Για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο οι διατάξεις σχετικά με τη συλλογή, την απορρύπανση και την υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι δαπάνες για τη διεξαγωγή αυτών των δραστηριοτήτων θα πρέπει να καλύπτονται από τους παραγωγούς στο πλαίσιο του προγράμματος διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Οι διατάξεις σχετικά με τις ουσίες στα οχήματα θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται σε οχήματα ειδικής χρήσης, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ. ***Ο κατασκευαστής***, σε δεύτερο στάδιο, οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση ***τύπου*** στο πλαίσιο έγκρισης ***τύπου*** σε πολλαπλά στάδια ***δεν είναι σε θέση να υπολογίσει τα ποσοστά δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης για ολοκληρωμένα οχήματα. Κρίνεται, επομένως, σκόπιμο να απαιτηθεί συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό μόνον για*** το βασικό όχημα.	(10) Τα οχήματα ειδικής χρήσεως σχεδιάζονται για να εκτελούν ειδική λειτουργία και απαιτούν ειδική διάταξη στο αμάξωμα, η οποία δεν ελέγχεται εξ ολοκλήρου από τον κατασκευαστή. Κατά συνέπεια, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης δεν μπορούν να υπολογιστούν με σωστό τρόπο. Για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο οι διατάξεις σχετικά με τη συλλογή, την απορρύπανση και την υποχρεωτική αφαίρεση εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι δαπάνες για τη διεξαγωγή αυτών των δραστηριοτήτων θα πρέπει να καλύπτονται από τους παραγωγούς στο πλαίσιο του προγράμματος διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Οι διατάξεις σχετικά με τις ουσίες στα οχήματα θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται σε οχήματα ειδικής χρήσης, όπως προβλέπεται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ. ***Τα εξαρτήματα, όπως το αμάξωμα, που προστίθενται από κατασκευαστή***, σε δεύτερο στάδιο, οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση στο πλαίσιο έγκρισης σε πολλαπλά στάδια ***θα συλλέγονται και θα υποβάλλονται σε επεξεργασία μαζί με*** το βασικό όχημα***. Κατά συνέπεια, το αμάξωμα οχημάτων πολλαπλών σταδίων εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού***.

Or. en

Τροπολογία 240
Zala Tomašič, Milan Zver

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(10α) Τα μηχανοκίνητα τροχόσπιτα και τα ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/858 παράρτημα I μέρος Α σημείο 5.1, διακρίνονται από τα συμβατικά οχήματα ή τα ρυμουλκούμενα, καθώς χρησιμοποιούνται κυρίως για αναψυχή και όχι ως μεταφορικό μέσο. Πολλά ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα είναι μόνιμα τοποθετημένα σε συγκεκριμένη θέση ως κατοικίες διακοπών, χρησιμοποιούνται για εποχιακή διαμονή και παραμένουν λειτουργικά για δεκαετίες. Οι μονάδες αυτές δεν θα πρέπει να ταξινομούνται ως οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΟΤΚΖ), δεδομένου ότι εξακολουθούν να χρησιμεύουν ως κατοικίες, συχνά μη ταξινομημένες, με αποτέλεσμα την εσφαλμένη ταξινόμησή τους ως «απολεσθέντων οχημάτων». Για την κατασκευή των εν λόγω τροχόσπιτων χρησιμοποιούνται κατασκευαστικά στοιχεία εκτός του τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας όπως ξύλο, έπιπλα, συστήματα ύδρευσης και οικιακά ηλεκτρικά συστήματα, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης οχημάτων. Λόγω του ειδικού σκοπού τους, της διακριτής σύνθεσης των υλικών και της συνεχούς χρήσης τους, τα μηχανοκίνητα τροχόσπιτα και τα ρυμουλκούμενα τροχόσπιτα θα πρέπει να εξαιρεθούν από τους κανονισμούς για τα ΟΤΚΖ.

Or. en

Τροπολογία 241
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 10 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(10β) Θα πρέπει να θεσπιστούν απαιτήσεις κυκλικότητας για τα ελαστικά ως ομάδα προϊόντων στην οποία δίνεται προτεραιότητα βάσει του κανονισμού για τον οικολογικό σχεδιασμό για βιώσιμα προϊόντα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 18 παράγραφος 5 στοιχείο ε) του εν λόγω κανονισμού. Ως εκ τούτου, δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι καλύπτονται από το κεφάλαιο ΙΙ του παρόντος κανονισμού.

Or. en

Τροπολογία 242
Beatrice Timgren

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(11) Μία από τις μεγαλύτερες πρακτικές προκλήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή της οδηγίας 2000/53/ΕΚ αφορά τον προσδιορισμό του αν ένα όχημα έχει καταστεί όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις διασυνοριακών μεταφορών οχημάτων. Παρά την έκδοση κατευθυντήριων γραμμών***[46]*** για το θέμα αυτό, η αξιολόγηση αυτή παραμένει προβληματική. ***Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν νομικά δεσμευτικά ακριβή κριτήρια που θα επιτρέπουν τον προσδιορισμό ενός οχήματος*** στο τέλος του κύκλου ζωής του***.*** ***Τα κριτήρια αυτά*** θα πρέπει ***να χρησιμοποιούνται από όλους τους οικονομικούς φορείς και*** τους ιδιοκτήτες ***οχημάτων που ασχολούνται με οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους***.	(11) Μία από τις μεγαλύτερες πρακτικές προκλήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή της οδηγίας 2000/53/ΕΚ αφορά τον προσδιορισμό του αν ένα όχημα έχει καταστεί όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις διασυνοριακών μεταφορών οχημάτων. Παρά την έκδοση κατευθυντήριων γραμμών για το θέμα αυτό, η αξιολόγηση αυτή παραμένει προβληματική. ***Για να διασφαλιστεί ότι οι ιδιοκτήτες οχημάτων διατηρούν τα θεμελιώδη δικαιώματα ιδιοκτησίας τους, ένα όχημα θα πρέπει να ταξινομείται ως όχημα*** στο τέλος του κύκλου ζωής του ***μόνον εάν εγκαταλειφθεί, υποστεί μη επισκευάσιμη ζημιά ή παρουσιάζει σαφή και αποδεδειγμένο κίνδυνο για τη δημόσια ασφάλεια ή το περιβάλλον. Με τον παρόντα κανονισμό*** θα πρέπει ***να διασφαλίζεται ότι οι αποφάσεις σχετικά με την ταξινόμηση οχημάτων ως ΟΤΚΖ ακολουθούν διαφανή διαδικασία, ώστε να***

	αποφεύγεται ο αυθαίρετος ή αυτοματοποιημένος διοικητικός προσδιορισμός που θα μπορούσε να στερήσει άδικα από τους ιδιοκτήτες ***την περιουσία τους***.
[46] Κατευθυντήριες γραμμές αριθ. 9 για τους ανταποκριτές σχετικά με τη μεταφορά αποβλήτων οχημάτων, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	

Or. en

Τροπολογία 243
Christine Singer

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(11) Μία από τις μεγαλύτερες πρακτικές προκλήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή της οδηγίας 2000/53/ΕΚ αφορά τον προσδιορισμό του αν ένα όχημα έχει καταστεί όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις διασυνοριακών μεταφορών οχημάτων. Παρά την έκδοση κατευθυντήριων γραμμών[46] για το θέμα αυτό, η αξιολόγηση αυτή παραμένει προβληματική. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν νομικά δεσμευτικά ακριβή κριτήρια που θα επιτρέπουν τον προσδιορισμό ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Τα κριτήρια αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από όλους τους οικονομικούς φορείς και τους ιδιοκτήτες οχημάτων που ασχολούνται με οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	(11) Μία από τις μεγαλύτερες πρακτικές προκλήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή της οδηγίας 2000/53/ΕΚ αφορά τον προσδιορισμό του αν ένα όχημα έχει καταστεί όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις διασυνοριακών μεταφορών οχημάτων. Παρά την έκδοση κατευθυντήριων γραμμών[46] για το θέμα αυτό, η αξιολόγηση αυτή παραμένει προβληματική. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν νομικά δεσμευτικά ακριβή κριτήρια που θα επιτρέπουν τον προσδιορισμό ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Τα κριτήρια αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από όλους τους οικονομικούς φορείς και τους ιδιοκτήτες οχημάτων που ασχολούνται με οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. ***Τα κριτήρια αυτά δεν θα πρέπει να καθορίζονται από την Επιτροπή, αλλά από ομάδα ανεξάρτητων***

	εμπειρογνωμόνων.
[46] Κατευθυντήριες γραμμές αριθ. 9 για τους ανταποκριτές σχετικά με τη μεταφορά αποβλήτων οχημάτων, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	[46] Κατευθυντήριες γραμμές αριθ. 9 για τους ανταποκριτές σχετικά με τη μεταφορά αποβλήτων οχημάτων, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf
	Or. en

Αιτιολόγηση

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν μπορεί να καθορίσει ακριβή κριτήρια. Η διαδικασία αυτή πρέπει να γίνει από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες που διαθέτουν τις τεχνικές γνώσεις και την εμπειρογνωσία που απαιτούνται.

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(11) Μία από τις μεγαλύτερες πρακτικές προκλήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή της οδηγίας 2000/53/ΕΚ αφορά τον προσδιορισμό του αν ένα όχημα έχει καταστεί όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις διασυνοριακών μεταφορών οχημάτων. Παρά την έκδοση κατευθυντήριων γραμμών[46] για το θέμα αυτό, η αξιολόγηση αυτή παραμένει προβληματική. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν νομικά δεσμευτικά ακριβή κριτήρια ***που*** θα επιτρέπουν τον προσδιορισμό ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Τα κριτήρια αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από ***όλους*** τους οικονομικούς φορείς και τους ιδιοκτήτες οχημάτων που ασχολούνται με οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	(11) Μία από τις μεγαλύτερες πρακτικές προκλήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή της οδηγίας 2000/53/ΕΚ αφορά τον προσδιορισμό του αν ένα όχημα έχει καταστεί όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις διασυνοριακών μεταφορών ***και εξαγωγών*** οχημάτων. Παρά την έκδοση κατευθυντήριων γραμμών[46] για το θέμα αυτό, η αξιολόγηση αυτή παραμένει προβληματική. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν νομικά δεσμευτικά ακριβή κριτήρια ***με βάση τεχνολογικές και τεχνικές αιτιολογήσεις, τα οποία*** θα επιτρέπουν τον προσδιορισμό ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Τα κριτήρια αυτά θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από ***όλες τις αρμόδιες αρχές,*** τους οικονομικούς φορείς και τους ιδιοκτήτες οχημάτων που ασχολούνται με

οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

[46] Κατευθυντήριες γραμμές αριθ. 9 για τους ανταποκριτές σχετικά με τη μεταφορά αποβλήτων οχημάτων, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

[46] Κατευθυντήριες γραμμές αριθ. 9 για τους ανταποκριτές σχετικά με τη μεταφορά αποβλήτων οχημάτων, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Τροπολογία 245
Zala Tomašič, Milan Zver

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 12 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(12α) Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΟΤΚΖ) δεν είναι απλώς απόβλητα, αλλά αποτελούν πολύτιμους πόρους με οικονομικό δυναμικό. Η επαναχρησιμοποίησή τους, εφόσον πραγματοποιείται σε λογικά πλαίσια, ευθυγραμμίζεται με τα οικονομικά συμφέροντα των εταιρειών. Επιπλέον, οι παράνομες εξαγωγές δεν ενέχουν μόνο κινδύνους για το περιβάλλον αλλά και για οικονομικές απώλειες για την ΕΕ.

Or. en

Τροπολογία 246
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(13) Για την κάλυψη του σχεδιασμού όλων των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, καθώς και του σταδίου	(13) Για την κάλυψη του σχεδιασμού όλων των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, καθώς και ***του σταδίου***

στο τέλος του κύκλου ζωής τους, απαιτείται η θέσπιση εναρμονισμένων απαιτήσεων κυκλικότητας που επαληθεύονται στο στάδιο της έγκρισης τύπου. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή οχημάτων κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους είναι επαναχρησιμοποιήσιμα και ότι τα υλικά που περιέχουν είναι ανακυκλώσιμα, είναι ουσιαστικής σημασίας για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο τα εν λόγω εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά να μην μπορούν να αξιοποιηθούν κατάλληλα όταν το όχημα φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής του. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές οχημάτων και οι προμηθευτές τους θα πρέπει να ενσωματώσουν στρατηγικές σχεδιασμού που βελτιώνουν τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης σε πρώιμο στάδιο της ανάπτυξης νέων οχημάτων. Συνεπώς, οι νέοι τύποι οχημάτων θα πρέπει να εξακολουθήσουν να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακυκλώσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 85 % κατά μάζα και επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακτήσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 95 % κατά μάζα, όπως προβλέπεται ήδη στην οδηγία 2005/64/ΕΚ. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο υπολογισμός των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης πραγματοποιείται με ομοιόμορφο τρόπο και μπορεί να ***παρακολουθείται***, θα πρέπει να θεσπιστεί νέα μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος. Η μεθοδολογία αυτή θα πρέπει να αντικατοπτρίζει καλύτερα τις πραγματικές δυνατότητες ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης ενός νέου οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της συνεχιζόμενης τεχνολογικής προόδου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι

της χρήσης τους και του σταδίου στο τέλος του κύκλου ζωής τους, απαιτείται η θέσπιση εναρμονισμένων απαιτήσεων κυκλικότητας που επαληθεύονται στο στάδιο της έγκρισης τύπου. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή οχημάτων κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους είναι επαναχρησιμοποιήσιμα και ότι τα υλικά που περιέχουν είναι ανακυκλώσιμα, είναι ουσιαστικής σημασίας για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο τα εν λόγω εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά να μην μπορούν να αξιοποιηθούν κατάλληλα όταν το όχημα φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής του. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές οχημάτων και οι προμηθευτές τους θα πρέπει να ενσωματώσουν στρατηγικές σχεδιασμού που βελτιώνουν ***τον δομοστοιχειωτό σχεδιασμό,*** τη δυνατότητα ***επισκευής,*** επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης σε πρώιμο στάδιο της ανάπτυξης νέων οχημάτων. Συνεπώς, οι νέοι τύποι οχημάτων θα πρέπει να εξακολουθήσουν να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακυκλώσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 85 % κατά μάζα και επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακτήσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 95 % κατά μάζα, όπως προβλέπεται ήδη στην οδηγία 2005/64/ΕΚ. Προκειμένου να διασφαλιστεί ***η ευθυγράμμιση με την ιεράρχηση των αποβλήτων, στο μέλλον ο στόχος για τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης θα πρέπει να διαχωριστεί από τους στόχους για τη δυνατότητα ανακύκλωσης και ανάκτησης. Επιπλέον, για την περαιτέρω μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των οχημάτων, θα πρέπει να καθοριστεί ένας νέος στόχος ανθεκτικότητας, στο πλαίσιο του οποίου θα διασφαλίζεται ότι οι κατασκευαστές σχεδιάζουν τα οχήματά τους για μεγαλύτερη διάρκεια ζωής. Προκειμένου να καθοριστούν οι στόχοι σχετικά με τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης και***

όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό της εν λόγω μεθοδολογίας. Έως ότου καθοριστεί η εν λόγω μεθοδολογία, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπολογίζονται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628:2002, όπως στην οδηγία 2005/64/ΕΚ.	***την ανθεκτικότητα και να διασφαλιστεί*** ότι ο υπολογισμός των ποσοστών ***της ανθεκτικότητας και*** της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης πραγματοποιείται με ομοιόμορφο τρόπο και μπορεί να ***επαληθεύεται***, θα πρέπει να θεσπιστεί νέα μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της ***ανθεκτικότητας και της*** δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος. Η μεθοδολογία αυτή θα πρέπει να αντικατοπτρίζει καλύτερα τις πραγματικές δυνατότητες ***για μεγαλύτερη διάρκεια ζωής και τις πραγματικές δυνατότητες*** ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης ενός νέου οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της συνεχιζόμενης τεχνολογικής προόδου***. Το αποτέλεσμα αυτής της μεθοδολογίας θα πρέπει να είναι η ορθή επαλήθευση της συμμόρφωσης των οχημάτων που κατασκευάζονται τόσο εντός όσο και εκτός της Ένωσης***. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό της εν λόγω μεθοδολογίας. Έως ότου καθοριστεί η εν λόγω μεθοδολογία, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπολογίζονται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628:2002, όπως στην οδηγία 2005/64/ΕΚ.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(13) Για την κάλυψη του σχεδιασμού όλων των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, καθώς και του σταδίου στο τέλος του κύκλου ζωής τους, απαιτείται η θέσπιση εναρμονισμένων απαιτήσεων κυκλικότητας που επαληθεύονται στο στάδιο της έγκρισης τύπου. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή οχημάτων κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους είναι επαναχρησιμοποιήσιμα και ότι τα υλικά που περιέχουν είναι ανακυκλώσιμα, είναι ουσιαστικής σημασίας για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο τα εν λόγω εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά να μην μπορούν να αξιοποιηθούν κατάλληλα όταν το όχημα φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής του. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές οχημάτων και οι προμηθευτές τους θα πρέπει να ενσωματώσουν στρατηγικές σχεδιασμού που βελτιώνουν τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης σε πρώιμο στάδιο της ανάπτυξης νέων οχημάτων. Συνεπώς, οι νέοι τύποι οχημάτων θα πρέπει να εξακολουθήσουν να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακυκλώσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 85 % κατά μάζα και επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακτήσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 95 % κατά μάζα, όπως προβλέπεται ήδη στην οδηγία 2005/64/ΕΚ. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο υπολογισμός των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης πραγματοποιείται με ομοιόμορφο τρόπο και μπορεί να παρακολουθείται, θα πρέπει να θεσπιστεί νέα μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος. Η μεθοδολογία αυτή θα πρέπει να αντικατοπτρίζει καλύτερα τις	(13) Για την κάλυψη του σχεδιασμού όλων των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, καθώς και του σταδίου στο τέλος του κύκλου ζωής τους, απαιτείται η θέσπιση εναρμονισμένων απαιτήσεων κυκλικότητας που επαληθεύονται στο στάδιο της έγκρισης τύπου. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή οχημάτων κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους είναι επαναχρησιμοποιήσιμα και ότι τα υλικά που περιέχουν είναι ανακυκλώσιμα, είναι ουσιαστικής σημασίας για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο τα εν λόγω εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά να μην μπορούν να αξιοποιηθούν κατάλληλα όταν το όχημα φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής του. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές οχημάτων και οι προμηθευτές τους θα πρέπει να ενσωματώσουν στρατηγικές σχεδιασμού που βελτιώνουν τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης σε πρώιμο στάδιο της ανάπτυξης νέων οχημάτων. Συνεπώς, οι νέοι τύποι οχημάτων θα πρέπει να εξακολουθήσουν να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακυκλώσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 85 % κατά μάζα και επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακτήσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 95 % κατά μάζα, όπως προβλέπεται ήδη στην οδηγία 2005/64/ΕΚ. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο υπολογισμός των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης πραγματοποιείται με ομοιόμορφο τρόπο και μπορεί να παρακολουθείται, θα πρέπει να θεσπιστεί νέα μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος. Η μεθοδολογία αυτή θα πρέπει να αντικατοπτρίζει καλύτερα τις

πραγματικές δυνατότητες ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης ενός νέου οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της συνεχιζόμενης τεχνολογικής προόδου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό της εν λόγω μεθοδολογίας. Έως ότου καθοριστεί η εν λόγω μεθοδολογία, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπολογίζονται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628:2002, όπως στην οδηγία 2005/64/ΕΚ.	πραγματικές δυνατότητες ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης ενός νέου οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της συνεχιζόμενης τεχνολογικής προόδου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό της εν λόγω μεθοδολογίας. Έως ότου καθοριστεί η εν λόγω μεθοδολογία, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπολογίζονται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628:2002, όπως στην οδηγία 2005/64/ΕΚ. ***Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να διενεργήσει αξιολόγηση σχετικά με την ανάγκη να συμπεριληφθεί επιμέρους στόχος για το ελάχιστο ποσοστό της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης.***

Or. en

Τροπολογία 248
Christine Singer

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(13) Για την κάλυψη του σχεδιασμού όλων των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, καθώς και του σταδίου στο τέλος του κύκλου ζωής τους, απαιτείται η θέσπιση εναρμονισμένων απαιτήσεων κυκλικότητας που επαληθεύονται στο στάδιο της έγκρισης τύπου. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή οχημάτων κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους είναι επαναχρησιμοποιήσιμα και ότι τα υλικά που περιέχουν είναι ανακυκλώσιμα, είναι ουσιαστικής σημασίας για να αποφευχθεί	(13) Για την κάλυψη του σχεδιασμού όλων των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, καθώς και του σταδίου στο τέλος του κύκλου ζωής τους, απαιτείται η θέσπιση εναρμονισμένων απαιτήσεων κυκλικότητας που επαληθεύονται στο στάδιο της έγκρισης τύπου. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή οχημάτων κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους είναι επαναχρησιμοποιήσιμα και ότι τα υλικά που περιέχουν είναι ανακυκλώσιμα, είναι ουσιαστικής σημασίας για να αποφευχθεί

το ενδεχόμενο τα εν λόγω εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά να μην μπορούν να αξιοποιηθούν κατάλληλα όταν το όχημα φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής του. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές οχημάτων και οι προμηθευτές τους θα πρέπει να ενσωματώσουν στρατηγικές σχεδιασμού που βελτιώνουν τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης σε πρώιμο στάδιο της ανάπτυξης νέων οχημάτων. Συνεπώς, οι νέοι τύποι οχημάτων θα πρέπει να εξακολουθήσουν να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακυκλώσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 85 % κατά μάζα και επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακτήσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 95 % κατά μάζα, όπως προβλέπεται ήδη στην οδηγία 2005/64/ΕΚ. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο υπολογισμός των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης πραγματοποιείται με ομοιόμορφο τρόπο και μπορεί να παρακολουθείται, θα πρέπει να θεσπιστεί νέα μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος. Η μεθοδολογία αυτή θα πρέπει να αντικατοπτρίζει καλύτερα τις πραγματικές δυνατότητες ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης ενός νέου οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της συνεχιζόμενης τεχνολογικής προόδου. ***Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό της εν λόγω μεθοδολογίας.*** Έως ότου καθοριστεί η εν λόγω μεθοδολογία, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπολογίζονται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628:2002,

το ενδεχόμενο τα εν λόγω εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά να μην μπορούν να αξιοποιηθούν κατάλληλα όταν το όχημα φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής του. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές οχημάτων και οι προμηθευτές τους θα πρέπει να ενσωματώσουν στρατηγικές σχεδιασμού που βελτιώνουν τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης σε πρώιμο στάδιο της ανάπτυξης νέων οχημάτων. Συνεπώς, οι νέοι τύποι οχημάτων θα πρέπει να εξακολουθήσουν να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακυκλώσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 85 % κατά μάζα και επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακτήσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 95 % κατά μάζα, όπως προβλέπεται ήδη στην οδηγία 2005/64/ΕΚ. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο υπολογισμός των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης πραγματοποιείται με ομοιόμορφο τρόπο και μπορεί να παρακολουθείται, θα πρέπει να θεσπιστεί νέα μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος. Η μεθοδολογία αυτή θα πρέπει να αντικατοπτρίζει καλύτερα τις πραγματικές δυνατότητες ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης ενός νέου οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της συνεχιζόμενης τεχνολογικής προόδου. Έως ότου καθοριστεί η εν λόγω μεθοδολογία, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπολογίζονται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628:2002, όπως στην οδηγία 2005/64/ΕΚ.

όπως στην οδηγία 2005/64/ΕΚ.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν θα πρέπει να επιφορτιστεί με την παροχή της μεθοδολογίας για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος. Αντ' αυτού, η αξιολόγηση αυτού του θέματος θα πρέπει να πραγματοποιηθεί από ομάδα ανεξάρτητων εμπειρογνωμόνων που θα διαθέτει τις γνώσεις και την εμπειρογνωσία που απαιτούνται.

Τροπολογία 249
Sirpa Pietikäinen

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(13) Για την κάλυψη του σχεδιασμού όλων των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, καθώς και του σταδίου στο τέλος του κύκλου ζωής τους, απαιτείται η θέσπιση εναρμονισμένων απαιτήσεων κυκλικότητας που επαληθεύονται στο στάδιο της έγκρισης τύπου. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή οχημάτων κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους είναι επαναχρησιμοποιήσιμα και ότι τα υλικά που περιέχουν είναι ανακυκλώσιμα, είναι ουσιαστικής σημασίας για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο τα εν λόγω εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά να μην μπορούν να αξιοποιηθούν κατάλληλα όταν το όχημα φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής του. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές οχημάτων και οι προμηθευτές τους θα πρέπει να ενσωματώσουν στρατηγικές σχεδιασμού που βελτιώνουν τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης σε πρώιμο στάδιο της ανάπτυξης νέων οχημάτων. Συνεπώς, οι νέοι τύποι οχημάτων θα πρέπει να εξακολουθήσουν να κατασκευάζονται	(13) Για την κάλυψη του σχεδιασμού όλων των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης, καθώς και του σταδίου στο τέλος του κύκλου ζωής τους, απαιτείται η θέσπιση εναρμονισμένων απαιτήσεων κυκλικότητας που επαληθεύονται στο στάδιο της έγκρισης τύπου. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή οχημάτων***, με εφαρμογή της αρχής της θέσης των αποβλήτων εκτός σχεδιασμού,*** κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία τους είναι επαναχρησιμοποιήσιμα και ότι τα υλικά που περιέχουν είναι ανακυκλώσιμα, είναι ουσιαστικής σημασίας για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο τα εν λόγω εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά να μην μπορούν να αξιοποιηθούν κατάλληλα όταν το όχημα φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής του. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές οχημάτων και οι προμηθευτές τους θα πρέπει να ενσωματώσουν στρατηγικές σχεδιασμού που βελτιώνουν τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης σε πρώιμο στάδιο της ανάπτυξης νέων οχημάτων. Συνεπώς, οι νέοι τύποι

κατά τρόπο ώστε να είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακυκλώσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 85 % κατά μάζα και επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακτήσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 95 % κατά μάζα, όπως προβλέπεται ήδη στην οδηγία 2005/64/ΕΚ. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο υπολογισμός των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης πραγματοποιείται με ομοιόμορφο τρόπο και μπορεί να παρακολουθείται, θα πρέπει να θεσπιστεί νέα μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος. Η μεθοδολογία αυτή θα πρέπει να αντικατοπτρίζει καλύτερα τις πραγματικές δυνατότητες ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης ενός νέου οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της συνεχιζόμενης τεχνολογικής προόδου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό της εν λόγω μεθοδολογίας. Έως ότου καθοριστεί η εν λόγω μεθοδολογία, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπολογίζονται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628:2002, όπως στην οδηγία 2005/64/ΕΚ.

οχημάτων θα πρέπει να εξακολουθήσουν να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να είναι επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακυκλώσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 85 % κατά μάζα και επαναχρησιμοποιήσιμα ή ανακτήσιμα σε ποσοστό τουλάχιστον 95 % κατά μάζα, όπως προβλέπεται ήδη στην οδηγία 2005/64/ΕΚ. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο υπολογισμός των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης πραγματοποιείται με ομοιόμορφο τρόπο και μπορεί να παρακολουθείται, θα πρέπει να θεσπιστεί νέα μεθοδολογία για τον υπολογισμό και την επαλήθευση των ποσοστών της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης ενός οχήματος. Η μεθοδολογία αυτή θα πρέπει να αντικατοπτρίζει καλύτερα τις πραγματικές δυνατότητες ανακύκλωσης, επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης ενός νέου οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της συνεχιζόμενης τεχνολογικής προόδου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τον καθορισμό της εν λόγω μεθοδολογίας. Έως ότου καθοριστεί η εν λόγω μεθοδολογία, τα ποσοστά της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπολογίζονται σύμφωνα με το πρότυπο ISO 22628:2002, όπως στην οδηγία 2005/64/ΕΚ.

Or. en

Τροπολογία 250
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 13 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(13α) Η διασφάλιση της δυνατότητας επισκευής των οχημάτων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής τους αποτελεί θεμελιώδη πυλώνα μιας πραγματικά βιώσιμης και κυκλικής οικονομίας στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Θα πρέπει να αποφεύγεται η πρόωρη ταξινόμηση των οχημάτων ως οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους όταν παραμένουν επισκευάσιμα, καθώς το αποτέλεσμα θα είναι να δημιουργηθούν περιττά απόβλητα, οικονομικές ανεπάρκειες και αδικαιολόγητη επιβάρυνση των ιδιοκτητών οχημάτων. Ένα όχημα θα πρέπει να θεωρείται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του μόνον όταν δεν είναι δυνατή η εύλογη αποκατάστασή του προκειμένου να πληροί τις απαιτήσεις τεχνικού ελέγχου, με αποτέλεσμα να αποτελεί κίνδυνο για την ασφάλεια των χρηστών του οδικού δικτύου. Η διάρκεια ζωής των οχημάτων δεν εξαρτάται μόνον από τον αρχικό σχεδιασμό τους αλλά και από τη διαθεσιμότητα οικονομικά προσιτών και ανταγωνιστικών υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης. Οι ανεξάρτητοι φορείς επισκευής πρέπει να μπορούν να λειτουργούν υπό δίκαιες και διαφανείς συνθήκες προκειμένου να διασφαλίζεται ότι οι καταναλωτές δεν εξαρτώνται αποκλειστικά από δίκτυα επισκευής που ελέγχονται από τον κατασκευαστή, κατάσταση που θα μπορούσε διαφορετικά να περιορίσει τον ανταγωνισμό, να αυξήσει το κόστος και να μειώσει τη διαθεσιμότητα υπηρεσιών. Οι φραγμοί στην επισκευή, μεταξύ άλλων οι περιορισμοί της πρόσβασης σε ανταλλακτικά, σε διαγνωστικά εργαλεία, η αδικαιολόγητη σύνδεση εξαρτημάτων με συγκεκριμένο όχημα και οι τεχνικές πληροφορίες, πρέπει να αποφεύγονται προκειμένου να διασφαλίζονται, αφενός, οι επιλογές των καταναλωτών και, αφετέρου, η αποδοτική χρήση των πόρων. Η ικανότητα επισκευής και

συντήρησης οχημάτων έχει ιδιαίτερη κοινωνική και οικονομική σημασία, ιδίως για τα άτομα και τις οικογένειες χαμηλότερου εισοδήματος που βασίζονται στα οικονομικά προσιτά μεταχειρισμένα οχήματα ως το κύριο μέσο μεταφοράς τους. Ο περιορισμός των επιλογών επισκευής πλήττει δυσανάλογα τα άτομα που βρίσκονται σε αγροτικές ή οικονομικά μειονεκτούσες περιοχές, όπου οι υποδομές δημόσιων μεταφορών είναι ανεπαρκείς, γεγονός που περιορίζει την ανεξαρτησία τους, την κινητικότητά τους και την πρόσβασή τους στην απασχόληση, στην εκπαίδευση και σε βασικές υπηρεσίες. Ως εκ τούτου, η διασφάλιση της δυνατότητας επισκευής δεν αποτελεί μόνον περιβαλλοντική και οικονομική επιταγή, αλλά και ζήτημα ισότιμης πρόσβασης σε ευκαιρίες. Επιπλέον, ορισμένες κατηγορίες οχημάτων απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεχής δυνατότητα χρήσης και η διατήρησή τους. Σε αυτά συγκαταλέγονται τα οχήματα παντός εδάφους, τα οχήματα αναψυχής και τα οχήματα ιστορικού ενδιαφέροντος ή τα κλασικά οχήματα, τα οποία συχνά συντηρούνται για χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τους συνήθεις εμπορικούς κύκλους ζωής και απαιτούν συνεχείς, και πολλές φορές σημαντικές, επισκευές για τη διατήρηση της προβλεπόμενης λειτουργίας, της πολιτιστικής αξίας και της δυνατότητας χρήσης τους. Τα εν λόγω οχήματα συχνά αποκαθίστανται και συντηρούνται για παρατεταμένες περιόδους από λάτρεις αυτών των οχημάτων και από μικρές επιχειρήσεις, πράγμα που συμβάλλει στην οικονομική δραστηριότητα και στην απασχόληση σε ειδικευμένους τομείς αποκατάστασης και επισκευής. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα εν λόγω οχήματα δεν ταξινομούνται αδικαιολόγητα ως οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, διαφυλάσσοντας με αυτόν τον τρόπο τη συνεχή χρήση και

αποκατάστασή τους.

Or. en

Τροπολογία 251
Pietro Fiocchi

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(14) Τα οχήματα θα πρέπει να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να περιορίζεται η παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία. Στην ανακοίνωσή της, της 14ης Οκτωβρίου 2020, με τίτλο «Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων — Για ένα περιβάλλον χωρίς τοξικές ουσίες» («Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων»)[47], η Επιτροπή ανέφερε ότι οι ουσίες που προκαλούν ανησυχία πρέπει να ελαχιστοποιηθούν και να υποκατασταθούν, στο μέτρο του δυνατού, με τη σταδιακή κατάργηση των μη ουσιωδών για την κοινωνία χρήσεων των πλέον επιβλαβών χημικών προϊόντων, ιδίως σε καταναλωτικά αγαθά. Συνεπώς, οι ουσίες που προκαλούν ανησυχία ως συστατικά των υλικών που χρησιμοποιούνται σε οχήματα ή οποιουδήποτε εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου οχημάτων θα πρέπει να ελαχιστοποιηθούν στο μέτρο του δυνατού ***ώστε να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα, καθώς και τα υλικά που ανακυκλώνονται από οχήματα, δεν έχουν*** δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία του ανθρώπου ή το περιβάλλον, καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους**.**	(14) Τα οχήματα θα πρέπει να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να περιορίζεται η παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία. Στην ανακοίνωσή της, της 14ης Οκτωβρίου 2020, με τίτλο «Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων — Για ένα περιβάλλον χωρίς τοξικές ουσίες» («Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων»), η Επιτροπή ανέφερε ότι οι ουσίες που προκαλούν ανησυχία πρέπει να ελαχιστοποιηθούν και να υποκατασταθούν, στο μέτρο του δυνατού, με τη σταδιακή κατάργηση των μη ουσιωδών για την κοινωνία χρήσεων των πλέον επιβλαβών χημικών προϊόντων, ιδίως σε καταναλωτικά αγαθά. Συνεπώς, οι ουσίες που προκαλούν ανησυχία ως συστατικά των υλικών που χρησιμοποιούνται σε οχήματα ή οποιουδήποτε εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου οχημάτων θα πρέπει να ελαχιστοποιηθούν στο μέτρο του δυνατού***, όπου απαιτείται, προκειμένου να αποφευχθούν οι*** δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία του ανθρώπου ή το περιβάλλον, καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους
[47] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή	

των Περιφερειών με τίτλο «Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων — Για ένα περιβάλλον χωρίς τοξικές ουσίες» [(COM(2020) 667 final]).

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(14) Τα οχήματα θα πρέπει να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να περιορίζεται η παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία. Στην ανακοίνωσή της, της 14ης Οκτωβρίου 2020, με τίτλο «Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων — Για ένα περιβάλλον χωρίς τοξικές ουσίες» (*«*Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων*»*)[47], η Επιτροπή ανέφερε ότι οι ουσίες που προκαλούν ανησυχία πρέπει να ελαχιστοποιηθούν και να υποκατασταθούν, στο μέτρο του δυνατού, με τη σταδιακή κατάργηση των μη ουσιωδών για την κοινωνία χρήσεων των πλέον επιβλαβών χημικών προϊόντων, ιδίως σε καταναλωτικά αγαθά. Συνεπώς, οι ουσίες που προκαλούν ανησυχία ως συστατικά των υλικών που χρησιμοποιούνται σε οχήματα ή οποιουδήποτε εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου οχημάτων θα πρέπει να ελαχιστοποιηθούν στο μέτρο του δυνατού ώστε να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα, καθώς και τα υλικά που ανακυκλώνονται από οχήματα, δεν έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία ***του ανθρώπου*** ή το περιβάλλον, καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους.	(14) Τα οχήματα θα πρέπει να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να περιορίζεται η παρουσία ουσιών που προκαλούν ανησυχία. Στην ανακοίνωσή της, της 14ης Οκτωβρίου 2020, με τίτλο «Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων — Για ένα περιβάλλον χωρίς τοξικές ουσίες» (***στο εξής:*** Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων)[47], η Επιτροπή ανέφερε ότι οι ουσίες που προκαλούν ανησυχία***, σύμφωνα με την προσέγγιση «Μία υγεία»,*** πρέπει να ελαχιστοποιηθούν και να υποκατασταθούν, στο μέτρο του δυνατού, με τη σταδιακή κατάργηση των μη ουσιωδών για την κοινωνία χρήσεων των πλέον επιβλαβών χημικών προϊόντων, ιδίως σε καταναλωτικά αγαθά. Συνεπώς, οι ουσίες που προκαλούν ανησυχία ως συστατικά των υλικών που χρησιμοποιούνται σε οχήματα ή οποιουδήποτε εξαρτήματος ή κατασκευαστικού στοιχείου οχημάτων θα πρέπει να ελαχιστοποιηθούν στο μέτρο του δυνατού ώστε να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα, καθώς και τα υλικά που ανακυκλώνονται από οχήματα, δεν έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία ή το περιβάλλον, καθ' όλη τη διάρκεια του

κύκλου ζωής τους.

[47] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων — Για ένα περιβάλλον χωρίς τοξικές ουσίες» [(COM(2020) 667 ***final***]).

[47] Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων — Για ένα περιβάλλον χωρίς τοξικές ουσίες» [(COM(2020) 667]).

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 15

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(15) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ περιορίζει ήδη τη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου στα οχήματα και προβλέπει εξαιρέσεις όταν οι ουσίες αυτές μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε ορισμένες εφαρμογές. Ο παρών κανονισμός θα έπρεπε να υιοθετήσει αυτούς τους υφιστάμενους κανόνες. Ωστόσο, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή της νομοθεσίας για τα χημικά προϊόντα, οι περιορισμοί όσον αφορά τη διάθεση στην αγορά και τη χρήση άλλων ουσιών σε οχήματα θα πρέπει να εξεταστούν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[48]. Ομοίως, θα πρέπει να θεσπιστούν περιορισμοί στη χρήση ουσιών που ρυθμίζονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1021 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[49]***,*** με βάση τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού. ***Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να παρέχει τη***	(15) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ περιορίζει ήδη τη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου στα οχήματα και προβλέπει εξαιρέσεις όταν οι ουσίες αυτές μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε ορισμένες εφαρμογές. Ο παρών κανονισμός θα έπρεπε να υιοθετήσει αυτούς τους υφιστάμενους κανόνες. Ωστόσο, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή της νομοθεσίας για τα χημικά προϊόντα, οι περιορισμοί όσον αφορά τη διάθεση στην αγορά και τη χρήση άλλων ουσιών σε οχήματα θα πρέπει να εξεταστούν στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[48]. Ομοίως, θα πρέπει να θεσπιστούν περιορισμοί στη χρήση ουσιών που ρυθμίζονται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/1021 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[49] με βάση τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού.

δυνατότητα περιορισμού οποιασδήποτε άλλης ουσίας εκτός από τον μόλυβδο, τον υδράργυρο, το κάδμιο και το εξασθενές χρώμιο στα οχήματα.

---

[48] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2006, για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών προϊόντων (REACH) και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/45/ΕΚ και για κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 793/93 του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1488/94 της Επιτροπής καθώς και της οδηγίας 76/769/ΕΟΚ του Συμβουλίου και των οδηγιών της Επιτροπής 91/155/ΕΟΚ, 93/67/ΕΟΚ, 93/105/ΕΚ και 2000/21/ΕΚ (ΕΕ L 396 της 30.12.2006, σ. 1).

[49] Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1021 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τους έμμονους οργανικούς ρύπους (ΕΕ L 169 της 25.6.2019, σ. 45).

---

[48] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2006, για την καταχώριση, την αξιολόγηση, την αδειοδότηση και τους περιορισμούς των χημικών προϊόντων (REACH) και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων καθώς και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/45/ΕΚ και για κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 793/93 του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1488/94 της Επιτροπής καθώς και της οδηγίας 76/769/ΕΟΚ του Συμβουλίου και των οδηγιών της Επιτροπής 91/155/ΕΟΚ, 93/67/ΕΟΚ, 93/105/ΕΚ και 2000/21/ΕΚ (ΕΕ L 396 της 30.12.2006, σ. 1).

[49] Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1021 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τους έμμονους οργανικούς ρύπους (ΕΕ L 169 της 25.6.2019, σ. 45).

Or. en

Τροπολογία 254
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 15 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(15α) Ενόψει περαιτέρω περιορισμών σχετικά με ουσίες που υπάρχουν στα οχήματα ή χρησιμοποιούνται στην κατασκευή τους, είναι σκόπιμο να χαρτογραφηθούν οι ουσίες που προκαλούν ανησυχία, οι οποίες ορίζονται

στη στρατηγική για τη βιωσιμότητα των χημικών προϊόντων ως ουσίες που έχουν χρόνιες επιπτώσεις στην υγεία ή το περιβάλλον, όπως οι ουσίες στον κατάλογο των υποψήφιων ουσιών για ενδεχόμενη συμπερίληψη στο παράρτημα XIV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 και στο παράρτημα VI του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1272/2008, αλλά και εκείνες που παρεμποδίζουν την ανακύκλωση ασφαλών δευτερογενών πρώτων υλών υψηλής ποιότητας, στο πλαίσιο της αξιολόγησης ουσιών που προβλέπεται στο κοινό σχέδιο δράσης για την αξιολόγηση του κανονισμού REACH που δημοσιεύεται στον ιστότοπο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Χημικών Προϊόντων που ιδρύθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1907/2006 (στο εξής: Οργανισμός).

Or. en

Τροπολογία 255
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(16) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ προβλέπει εξαιρέσεις από τους περιορισμούς σχετικά με τη χρήση μολύβδου και καδμίου σε μπαταρίες που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, οι οποίες υιοθετούνται από τον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, η χρήση ουσιών σε μπαταρίες ρυθμίζεται πλήρως στον κανονισμό (ΕΕ) ***αριθ. 2023/[μπαταρίες]*** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[50]. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω ουσίες θα πρέπει να καλύπτονται από τον εν λόγω κανονισμό και, ενδεχομένως, οι περιορισμοί τους και οι σχετικές εξαιρέσεις να μεταφερθούν, κατά περίπτωση, σε αυτόν, και δεν θα	(16) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ προβλέπει εξαιρέσεις από τους περιορισμούς σχετικά με τη χρήση μολύβδου και καδμίου σε μπαταρίες που χρησιμοποιούνται σε οχήματα, οι οποίες υιοθετούνται από τον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, η χρήση ουσιών σε μπαταρίες ρυθμίζεται πλήρως στον κανονισμό (ΕΕ) ***αριθ. 2023/1542*** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[50]. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω ουσίες θα πρέπει να καλύπτονται από τον εν λόγω κανονισμό και, ενδεχομένως, οι περιορισμοί τους και οι σχετικές εξαιρέσεις να μεταφερθούν, κατά περίπτωση, σε αυτόν, και δεν θα πρέπει να

πρέπει να ρυθμίζονται στον παρόντα κανονισμό. Πριν από τη θέσπιση τέτοιων περιορισμών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2023/[μπαταρίες], θα πρέπει να διενεργηθεί συνολική αξιολόγηση δυνάμει του εν λόγω κανονισμού, προκειμένου να αξιολογηθεί εάν εξακολουθεί να απαιτείται εξαίρεση και με τι πεδίο εφαρμογής.

ρυθμίζονται στον παρόντα κανονισμό. Πριν από τη θέσπιση τέτοιων περιορισμών βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2023/[μπαταρίες], θα πρέπει να διενεργηθεί συνολική αξιολόγηση δυνάμει του εν λόγω κανονισμού, προκειμένου να αξιολογηθεί εάν εξακολουθεί να απαιτείται εξαίρεση και με τι πεδίο εφαρμογής.

---

[50] Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της [ημερομηνία] 2023, σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, την τροποποίηση της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 και την κατάργηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ (ΕΕ L [...])).

[50] Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της [ημερομηνία] 2023, σχετικά με τις μπαταρίες και τα απόβλητα μπαταριών, την τροποποίηση της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1020 και την κατάργηση της οδηγίας 2006/66/ΕΚ (ΕΕ L [...])).

Or. en

Τροπολογία 256
Christine Singer

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(17) Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η επιστημονική και τεχνική ***πρόοδος,θα*** πρέπει να εξακολουθήσει να ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση των εξαιρέσεων από τους περιορισμούς στη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου στα οχήματα δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Πριν από την τροποποίηση ή τη διαγραφή των εν λόγω εξαιρέσεων θα πρέπει να προηγηθεί εκτίμηση των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων της αλλαγής αυτής, στοιχείο που απουσιάζει από την οδηγία 2000/53/ΕΚ,	(17) Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η επιστημονική και τεχνική ***πρόοδος, θα*** πρέπει να εξακολουθήσει να ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση των εξαιρέσεων από τους περιορισμούς στη χρήση μολύβδου, υδραργύρου, καδμίου και εξασθενούς χρωμίου στα οχήματα δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Πριν από την τροποποίηση ή τη διαγραφή των εν λόγω εξαιρέσεων θα πρέπει να προηγηθεί εκτίμηση των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων της αλλαγής αυτής, στοιχείο που απουσιάζει από την οδηγία 2000/53/ΕΚ,

συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης της διαθεσιμότητας εναλλακτικών ουσιών και των επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των οχημάτων. Προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματική λήψη αποφάσεων, αποτελεσματικός συντονισμός και αποτελεσματική διαχείριση των τεχνικών, επιστημονικών και διοικητικών πτυχών της τροποποίησης του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τους περιορισμούς στη χρήση ουσιών στα οχήματα, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Χημικών Προϊόντων θα πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή στην εν λόγω αξιολόγηση.	συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης της διαθεσιμότητας εναλλακτικών ουσιών και των επιπτώσεων στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των οχημάτων. ***Πριν από την έκδοση μιας τέτοιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή θα πρέπει να διαβουλεύεται με σχετικούς εμπειρογνώμονες και ενδιαφερόμενα μέρη ώστε να διασφαλίσει ότι, πέραν των επιπτώσεων στην υγεία του ανθρώπου και στο περιβάλλον, λαμβάνονται επίσης υπόψη οι ευρύτερες κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις.*** Προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματική λήψη αποφάσεων, αποτελεσματικός συντονισμός και αποτελεσματική διαχείριση των τεχνικών, επιστημονικών και διοικητικών πτυχών της τροποποίησης του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τους περιορισμούς στη χρήση ουσιών στα οχήματα, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Χημικών Προϊόντων θα πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή στην εν λόγω αξιολόγηση.
	Or. en

Αιτιολόγηση

Η Επιτροπή δεν διαθέτει πάντοτε την απαιτούμενη εμπειρογνωσία, ιδίως όσον αφορά τις τεχνικές λεπτομέρειες και την εφαρμογή στην πράξη.

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(17α) Προκειμένου να διασφαλιστεί η δέουσα αντιμετώπιση των ουσιών που συνιστούν μη αποδεκτό κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία ή το περιβάλλον όταν χρησιμοποιούνται σε οχήματα ή

υπάρχουν σε οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά την τροποποίηση των περιορισμών σχετικά με ουσίες σε οχήματα.

Or. en

Τροπολογία 258
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(18) Για να αυξηθεί η κυκλικότητα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, τα οχήματα θα πρέπει σταδιακά να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο που ενσωματώνει ανακυκλωμένα υλικά αντί πρωτογενών πρώτων υλών. Η χρήση ανακυκλωμένων υλικών επιτρέπει την αποδοτικότερη χρήση των υλικών από πλευράς πόρων, απαλλάσσει την παραγωγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και μειώνει τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που σχετίζονται με τη χρήση πρωτογενών πρώτων υλών. Η αυξημένη κυκλικότητα για τα οχήματα που κατασκευάζονται σε τρίτες χώρες και διατίθενται στην αγορά της Ένωσης θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης. ***Μειώνει*** επίσης τις εξαρτήσεις από πρώτες ύλες και ενέργεια που συνδέονται με την προμήθεια πρωτογενών πρώτων υλών και ταυτόχρονα ***ενισχύει*** την αγορά δευτερογενών πρώτων υλών. Μολονότι δεν υπάρχουν απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση ανακυκλωμένου περιεχομένου σε παγκόσμιο επίπεδο, πολλοί κατασκευαστές έχουν ήδη	(18) Για να αυξηθεί η κυκλικότητα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, τα οχήματα θα πρέπει σταδιακά να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο που ενσωματώνει ανακυκλωμένα υλικά αντί πρωτογενών πρώτων υλών. Η χρήση ανακυκλωμένων υλικών επιτρέπει την αποδοτικότερη χρήση των υλικών από πλευράς πόρων, απαλλάσσει την παραγωγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και μειώνει τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που σχετίζονται με τη χρήση πρωτογενών πρώτων υλών. Η αυξημένη κυκλικότητα για τα οχήματα που κατασκευάζονται σε τρίτες χώρες και διατίθενται στην αγορά της Ένωσης θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης. ***Ενισχύει*** επίσης ***τη στρατηγική αυτονομία και την ανταγωνιστικότητα της Ένωσης μειώνοντας*** τις εξαρτήσεις από πρώτες ύλες και ενέργεια που συνδέονται με την προμήθεια πρωτογενών πρώτων υλών***, συμβάλλοντας ειδικότερα στη διατήρηση των πολύτιμων κρίσιμων πρώτων υλών στο εσωτερικό της Ένωσης,*** και ταυτόχρονα ***ενισχύοντας*** την

ενσωματώσει ανακυκλωμένα υλικά στα οχήματά τους. Ο καθορισμός στόχων και ενιαίων διατάξεων σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του ανακυκλωμένου περιεχομένου θα παράσχει ασφάλεια δικαίου και θα συμβάλει στη δημιουργία θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών. Οι απαιτήσεις θα ισχύουν για όλους τους κατασκευαστές που προτίθενται να διαθέσουν οχήματα στην αγορά της Ένωσης, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασής τους. Αναγνωρίζοντας τη σημασία των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει την προμήθεια των δευτερογενών πρώτων υλών από χώρες εκτός της Ένωσης.

αγορά δευτερογενών πρώτων υλών. Μολονότι δεν υπάρχουν απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση ανακυκλωμένου περιεχομένου σε παγκόσμιο επίπεδο, πολλοί κατασκευαστές έχουν ήδη ενσωματώσει ανακυκλωμένα υλικά στα οχήματά τους. Ο καθορισμός στόχων και ενιαίων διατάξεων σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του ανακυκλωμένου περιεχομένου θα παράσχει ασφάλεια δικαίου και θα συμβάλει στη δημιουργία θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών. Οι απαιτήσεις θα ισχύουν για όλους τους κατασκευαστές που προτίθενται να διαθέσουν οχήματα στην αγορά της Ένωσης, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασής τους. Αναγνωρίζοντας τη σημασία των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει την προμήθεια των δευτερογενών πρώτων υλών από χώρες εκτός της Ένωσης.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(18) Για να αυξηθεί η κυκλικότητα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, τα οχήματα θα πρέπει σταδιακά να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο που ενσωματώνει ανακυκλωμένα υλικά αντί πρωτογενών πρώτων υλών. Η χρήση ανακυκλωμένων υλικών επιτρέπει την αποδοτικότερη χρήση των υλικών από πλευράς πόρων, απαλλάσσει την παραγωγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και μειώνει τις αρνητικές περιβαλλοντικές	(18) Για να αυξηθεί η κυκλικότητα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, τα οχήματα θα πρέπει σταδιακά να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο που ενσωματώνει ανακυκλωμένα υλικά αντί πρωτογενών πρώτων υλών***, υπό την προϋπόθεση ότι το ανακυκλωμένο περιεχόμενο δεν τροποποιεί τις επιδόσεις ασφάλειας των οχημάτων***. Η χρήση ανακυκλωμένων υλικών επιτρέπει την αποδοτικότερη χρήση των υλικών από

επιπτώσεις που σχετίζονται με τη χρήση πρωτογενών πρώτων υλών. Η αυξημένη κυκλικότητα για τα οχήματα που κατασκευάζονται σε τρίτες χώρες και διατίθενται στην αγορά της Ένωσης θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης. Μειώνει επίσης τις εξαρτήσεις από πρώτες ύλες και ενέργεια που συνδέονται με την προμήθεια πρωτογενών πρώτων υλών και ταυτόχρονα ενισχύει την αγορά δευτερογενών πρώτων υλών. Μολονότι δεν υπάρχουν απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση ανακυκλωμένου περιεχομένου σε παγκόσμιο επίπεδο, πολλοί κατασκευαστές έχουν ήδη ενσωματώσει ανακυκλωμένα υλικά στα οχήματά τους. Ο καθορισμός στόχων και ενιαίων διατάξεων σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του ανακυκλωμένου περιεχομένου θα παράσχει ασφάλεια δικαίου και θα συμβάλει στη δημιουργία θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών. Οι απαιτήσεις θα ισχύουν για όλους τους κατασκευαστές που προτίθενται να διαθέσουν οχήματα στην αγορά της Ένωσης, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασής τους. Αναγνωρίζοντας τη σημασία των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει την προμήθεια των δευτερογενών πρώτων υλών από χώρες εκτός της Ένωσης.

πλευράς πόρων, απαλλάσσει την παραγωγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και μειώνει τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που σχετίζονται με τη χρήση πρωτογενών πρώτων υλών. Η αυξημένη κυκλικότητα για τα οχήματα που κατασκευάζονται σε τρίτες χώρες και διατίθενται στην αγορά της Ένωσης θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης. Μειώνει επίσης τις εξαρτήσεις από πρώτες ύλες και ενέργεια που συνδέονται με την προμήθεια πρωτογενών πρώτων υλών και ταυτόχρονα ενισχύει την αγορά δευτερογενών πρώτων υλών. Μολονότι δεν υπάρχουν απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση ανακυκλωμένου περιεχομένου σε παγκόσμιο επίπεδο, πολλοί κατασκευαστές έχουν ήδη ενσωματώσει ανακυκλωμένα υλικά στα οχήματά τους. Ο καθορισμός στόχων και ενιαίων διατάξεων σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του ανακυκλωμένου περιεχομένου θα παράσχει ασφάλεια δικαίου και θα συμβάλει στη δημιουργία θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών. Οι απαιτήσεις θα ισχύουν για όλους τους κατασκευαστές που προτίθενται να διαθέσουν οχήματα στην αγορά της Ένωσης, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασής τους. Αναγνωρίζοντας τη σημασία των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει την προμήθεια των δευτερογενών πρώτων υλών από χώρες εκτός της Ένωσης.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα οχήματα υποβάλλονται σε αυστηρές αξιολογήσεις ασφάλειας και επιδόσεων ώστε να διασφαλίζεται ότι έχουν λάβει έγκριση τύπου για τη μεταφορά επιβατών. Η εκτεταμένη χρήση ανακυκλωμένου περιεχομένου προϋποθέτει προηγούμενη εκτίμηση των επιπτώσεών του στη συνολική ασφάλεια και ποιότητα του οχήματος.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(18) Για να αυξηθεί η κυκλικότητα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, τα οχήματα θα πρέπει σταδιακά να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο που ενσωματώνει ανακυκλωμένα υλικά αντί πρωτογενών πρώτων υλών. Η χρήση ανακυκλωμένων υλικών επιτρέπει την αποδοτικότερη χρήση των υλικών από πλευράς πόρων, απαλλάσσει την παραγωγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και μειώνει τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που σχετίζονται με τη χρήση πρωτογενών πρώτων υλών. Η αυξημένη κυκλικότητα για τα οχήματα που κατασκευάζονται σε τρίτες χώρες και διατίθενται στην αγορά της Ένωσης θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης. Μειώνει επίσης τις εξαρτήσεις από πρώτες ύλες και ενέργεια που συνδέονται με την προμήθεια πρωτογενών πρώτων υλών και ταυτόχρονα ενισχύει την αγορά δευτερογενών πρώτων υλών. Μολονότι δεν υπάρχουν απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση ανακυκλωμένου περιεχομένου σε παγκόσμιο επίπεδο, πολλοί κατασκευαστές έχουν ήδη ενσωματώσει ανακυκλωμένα υλικά στα οχήματά τους. Ο καθορισμός στόχων και ενιαίων διατάξεων σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του ανακυκλωμένου περιεχομένου θα παράσχει ασφάλεια δικαίου και θα συμβάλει στη δημιουργία θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών. Οι απαιτήσεις θα ισχύουν για όλους τους κατασκευαστές που προτίθενται να διαθέσουν οχήματα στην αγορά της Ένωσης, ανεξάρτητα από τον	(18) Για να αυξηθεί η κυκλικότητα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, τα οχήματα θα πρέπει σταδιακά να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο που ενσωματώνει ανακυκλωμένα υλικά αντί πρωτογενών πρώτων υλών***, υπό την προϋπόθεση ότι το ανακυκλωμένο περιεχόμενο δεν τροποποιεί τις επιδόσεις ασφάλειας των οχημάτων***. Η χρήση ανακυκλωμένων υλικών επιτρέπει την αποδοτικότερη χρήση των υλικών από πλευράς πόρων, απαλλάσσει την παραγωγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και μειώνει τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που σχετίζονται με τη χρήση πρωτογενών πρώτων υλών. Η αυξημένη κυκλικότητα για τα οχήματα που κατασκευάζονται σε τρίτες χώρες και διατίθενται στην αγορά της Ένωσης θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης. Μειώνει επίσης τις εξαρτήσεις από πρώτες ύλες και ενέργεια που συνδέονται με την προμήθεια πρωτογενών πρώτων υλών και ταυτόχρονα ενισχύει την αγορά δευτερογενών πρώτων υλών. Μολονότι δεν υπάρχουν απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση ανακυκλωμένου περιεχομένου σε παγκόσμιο επίπεδο, πολλοί κατασκευαστές έχουν ήδη ενσωματώσει ανακυκλωμένα υλικά στα οχήματά τους. Ο καθορισμός στόχων και ενιαίων διατάξεων σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του ανακυκλωμένου περιεχομένου θα παράσχει ασφάλεια δικαίου και θα συμβάλει στη δημιουργία θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών. Οι απαιτήσεις θα ισχύουν

τόπο εγκατάστασής τους. Αναγνωρίζοντας τη σημασία των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει την προμήθεια των δευτερογενών πρώτων υλών από χώρες εκτός της Ένωσης.

για όλους τους κατασκευαστές που προτίθενται να διαθέσουν οχήματα στην αγορά της Ένωσης, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασής τους. Αναγνωρίζοντας τη σημασία των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει την προμήθεια των δευτερογενών πρώτων υλών από χώρες εκτός της Ένωσης.

Or. en

Τροπολογία 261
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(18) Για να αυξηθεί η κυκλικότητα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, τα οχήματα θα πρέπει σταδιακά να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο που ενσωματώνει ανακυκλωμένα υλικά αντί πρωτογενών πρώτων υλών. Η χρήση ανακυκλωμένων υλικών επιτρέπει την αποδοτικότερη χρήση των υλικών από πλευράς πόρων, απαλλάσσει την παραγωγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και μειώνει τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που σχετίζονται με τη χρήση πρωτογενών πρώτων υλών. Η αυξημένη κυκλικότητα για τα οχήματα που κατασκευάζονται σε τρίτες χώρες και διατίθενται στην αγορά της Ένωσης θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης. Μειώνει επίσης τις εξαρτήσεις από πρώτες ύλες και ενέργεια που συνδέονται με την προμήθεια πρωτογενών πρώτων υλών και ταυτόχρονα ενισχύει την αγορά δευτερογενών πρώτων υλών. Μολονότι δεν υπάρχουν απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση ανακυκλωμένου	(18) Για να αυξηθεί η κυκλικότητα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, τα οχήματα θα πρέπει σταδιακά να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται κατά τρόπο που ενσωματώνει ανακυκλωμένα υλικά αντί πρωτογενών πρώτων υλών. Η χρήση ανακυκλωμένων υλικών επιτρέπει την αποδοτικότερη χρήση των υλικών από πλευράς πόρων, απαλλάσσει την παραγωγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και μειώνει τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που σχετίζονται με τη χρήση πρωτογενών πρώτων υλών. Η αυξημένη κυκλικότητα για τα οχήματα που κατασκευάζονται σε τρίτες χώρες και διατίθενται στην αγορά της Ένωσης θα συμβάλει επίσης στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου παγκοσμίως, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης. Μειώνει επίσης τις εξαρτήσεις από πρώτες ύλες και ενέργεια που συνδέονται με την προμήθεια πρωτογενών πρώτων υλών και ταυτόχρονα ενισχύει την αγορά δευτερογενών πρώτων υλών. Μολονότι δεν υπάρχουν απαιτήσεις σχετικά με τη χρήση ανακυκλωμένου

περιεχομένου σε παγκόσμιο επίπεδο, πολλοί κατασκευαστές έχουν ήδη ενσωματώσει ανακυκλωμένα υλικά στα οχήματά τους. Ο καθορισμός στόχων και ενιαίων διατάξεων σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του ανακυκλωμένου περιεχομένου θα παράσχει ασφάλεια δικαίου και θα συμβάλει στη δημιουργία θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών. Οι απαιτήσεις θα ισχύουν για όλους τους κατασκευαστές που προτίθενται να διαθέσουν οχήματα στην αγορά της Ένωσης, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασής τους. Αναγνωρίζοντας τη σημασία των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει την προμήθεια των δευτερογενών πρώτων υλών από χώρες εκτός της Ένωσης.

περιεχομένου σε παγκόσμιο επίπεδο, πολλοί κατασκευαστές έχουν ήδη ενσωματώσει ανακυκλωμένα υλικά στα οχήματά τους. Ο καθορισμός στόχων και ενιαίων διατάξεων σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του ανακυκλωμένου περιεχομένου θα παράσχει ασφάλεια δικαίου και θα συμβάλει στη δημιουργία θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των κατασκευαστών. Οι απαιτήσεις θα ισχύουν για όλους τους κατασκευαστές που προτίθενται να διαθέσουν οχήματα στην αγορά της Ένωσης, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασής τους***, μεταξύ άλλων όταν διατίθενται στην αγορά μέσω ηλεκτρονικών αγορών***. Αναγνωρίζοντας τη σημασία των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο κανονισμός θα πρέπει να επιτρέπει την προμήθεια των δευτερογενών πρώτων υλών από χώρες εκτός της Ένωσης.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(18α) Η μετάβαση προς την κυκλική οικονομία στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας θα πρέπει να συνοδεύεται από μέτρα που εγγυώνται την ασφάλεια της απασχόλησης και δημιουργούν νέες ευκαιρίες απασχόλησης. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να μπορεί να στηρίζει τους εργαζομένους μέσω μιας δίκαιης μετάβασης, ενσωματώνοντας κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές πτυχές βιωσιμότητας.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει είκοσι πέντε τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.	***διαγράφεται***

Τροπολογία 264
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να ***συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά*** που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε ***τύπος οχήματος*** θα πρέπει να περιέχει είκοσι ***πέντε*** τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.	(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να ***συμπεριληφθούν υποχρεωτικοί στόχοι βάσει των οποίων θα απαιτείται τα νέα οχήματα να περιλαμβάνουν ελάχιστες ποσότητες πλαστικών*** που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε ***όχημα που λαμβάνει έγκριση τύπου 48 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού*** θα πρέπει να περιέχει είκοσι τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. ***Μετά την παρέλευση 72 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, ο στόχος θα πρέπει να ανέλθει σε τριάντα τοις εκατό και*** το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. ***Αυτή η προσέγγιση δύο σταδίων θα χαράξει μια πορεία για τη βιομηχανία, θα διασφαλίσει την επίτευξη σταδιακών βελτιώσεων και θα αποδεσμεύσει τις επενδύσεις.*** Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης,

θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος. ***Στο πλαίσιο της μεθοδολογίας επαλήθευσης θα πρέπει να διασφαλίζονται ισοδύναμοι όροι διαχείρισης και ανακύκλωσης αποβλήτων εντός και εκτός της Ένωσης και μπορεί να απαιτηθεί να αποδειχθεί η συμμόρφωση μέσω πιστοποίησης από ανεξάρτητο και διαπιστευμένο τρίτο μέρος που διαθέτει κατάλληλα προσόντα.***

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει είκοσι πέντε τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να	(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει είκοσι πέντε τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να

επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.

επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος. ***Για τη διασφάλιση ισότιμων όρων, είναι αναγκαίο να αντιμετωπιστούν χωρίς διακρίσεις οι σχετικές περιβαλλοντικές ανησυχίες όσον αφορά το εγχώρια παραγόμενο και το εισαγόμενο ανακυκλωμένο πλαστικό. Για τον σκοπό αυτό, τα ανακυκλωμένα πλαστικά που είναι ενσωματωμένα σε οχήματα που εισάγονται στην Ένωση θα πρέπει να υπόκεινται σε ισοδύναμους όρους όσον αφορά τις εκπομπές και τη χωριστή συλλογή, καθώς και τα κριτήρια βιωσιμότητας για τις τεχνολογίες ανακύκλωσης.***

Or. en

Τροπολογία 266
Christine Singer

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ***ιδίως*** από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων	(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ***ειδικότερα*** από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση

πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί ***υποχρεωτικός*** στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από ***απορρίμματα*** μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει είκοσι πέντε τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από ***πλαστικά απορρίμματα*** μετά την κατανάλωση. Το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ***ανακυκλωμένου περιεχομένου*** για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με ***τη συμπερίληψη*** πλαστικών ***που ανακυκλώνονται*** από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ***ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για*** τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ***αντίστοιχα***, τα οποία ***υπάρχουν και*** είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.

ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί ***δεσμευτικός*** στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από ***ροές απορριμμάτων πριν και*** μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει είκοσι πέντε τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από ***ροές πλαστικών απορριμμάτων τόσο πριν όσο και*** μετά την κατανάλωση***, συμπεριλαμβανομένων των πλαστικών βιολογικής προέλευσης***. Το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ***του ποσοστού ανακύκλωσης*** για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με ***την ανακύκλωση*** πλαστικών ***από ροές απορριμμάτων που προέρχονται*** από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους***, τα οποία είναι ενσωματωμένα*** στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, ***ανεξάρτητη ομάδα εμπειρογνωμόνων*** θα πρέπει να ***αναλάβει*** τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα ***πριν και*** μετά την κατανάλωση***, όπως*** και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα οποία είναι ενσωματωμένα στον ***σχετικό*** τύπο οχήματος***, λαμβάνοντας υπόψη τη βέλτιστη διαθέσιμη τεχνολογία ανακύκλωσης, συμπεριλαμβανομένης της χημικής ανακύκλωσης***.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η Επιτροπή δεν θα πρέπει να επιφορτιστεί με την ανάπτυξη μεθοδολογίας για τον υπολογισμό και την επαλήθευση του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα πριν και μετά την κατανάλωση, όπως και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Πιο ενδεδειγμένη για τον ρόλο αυτό θα ήταν μια ανεξάρτητη ομάδα εμπειρογνωμόνων που θα διαθέτει τις καλύτερες δυνατές γνώσεις.

Τροπολογία 267
Laurent Castillo

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει είκοσι πέντε τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.	(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα ***πριν και*** μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει είκοσι πέντε τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα ***τόσο πριν όσο και*** μετά την κατανάλωση. Το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα ***πριν και*** μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος***, και στην οποία θα λαμβάνεται υπόψη η βέλτιστη διαθέσιμη τεχνολογία ανακύκλωσης, με προτεραιότητα στη μηχανική ανακύκλωση***.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει ***είκοσι πέντε*** τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση***. Το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος***. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.	(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση***, μετά την παρέλευση 72 μηνών από την έναρξη ισχύος του κανονισμού***. Κατά συνέπεια, κάθε ***νέος*** τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει ***δέκα*** τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα ***πριν και*** μετά την κατανάλωση. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.

Or. en

Αιτιολόγηση

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.

Τροπολογία 269
Sirpa Pietikäinen

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει ***είκοσι πέντε*** τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Το ***είκοσι πέντε*** τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό	(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει ***σαράντα*** τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Το ***σαράντα*** τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο

τύπο οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.

οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει ***είκοσι πέντε*** τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση***. Το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους***	(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση***, μετά την παρέλευση 72 μηνών από την έναρξη ισχύος του κανονισμού ή 48 μηνών από την έναρξη ισχύος της εκτελεστικής πράξης που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 2, εφόσον είναι μεταγενέστερη***. Κατά συνέπεια, κάθε ***νέος*** τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει ***δέκα*** τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα ***πριν και*** μετά την κατανάλωση.

στον σχετικό τύπο οχήματος.
Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί ***από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος***.

Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί***, σύμφωνα με την τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση***.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει είκοσι πέντε τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να	(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει είκοσι πέντε τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να

διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή ***εκτελεστικές*** αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.

διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή ***κατ' εξουσιοδότηση*** αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.

Or. en

Τροπολογία 272
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει ***είκοσι πέντε*** τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να	(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει ***τριάντα*** τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Το είκοσι πέντε τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην

ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.

Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει ***είκοσι πέντε*** τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Το ***είκοσι πέντε*** τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές	(19) Λαμβανομένου υπόψη του χαμηλού ποσοστού ανακύκλωσης πλαστικών, ιδίως από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και των συνολικών αρνητικών επιπτώσεων άλλων μορφών επεξεργασίας πλαστικών απορριμάτων, είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένων πλαστικών στα οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τα πλαστικά που ανακυκλώνονται από απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει ***δεκαπέντε*** τοις εκατό πλαστικών που έχουν ανακυκλωθεί από πλαστικά απορρίμματα μετά την κατανάλωση. Το ***δεκαπέντε*** τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα πλαστικά θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη πλαστικών που ανακυκλώνονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές

αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.	αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού των πλαστικών που έχουν ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, τα οποία υπάρχουν και είναι ενσωματωμένα στον τύπο οχήματος.

Or. fr

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(19α) Για την τόνωση της καινοτομίας και την προώθηση μιας αγοράς για λύσεις βιολογικής προέλευσης, η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιεύσει, το αργότερο 96 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, επισκόπηση της κατάστασης της τεχνολογικής ανάπτυξης και των περιβαλλοντικών επιδόσεων των πλαστικών βιολογικής προέλευσης που υπάρχουν σε οχήματα και, κατά περίπτωση, να υποβάλει νομοθετική πρόταση για τον καθορισμό απαιτήσεων βιωσιμότητας και ειδικών στόχων.

Or. en

Τροπολογία 275
Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(19β) Οι στόχοι ελάχιστου ανακυκλωμένου περιεχομένου για τα

πλαστικά που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό περιλαμβάνουν τα πλαστικά απορρίμματα που ανακυκλώνονται στην ΕΕ ή τα πλαστικά απορρίμματα που προέρχονται από τρίτη χώρα η οποία εφαρμόζει πρακτικές διαχείρισης και ανακύκλωσης αποβλήτων σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία της ΕΕ. Η συμμόρφωση επαληθεύεται και τεκμηριώνεται από διαπιστευμένο τρίτο μέρος.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο καθορισμός στόχων για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο δεν θα έχει θετικές συνέπειες στο περιβάλλον ούτε στην ανταγωνιστικότητα και στη στρατηγική αυτονομία της ΕΕ, εάν το ανακυκλωμένο περιεχόμενο δεν προέρχεται από την ΕΕ ή από τρίτη χώρα που παράγει ανακυκλωμένο περιεχόμενο με επαληθευμένα κοινωνικά και περιβαλλοντικά πρότυπα και πρότυπα ασφάλειας της ΕΕ. Η εισαγωγή παρθένου, ψευδοοικολογικού ή χαμηλής ποιότητας ανακυκλωμένου περιεχομένου από τρίτες χώρες είναι αντιπαραγωγική ως προς τους σκοπούς και τους στόχους της ΕΕ.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(20) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. Προκειμένου να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το	***διαγράφεται***

άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένος στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης του εν λόγω στόχου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και είναι ενσωματωμένος στον τύπο οχήματος.

Or. en

Αιτιολόγηση

Κάθε πρόταση να συμπεριληφθεί στόχος για τον ανακυκλωμένο χάλυβα θα έχει δυσανάλογο αντίκτυπο στην οικονομική προσιτότητα των οχημάτων.

Τροπολογία 277
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(20) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή.	(20) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. ***Είναι***

Προκειμένου να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα, θα πρέπει να ***ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού*** χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα ***χάλυβα*** μετά την κατανάλωση***, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένος στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου*** θα πρέπει να ***εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης του εν λόγω στόχου***. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απόβλητα ***χάλυβα*** μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και είναι ενσωματωμένος στον τύπο οχήματος.

σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα οχήματα προκειμένου ***αυτό*** να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα, ***να μειώσει την κατανάλωση και το κόστος της ενέργειας και να ενισχύσει την ανθεκτικότητα με τη μείωση των εξαρτήσεων από τις προμήθειες πρωτογενών πρώτων υλών. Για τον σκοπό αυτό,*** θα πρέπει να ***καθοριστούν στόχοι για τη συμπερίληψη ελάχιστων ποσοτήτων*** χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση ***στα νέα οχήματα. Κατά συνέπεια, κάθε όχημα που έχει λάβει έγκριση τύπου μετά την παρέλευση 48 μηνών και 108 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να περιέχει τριάντα τοις εκατό και σαράντα τοις εκατό χάλυβα που προέρχεται από ανακυκλωμένο χάλυβα μετά την κατανάλωση, αντίστοιχα. Το εβδομήντα πέντε τοις εκατό αυτών των στόχων ανακυκλωμένου περιεχομένου για τον χάλυβα*** θα πρέπει να ***επιτευχθεί με τη συμπερίληψη χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος***. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση ***και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα***, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και είναι ενσωματωμένος στον τύπο οχήματος. ***Στο πλαίσιο της μεθοδολογίας επαλήθευσης θα πρέπει να διασφαλίζονται ισοδύναμοι όροι διαχείρισης και ανακύκλωσης αποβλήτων εντός και εκτός της Ένωσης και μπορεί να απαιτηθεί να αποδειχθεί η συμμόρφωση μέσω πιστοποίησης από ανεξάρτητο και διαπιστευμένο τρίτο***

μέρος που διαθέτει κατάλληλα προσόντα.

Or. en

Τροπολογία 278
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(20) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. Προκειμένου να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού χάλυβα ***που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση***, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένος στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης του εν λόγω στόχου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή ***εκτελεστικές*** αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει	(20) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. ***Θα πρέπει να οριστεί στόχος για την ενσωμάτωση στα νέα οχήματα χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση*** προκειμένου ***αυτό*** να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα***. Επιπλέον***, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού χάλυβα ***χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα***, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένος στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης του εν λόγω στόχου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή ***κατ' εξουσιοδότηση*** αρμοδιότητες για τον καθορισμό

να υπάρχει και είναι ενσωματωμένος στον τύπο οχήματος.

μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση ***και από χάλυβα χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα***, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και είναι ενσωματωμένος στον τύπο οχήματος.

Or. en

Τροπολογία 279
Dennis Radtke

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(20) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. Προκειμένου να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένος στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης του εν λόγω στόχου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω	(20) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. Προκειμένου να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού ***χάλυβα χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα και*** χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένος στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης του εν λόγω στόχου***, η οποία θα περιλαμβάνει επίσης***

υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και είναι ενσωματωμένος στον τύπο οχήματος.	***τις επιπτώσεις σε άλλους τομείς που χρησιμοποιούν χάλυβα και στις παγκόσμιες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου***. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και είναι ενσωματωμένος στον τύπο οχήματος.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η αύξηση του ανακυκλωμένου περιεχομένου σε χάλυβα στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, ελλείψει συνολικής αύξησης των διαθέσιμων απορριμμάτων, θα έχει αρνητικό αντίκτυπο σε άλλους τομείς που χρησιμοποιούν χάλυβα όπου δεν θα υπάρχουν πλέον διαθέσιμα απορρίμματα, τόσο ως προς το ανακυκλωμένο περιεχόμενο όσο και ως προς τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (αποτέλεσμα υποκατάστασης).

Τροπολογία 280
Susana Solís Pérez

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(20) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. Προκειμένου να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία	(20) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. Προκειμένου να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία

της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένος στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης του εν λόγω στόχου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και είναι ενσωματωμένος στον τύπο οχήματος.

της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένος στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης του εν λόγω στόχου***, η οποία θα περιλαμβάνει επίσης τις επιπτώσεις σε άλλους τομείς που χρησιμοποιούν χάλυβα και στις παγκόσμιες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου***. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και είναι ενσωματωμένος στον τύπο οχήματος.

Or. en

Τροπολογία 281
Laurent Castillo

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(20) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. Προκειμένου να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να	(20) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. Προκειμένου να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να

στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένος στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης του εν λόγω στόχου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και είναι ενσωματωμένος στον τύπο οχήματος.

στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένος στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης του εν λόγω στόχου***, η οποία θα περιλαμβάνει επίσης τις επιπτώσεις σε άλλους τομείς που χρησιμοποιούν χάλυβα και στις παγκόσμιες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου***. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και είναι ενσωματωμένος στον τύπο οχήματος.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(20) Ο τομέας της	(20) Ο τομέας της

αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. Προκειμένου να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα, θα πρέπει να ***ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού*** χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση***, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένος στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης του εν λόγω στόχου***. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή ***εκτελεστικές*** αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και είναι ενσωματωμένος στον τύπο οχήματος.

αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. ***Θα πρέπει να οριστεί υποχρεωτικός στόχος για την ενσωμάτωση στα νέα οχήματα χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση*** προκειμένου ***αυτό*** να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα***. Κατά συνέπεια***, ***κάθε τύπος οχήματος*** θα πρέπει να ***περιέχει τριάντα τοις εκατό*** χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή ***κατ' εξουσιοδότηση*** αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και είναι ενσωματωμένος στον τύπο οχήματος. ***Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη ο κίνδυνος ανεπαρκούς προσφοράς χάλυβα και να αξιολογείται η διαθεσιμότητα των εν λόγω πρώτων υλών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά την τροποποίηση του στόχου για το ελάχιστο ποσοστό ανακυκλωμένου χάλυβα που υπάρχει σε οχήματα.***

Or. en

Τροπολογία 283
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(20) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. Προκειμένου να συμβάλει στη μείωση ***του αποτυπώματος άνθρακα*** που ***συνδέεται*** με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα***, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και να είναι ενσωματωμένος στους τύπους οχημάτων. Πριν από τον καθορισμό ενός μελλοντικού στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης*** του εν λόγω στόχου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και είναι ενσωματωμένος στον τύπο οχήματος.	(20) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες χάλυβα και η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου χάλυβα στα νέα οχήματα παραμένει χαμηλή. ***Στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για τον χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση*** προκειμένου ***αυτό*** να συμβάλει στη μείωση ***των περιβαλλοντικών επιπτώσεων*** που ***συνδέονται*** με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα***. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση σε ποσοστό σαράντα τοις εκατό κατά βάρος. Το εβδομήντα πέντε τοις εκατό*** του εν λόγω στόχου ***ανακυκλωμένου περιεχομένου για τον χάλυβα θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη χάλυβα που έχει ανακυκλωθεί από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος***. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού χάλυβα που έχει ανακτηθεί από απόβλητα χάλυβα μετά την κατανάλωση, ο οποίος θα πρέπει να υπάρχει και είναι ενσωματωμένος στον τύπο οχήματος.

Or. en

Τροπολογία 284
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(20α) Ο τομέας της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι επίσης ένας από τους μεγαλύτερους χρήστες αλουμινίου, αντιπροσωπεύοντας πάνω από το σαράντα τοις εκατό της συνολικής ζήτησης, η οποία συνεχώς αυξάνεται. Η τρέχουσα χρήση ανακυκλωμένου αλουμινίου στα νέα οχήματα είναι χαμηλή. Είναι σκόπιμο να αυξηθεί η χρήση ανακυκλωμένου αλουμινίου στα οχήματα προκειμένου αυτό να συμβάλει στη μείωση του αποτυπώματος άνθρακα που συνδέεται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα, να μειώσει την κατανάλωση και το κόστος της ενέργειας και να ενισχύσει την ανθεκτικότητα με τη μείωση των εξαρτήσεων από τις προμήθειες πρωτογενών πρώτων υλών. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να καθοριστούν στόχοι που θα επιβάλλουν τη συμπερίληψη ελάχιστων ποσοτήτων αλουμινίου που έχουν ανακυκλωθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση στα νέα οχήματα. Κατά συνέπεια, κάθε όχημα που έχει λάβει έγκριση τύπου μετά την παρέλευση 48 μηνών και 108 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να περιέχει τριάντα τοις εκατό και πενήντα τοις εκατό ανακυκλωμένου αλουμινίου που προέρχεται από ανακυκλωμένο αλουμίνιο μετά την κατανάλωση, αντίστοιχα. Το δέκα τοις εκατό και το είκοσι τοις εκατό των εν λόγω στόχων ανακυκλωμένου περιεχομένου για το αλουμίνιο θα πρέπει να επιτευχθούν με τη συμπερίληψη αλουμινίου που έχει ανακυκλωθεί από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή

εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού του αλουμινίου που έχει ανακτηθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση και από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αντίστοιχα, το οποίο υπάρχει και είναι ενσωματωμένο στον τύπο οχήματος. Στο πλαίσιο της μεθοδολογίας επαλήθευσης θα πρέπει να διασφαλίζονται ισοδύναμοι όροι διαχείρισης και ανακύκλωσης αποβλήτων εντός και εκτός της Ένωσης και μπορεί να απαιτηθεί να αποδειχθεί η συμμόρφωση μέσω πιστοποίησης από ανεξάρτητο και διαπιστευμένο τρίτο μέρος που διαθέτει κατάλληλα προσόντα. Ο καθορισμός των στόχων για το ανακυκλωμένο περιεχόμενο θα πρέπει να συμβαδίζει με τις απαιτήσεις σχεδιασμού και επεξεργασίας που καθιστούν δυνατή την αποσυναρμολόγηση, την αφαίρεση και τον διαχωρισμό των υλικών, ώστε να μπορούν να διατηρούν την ίδια ποιότητα και να αποφεύγεται η υποβαθμιστική ανακύκλωση.

Or. en

Τροπολογία 285
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(20α) Το αλουμίνιο αποτελεί ένα από τα ταχύτερα αναπτυσσόμενα υλικά που χρησιμοποιούνται από τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας στην κατασκευή οχημάτων. Στα νέα οχήματα θα πρέπει να συμπεριληφθεί υποχρεωτικός στόχος για την ενσωμάτωση αλουμινίου που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα μετά την κατανάλωση προκειμένου αυτό να συμβάλει στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που

συνδέονται με την παραγωγή νέων οχημάτων και να στηρίξει τη μετάβαση του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας προς την κλιματική ουδετερότητα. Κατά συνέπεια, κάθε τύπος οχήματος θα πρέπει να περιέχει αλουμίνιο που έχει ανακυκλωθεί από απόβλητα αλουμινίου μετά την κατανάλωση σε ποσοστό πενήντα τοις εκατό κατά βάρος. Το είκοσι τοις εκατό αυτού του στόχου ανακυκλωμένου περιεχομένου για το αλουμίνιο θα πρέπει να επιτευχθεί με τη συμπερίληψη αλουμινίου που έχει ανακυκλωθεί από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους στον σχετικό τύπο οχήματος. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης του ποσοστού αλουμινίου που έχει ανακτηθεί από απόβλητα αλουμινίου μετά την κατανάλωση, το οποίο θα πρέπει να υπάρχει και είναι ενσωματωμένο στον τύπο οχήματος.

Or. en

Τροπολογία 286
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(21) Υπάρχει δυνατότητα αύξησης της χρήσης ανακυκλωμένου περιεχομένου σε οχήματα για άλλα υλικά που χρησιμοποιούνται συνήθως από την αυτοκινητοβιομηχανία, για τα οποία οι αγορές δευτερογενών πρώτων υλών δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένες, το αποτύπωμα που συνδέεται με την παραγωγή πρωτογενών πρώτων υλών είναι υψηλό ή τα επίπεδα ανακύκλωσης είναι	(21) Υπάρχει δυνατότητα αύξησης της χρήσης ανακυκλωμένου περιεχομένου σε οχήματα για άλλα υλικά που χρησιμοποιούνται συνήθως από την αυτοκινητοβιομηχανία, για τα οποία οι αγορές δευτερογενών πρώτων υλών δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένες, το αποτύπωμα που συνδέεται με την παραγωγή πρωτογενών πρώτων υλών είναι υψηλό ή τα επίπεδα ανακύκλωσης είναι

περιορισμένα, ενώ οι τεχνολογίες διαλογής και ανακύκλωσης βελτιώνονται. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο η Επιτροπή να αξιολογήσει κατά πόσον είναι ευκταίος και σκόπιμος, καθώς και ποιες επιπτώσεις θα έχει, ο καθορισμός στόχων σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο του νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, βορίου που χρησιμοποιείται σε μόνιμους μαγνήτες, καθώς και για το αλουμίνιο και τα κράματά του, ***ή*** το μαγνήσιο και τα κράματά του. Για να είναι εφικτός ο δυνητικός καθορισμός στόχων για συγκεκριμένους τύπους κραμάτων αλουμινίου και μαγνησίου, η μελέτη θα πρέπει να εξετάσει την αντιστοίχιση της ζήτησης με την προσφορά δευτερογενών υλών εν γένει και ειδικότερα να διερευνήσει τον συμβιβασμό μεταξύ της μεγιστοποίησης των οικονομιών κλίμακας με τον προσδιορισμό ενός ελάχιστου αριθμού οικογενειών κραμάτων έναντι της μεγιστοποίησης της διατήρησης της αξίας με τη διαλογή σε ευρύτερο φάσμα συγκεκριμένων τύπων κραμάτων.

περιορισμένα, ενώ οι τεχνολογίες διαλογής και ανακύκλωσης βελτιώνονται. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο η Επιτροπή να αξιολογήσει κατά πόσον είναι ευκταίος και σκόπιμος, καθώς και ποιες επιπτώσεις θα έχει, ο καθορισμός στόχων σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο του νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, ***νικελίου, κοβαλτίου και*** βορίου που χρησιμοποιείται σε μόνιμους μαγνήτες, καθώς και για το αλουμίνιο και τα κράματά του, το μαγνήσιο και τα κράματά του***, το γυαλί και το καουτσούκ***. Για να είναι εφικτός ο δυνητικός καθορισμός στόχων για συγκεκριμένους τύπους κραμάτων αλουμινίου και μαγνησίου, η μελέτη θα πρέπει να εξετάσει την αντιστοίχιση της ζήτησης με την προσφορά δευτερογενών υλών εν γένει και ειδικότερα να διερευνήσει τον συμβιβασμό μεταξύ της μεγιστοποίησης των οικονομιών κλίμακας με τον προσδιορισμό ενός ελάχιστου αριθμού οικογενειών κραμάτων έναντι της μεγιστοποίησης της διατήρησης της αξίας με τη διαλογή σε ευρύτερο φάσμα συγκεκριμένων τύπων κραμάτων.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(21) Υπάρχει δυνατότητα αύξησης της χρήσης ανακυκλωμένου περιεχομένου σε οχήματα για άλλα υλικά που χρησιμοποιούνται συνήθως από την αυτοκινητοβιομηχανία, για τα οποία οι αγορές δευτερογενών πρώτων υλών δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένες, το αποτύπωμα που συνδέεται με την	(21) Υπάρχει δυνατότητα αύξησης της χρήσης ανακυκλωμένου περιεχομένου σε οχήματα για άλλα υλικά που χρησιμοποιούνται συνήθως από την αυτοκινητοβιομηχανία, για τα οποία οι αγορές δευτερογενών πρώτων υλών δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένες, το αποτύπωμα που συνδέεται με την

παραγωγή πρωτογενών πρώτων υλών είναι υψηλό ή τα επίπεδα ανακύκλωσης είναι περιορισμένα, ενώ οι τεχνολογίες διαλογής και ανακύκλωσης βελτιώνονται. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο η Επιτροπή να αξιολογήσει κατά πόσον είναι ευκταίος και σκόπιμος, καθώς και ποιες επιπτώσεις θα έχει, ο καθορισμός στόχων σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο του νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, βορίου που χρησιμοποιείται σε μόνιμους μαγνήτες, καθώς και για το αλουμίνιο και τα κράματά του, ή το μαγνήσιο και τα κράματά του. Για να είναι εφικτός ο δυνητικός καθορισμός στόχων για συγκεκριμένους τύπους κραμάτων αλουμινίου και μαγνησίου, η μελέτη θα πρέπει να εξετάσει την αντιστοίχιση της ζήτησης με την προσφορά δευτερογενών υλών εν γένει και ειδικότερα να διερευνήσει τον συμβιβασμό μεταξύ της μεγιστοποίησης των οικονομιών κλίμακας με τον προσδιορισμό ενός ελάχιστου αριθμού οικογενειών κραμάτων έναντι της μεγιστοποίησης της διατήρησης της αξίας με τη διαλογή σε ευρύτερο φάσμα συγκεκριμένων τύπων κραμάτων.

παραγωγή πρωτογενών πρώτων υλών είναι υψηλό ή τα επίπεδα ανακύκλωσης είναι περιορισμένα, ενώ οι τεχνολογίες διαλογής και ανακύκλωσης βελτιώνονται. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο η Επιτροπή να αξιολογήσει κατά πόσον είναι ευκταίος και σκόπιμος, καθώς και ποιες επιπτώσεις θα έχει, ο καθορισμός στόχων σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο του νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, ***νικελίου, κοβαλτίου,*** βορίου που χρησιμοποιείται σε μόνιμους μαγνήτες, καθώς και για το αλουμίνιο και τα κράματά του, ***τον χαλκό*** ή το μαγνήσιο και τα κράματά του. Για να είναι εφικτός ο δυνητικός καθορισμός στόχων για συγκεκριμένους τύπους κραμάτων αλουμινίου και μαγνησίου, η μελέτη θα πρέπει να εξετάσει την αντιστοίχιση της ζήτησης με την προσφορά δευτερογενών υλών εν γένει και ειδικότερα να διερευνήσει τον συμβιβασμό μεταξύ της μεγιστοποίησης των οικονομιών κλίμακας με τον προσδιορισμό ενός ελάχιστου αριθμού οικογενειών κραμάτων έναντι της μεγιστοποίησης της διατήρησης της αξίας με τη διαλογή σε ευρύτερο φάσμα συγκεκριμένων τύπων κραμάτων.

Or. en

Τροπολογία 288
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 21

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(21) Υπάρχει δυνατότητα αύξησης της χρήσης ανακυκλωμένου περιεχομένου σε οχήματα για άλλα υλικά που χρησιμοποιούνται συνήθως από την αυτοκινητοβιομηχανία, για τα οποία οι αγορές δευτερογενών πρώτων υλών δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένες, το αποτύπωμα που συνδέεται με την	(21) Υπάρχει δυνατότητα αύξησης της χρήσης ανακυκλωμένου περιεχομένου σε οχήματα για άλλα υλικά που χρησιμοποιούνται συνήθως από την αυτοκινητοβιομηχανία, για τα οποία οι αγορές δευτερογενών πρώτων υλών δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένες, το αποτύπωμα που συνδέεται με την

παραγωγή πρωτογενών πρώτων υλών είναι υψηλό ή τα επίπεδα ανακύκλωσης είναι περιορισμένα, ενώ οι τεχνολογίες διαλογής και ανακύκλωσης βελτιώνονται. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο η Επιτροπή να αξιολογήσει κατά πόσον είναι ευκταίος και σκόπιμος, καθώς και ποιες επιπτώσεις θα έχει, ο καθορισμός στόχων σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο του νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, βορίου που χρησιμοποιείται σε μόνιμους μαγνήτες, καθώς και για ***το αλουμίνιο και τα κράματά του, ή*** το μαγνήσιο και τα κράματά του. Για να είναι εφικτός ο δυνητικός καθορισμός στόχων για συγκεκριμένους τύπους κραμάτων ***αλουμινίου και*** μαγνησίου, η μελέτη θα πρέπει να εξετάσει την αντιστοίχιση της ζήτησης με την προσφορά δευτερογενών υλών εν γένει και ειδικότερα να διερευνήσει τον συμβιβασμό μεταξύ της μεγιστοποίησης των οικονομιών κλίμακας με τον προσδιορισμό ενός ελάχιστου αριθμού οικογενειών κραμάτων έναντι της μεγιστοποίησης της διατήρησης της αξίας με τη διαλογή σε ευρύτερο φάσμα συγκεκριμένων τύπων κραμάτων.

παραγωγή πρωτογενών πρώτων υλών είναι υψηλό ή τα επίπεδα ανακύκλωσης είναι περιορισμένα, ενώ οι τεχνολογίες διαλογής και ανακύκλωσης βελτιώνονται. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο η Επιτροπή να αξιολογήσει κατά πόσον είναι ευκταίος και σκόπιμος, καθώς και ποιες επιπτώσεις θα έχει, ο καθορισμός στόχων σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο του νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου, βορίου που χρησιμοποιείται σε μόνιμους μαγνήτες, καθώς και για το μαγνήσιο και τα κράματά του. Για να είναι εφικτός ο δυνητικός καθορισμός στόχων για συγκεκριμένους τύπους κραμάτων μαγνησίου, η μελέτη θα πρέπει να εξετάσει την αντιστοίχιση της ζήτησης με την προσφορά δευτερογενών υλών εν γένει και ειδικότερα να διερευνήσει τον συμβιβασμό μεταξύ της μεγιστοποίησης των οικονομιών κλίμακας με τον προσδιορισμό ενός ελάχιστου αριθμού οικογενειών κραμάτων έναντι της μεγιστοποίησης της διατήρησης της αξίας με τη διαλογή σε ευρύτερο φάσμα συγκεκριμένων τύπων κραμάτων.

Or. en

Τροπολογία 289
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(22) Προκειμένου να ενισχυθούν οι λιγότερο ανεπτυγμένες αγορές δευτερογενών πρώτων υλών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού	***διαγράφεται***

αλουμινίου και των κραμάτων του, μαγνησίου και των κραμάτων του, νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση, τα οποία πρέπει να υπάρχουν και να είναι ενσωματωμένα στους τύπους οχημάτων. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης των ποσοστών των υλικών που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση στους τύπους οχημάτων. Η μεθοδολογία είναι απαραίτητη για να διευκρινιστούν οι ορισμοί των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση και των απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση. Αυτό είναι σημαντικό για την παροχή κινήτρων για τη βελτίωση της ποιότητας και τη διατήρηση της αξίας, ιδίως για τα κλάσματα μετά την κατανάλωση. Προκειμένου να προωθηθεί η απανθρακοποίηση μέσω της χρήσης περισσότερου ανακυκλωμένου περιεχομένου, απαιτούνται σαφείς ορισμοί για την παροχή κινήτρων για την ανακύκλωση απορριμμάτων μετά την κατανάλωση, με παράλληλη ελαχιστοποίηση της χρήσης απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση, τα οποία συνήθως φέρουν το ίδιο αποτύπωμα άνθρακα με την πρωτογενή πρώτη ύλη.

Or. es

Τροπολογία 290
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(22) Προκειμένου να ενισχυθούν οι λιγότερο ανεπτυγμένες αγορές δευτερογενών πρώτων υλών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού αλουμινίου και των κραμάτων του, μαγνησίου και των κραμάτων του, νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση, τα οποία πρέπει να υπάρχουν και να είναι ενσωματωμένα στους τύπους οχημάτων. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης των ποσοστών των υλικών που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση στους τύπους οχημάτων. Η μεθοδολογία είναι απαραίτητη για να διευκρινιστούν οι ορισμοί των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση και των απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση. Αυτό είναι σημαντικό για την παροχή κινήτρων για τη βελτίωση της ποιότητας και τη διατήρηση της αξίας, ιδίως για τα κλάσματα μετά την κατανάλωση. Προκειμένου να προωθηθεί η απανθρακοποίηση μέσω της χρήσης περισσότερου ανακυκλωμένου περιεχομένου, απαιτούνται σαφείς ορισμοί για την παροχή κινήτρων για την ανακύκλωση απορριμμάτων μετά την κατανάλωση, με παράλληλη ελαχιστοποίηση της χρήσης απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση, τα οποία συνήθως φέρουν το ίδιο αποτύπωμα άνθρακα με την πρωτογενή πρώτη ύλη.	(22) Προκειμένου να ενισχυθούν οι λιγότερο ανεπτυγμένες αγορές δευτερογενών πρώτων υλών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού αλουμινίου και των κραμάτων του, μαγνησίου και των κραμάτων του, νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση, τα οποία πρέπει να υπάρχουν και να είναι ενσωματωμένα στους τύπους οχημάτων. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης των ποσοστών των υλικών που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση στους τύπους οχημάτων. Η μεθοδολογία είναι απαραίτητη για να διευκρινιστούν οι ορισμοί των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση και των απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση. Αυτό είναι σημαντικό για την παροχή κινήτρων για τη βελτίωση της ποιότητας και τη διατήρηση της αξίας, ιδίως για τα κλάσματα μετά την κατανάλωση. Προκειμένου να προωθηθεί η απανθρακοποίηση μέσω της χρήσης περισσότερου ανακυκλωμένου περιεχομένου, απαιτούνται σαφείς ορισμοί για την παροχή κινήτρων για την ανακύκλωση απορριμμάτων μετά την κατανάλωση, με παράλληλη ελαχιστοποίηση της χρήσης απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση, τα οποία συνήθως φέρουν το ίδιο αποτύπωμα άνθρακα με την πρωτογενή πρώτη ύλη. ***Πριν από τον καθορισμό αυτού του στόχου θα πρέπει να εκπονηθεί ειδική μελέτη επιπτώσεων της Επιτροπής η οποία θα καλύπτει όλους τους σχετικούς***

τεχνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες που συνδέονται με τη δυνατότητα υλοποίησης του εν λόγω στόχου.

Or. es

Τροπολογία 291
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(22) Προκειμένου να ενισχυθούν οι λιγότερο ανεπτυγμένες αγορές δευτερογενών πρώτων υλών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού αλουμινίου και των κραμάτων του, μαγνησίου και των κραμάτων του, νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου ***ή*** βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση, τα οποία πρέπει να υπάρχουν και να είναι ενσωματωμένα στους τύπους οχημάτων. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης των ποσοστών των υλικών που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση στους τύπους οχημάτων. Η μεθοδολογία είναι απαραίτητη για να διευκρινιστούν οι ορισμοί των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση και των απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση. Αυτό είναι σημαντικό για την παροχή κινήτρων για τη βελτίωση της ποιότητας και τη διατήρηση της αξίας, ιδίως για τα κλάσματα μετά την κατανάλωση. Προκειμένου να προωθηθεί	(22) Προκειμένου να ενισχυθούν οι λιγότερο ανεπτυγμένες αγορές δευτερογενών πρώτων υλών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού αλουμινίου και των κραμάτων του, μαγνησίου και των κραμάτων του, νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου***, νικελίου, κοβαλτίου,*** βορίου***, γυαλιού και καουτσούκ*** που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση, τα οποία πρέπει να υπάρχουν και να είναι ενσωματωμένα στους τύπους οχημάτων. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης των ποσοστών των υλικών που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση στους τύπους οχημάτων. Η μεθοδολογία είναι απαραίτητη για να διευκρινιστούν οι ορισμοί των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση και των απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση. Αυτό είναι σημαντικό για την παροχή κινήτρων για τη βελτίωση της ποιότητας και τη διατήρηση της αξίας, ιδίως για τα κλάσματα μετά την

η απανθρακοποίηση μέσω της χρήσης περισσότερου ανακυκλωμένου περιεχομένου, απαιτούνται σαφείς ορισμοί για την παροχή κινήτρων για την ανακύκλωση απορριμμάτων μετά την κατανάλωση, με παράλληλη ελαχιστοποίηση της χρήσης απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση, τα οποία συνήθως φέρουν το ίδιο αποτύπωμα άνθρακα με την πρωτογενή πρώτη ύλη.

κατανάλωση. Προκειμένου να προωθηθεί η απανθρακοποίηση μέσω της χρήσης περισσότερου ανακυκλωμένου περιεχομένου, απαιτούνται σαφείς ορισμοί για την παροχή κινήτρων για την ανακύκλωση απορριμμάτων μετά την κατανάλωση, με παράλληλη ελαχιστοποίηση της χρήσης απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση, τα οποία συνήθως φέρουν το ίδιο αποτύπωμα άνθρακα με την πρωτογενή πρώτη ύλη.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(22) Προκειμένου να ενισχυθούν οι λιγότερο ανεπτυγμένες αγορές δευτερογενών πρώτων υλών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού αλουμινίου και των κραμάτων του, μαγνησίου και των κραμάτων του, νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση, τα οποία πρέπει να υπάρχουν και να είναι ενσωματωμένα στους τύπους οχημάτων. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή ***εκτελεστικές*** αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης των ποσοστών των υλικών που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση στους τύπους οχημάτων. Η μεθοδολογία είναι	(22) Προκειμένου να ενισχυθούν οι λιγότερο ανεπτυγμένες αγορές δευτερογενών πρώτων υλών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού αλουμινίου και των κραμάτων του, ***χαλκού,*** μαγνησίου και των κραμάτων του, νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου***, νικελίου, κοβαλτίου*** ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση, τα οποία πρέπει να υπάρχουν και να είναι ενσωματωμένα στους τύπους οχημάτων. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή ***κατ' εξουσιοδότηση*** αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης των ποσοστών των υλικών που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση στους τύπους

απαραίτητη για να διευκρινιστούν οι ορισμοί των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση και των απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση. Αυτό είναι σημαντικό για την παροχή κινήτρων για τη βελτίωση της ποιότητας και τη διατήρηση της αξίας, ιδίως για τα κλάσματα μετά την κατανάλωση. Προκειμένου να προωθηθεί η απανθρακοποίηση μέσω της χρήσης περισσότερου ανακυκλωμένου περιεχομένου, απαιτούνται σαφείς ορισμοί για την παροχή κινήτρων για την ανακύκλωση απορριμμάτων μετά την κατανάλωση, με παράλληλη ελαχιστοποίηση της χρήσης απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση, τα οποία συνήθως φέρουν το ίδιο αποτύπωμα άνθρακα με την πρωτογενή πρώτη ύλη.

οχημάτων. Η μεθοδολογία είναι απαραίτητη για να διευκρινιστούν οι ορισμοί των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση και των απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση. Αυτό είναι σημαντικό για την παροχή κινήτρων για τη βελτίωση της ποιότητας και τη διατήρηση της αξίας, ιδίως για τα κλάσματα μετά την κατανάλωση. Προκειμένου να προωθηθεί η απανθρακοποίηση μέσω της χρήσης περισσότερου ανακυκλωμένου περιεχομένου, απαιτούνται σαφείς ορισμοί για την παροχή κινήτρων για την ανακύκλωση απορριμμάτων μετά την κατανάλωση, με παράλληλη ελαχιστοποίηση της χρήσης απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση, τα οποία συνήθως φέρουν το ίδιο αποτύπωμα άνθρακα με την πρωτογενή πρώτη ύλη.

Or. en

Τροπολογία 293
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(22) Προκειμένου να ενισχυθούν οι λιγότερο ανεπτυγμένες αγορές δευτερογενών πρώτων υλών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού ***αλουμινίου και των κραμάτων του,*** μαγνησίου και των κραμάτων του, νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση, τα οποία πρέπει να υπάρχουν και να είναι ενσωματωμένα στους τύπους οχημάτων. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω	(22) Προκειμένου να ενισχυθούν οι λιγότερο ανεπτυγμένες αγορές δευτερογενών πρώτων υλών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό ελάχιστου ποσοστού μαγνησίου και των κραμάτων του, νεοδυμίου, δυσπροσίου, πρασεοδυμίου, τερβίου, σαμαρίου ή βορίου που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση, τα οποία πρέπει να υπάρχουν και να είναι ενσωματωμένα στους τύπους οχημάτων. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής της εν λόγω υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην

υποχρέωσης, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης των ποσοστών των υλικών που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση στους τύπους οχημάτων. Η μεθοδολογία είναι απαραίτητη για να διευκρινιστούν οι ορισμοί των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση και των απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση. Αυτό είναι σημαντικό για την παροχή κινήτρων για τη βελτίωση της ποιότητας και τη διατήρηση της αξίας, ιδίως για τα κλάσματα μετά την κατανάλωση. Προκειμένου να προωθηθεί η απανθρακοποίηση μέσω της χρήσης περισσότερου ανακυκλωμένου περιεχομένου, απαιτούνται σαφείς ορισμοί για την παροχή κινήτρων για την ανακύκλωση απορριμμάτων μετά την κατανάλωση, με παράλληλη ελαχιστοποίηση της χρήσης απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση, τα οποία συνήθως φέρουν το ίδιο αποτύπωμα άνθρακα με την πρωτογενή πρώτη ύλη.

Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό μεθοδολογίας υπολογισμού και επαλήθευσης των ποσοστών των υλικών που έχουν ανακυκλωθεί από απορρίμματα μετά την κατανάλωση στους τύπους οχημάτων. Η μεθοδολογία είναι απαραίτητη για να διευκρινιστούν οι ορισμοί των απορριμμάτων μετά την κατανάλωση και των απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση. Αυτό είναι σημαντικό για την παροχή κινήτρων για τη βελτίωση της ποιότητας και τη διατήρηση της αξίας, ιδίως για τα κλάσματα μετά την κατανάλωση. Προκειμένου να προωθηθεί η απανθρακοποίηση μέσω της χρήσης περισσότερου ανακυκλωμένου περιεχομένου, απαιτούνται σαφείς ορισμοί για την παροχή κινήτρων για την ανακύκλωση απορριμμάτων μετά την κατανάλωση, με παράλληλη ελαχιστοποίηση της χρήσης απορριμμάτων πριν από την κατανάλωση, τα οποία συνήθως φέρουν το ίδιο αποτύπωμα άνθρακα με την πρωτογενή πρώτη ύλη.

Or. en

Τροπολογία 294
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(23) Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) ***[πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]*** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[51], και λαμβανομένου υπόψη ότι είναι αναγκαίο να θεσπιστούν στον παρόντα κανονισμό διατάξεις σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο στα οχήματα και σχετικά με τις κρίσιμες πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται σε εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων, οι εν	(23) Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) ***2024/1252*** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[51], και λαμβανομένου υπόψη ότι είναι αναγκαίο να θεσπιστούν στον παρόντα κανονισμό διατάξεις σχετικά με το ανακυκλωμένο περιεχόμενο στα οχήματα και σχετικά με τις κρίσιμες πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται σε εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων, οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει

λόγω διατάξεις θα πρέπει να ισχύουν ως η ειδική για τον τομέα εφαρμογή των διατάξεων που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΕ) ***[πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]***. Με τον τρόπο αυτό θα διασφαλιστεί ο εξορθολογισμός και η ενσωμάτωση διαφόρων υποχρεώσεων πληροφόρησης, επισήμανσης και αφαίρεσης στο πλαίσιο των διαδικασιών του παρόντος κανονισμού με τις υποχρεώσεις για άλλα εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά.

---

[51] Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για την εξασφάλιση ασφαλούς και βιώσιμου εφοδιασμού με κρίσιμες πρώτες ύλες και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 168/2013, (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) 2018/1724 και (ΕΕ) 2019/1020 [COM(2023) ***2023 final***].

να ισχύουν ως η ειδική για τον τομέα εφαρμογή των διατάξεων που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΕ) ***2024/1252***. Με τον τρόπο αυτό θα διασφαλιστεί ο εξορθολογισμός και η ενσωμάτωση διαφόρων υποχρεώσεων πληροφόρησης, επισήμανσης και αφαίρεσης στο πλαίσιο των διαδικασιών του παρόντος κανονισμού με τις υποχρεώσεις για άλλα εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά.

---

[51] Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για την εξασφάλιση ασφαλούς και βιώσιμου εφοδιασμού με κρίσιμες πρώτες ύλες και την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 168/2013, (ΕΕ) 2018/858, (ΕΕ) 2018/1724 και (ΕΕ) 2019/1020 [COM(2023) ***0160***].

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(24) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι μπαταρίες ανακυκλώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023/[μπαταρίες] και ότι οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης, οι οποίοι περιέχουν σημαντικές ποσότητες σπάνιων γαιών, μπορούν επίσης να αντικατασταθούν και να ανακυκλωθούν, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν απαιτήσεις σχεδιασμού για τους νέους τύπους οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω μπαταρίες και κινητήρες ηλεκτροκίνησης μπορούν να	(24) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι μπαταρίες ανακυκλώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023/[μπαταρίες] και ότι οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης, οι οποίοι περιέχουν σημαντικές ποσότητες σπάνιων γαιών, μπορούν επίσης να αντικατασταθούν και να ανακυκλωθούν, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν απαιτήσεις σχεδιασμού για τους νέους τύπους οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω μπαταρίες και ***οι συστοιχίες μπαταριών τους και οι***

αφαιρεθούν εύκολα από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής και συντήρησης σε οποιαδήποτε φάση του κύκλου ζωής ενός οχήματος. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με την αναθεώρηση του καταλόγου των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που πρέπει να σχεδιαστούν για αφαίρεση και αντικατάσταση από οχήματα. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής αυτής της απαίτησης σχεδιασμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή.

κινητήρες ηλεκτροκίνησης μπορούν να αφαιρεθούν εύκολα από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής και συντήρησης σε οποιαδήποτε φάση του κύκλου ζωής ενός οχήματος***. Η Επιτροπή θα πρέπει να ενθαρρύνει την ανάπτυξη προτύπων για τεχνικές σχεδιασμού και συναρμολόγησης που διευκολύνουν τη συντήρηση, την επισκευή και την αναπροσαρμογή χρήσης μπαταριών και συστοιχιών μπαταριών***. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με την αναθεώρηση του καταλόγου των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που πρέπει να σχεδιαστούν για αφαίρεση και αντικατάσταση από οχήματα. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής αυτής της απαίτησης σχεδιασμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή.

Or. en

Τροπολογία 296
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(24) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι μπαταρίες ***ανακυκλώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023/[μπαταρίες] και ότι*** οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης, ***οι οποίοι περιέχουν σημαντικές ποσότητες σπάνιων γαιών,*** μπορούν ***επίσης*** να αντικατασταθούν και να ανακυκλωθούν, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν απαιτήσεις	(24) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ***τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων, μεταξύ άλλων*** οι μπαταρίες ***και*** οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης, μπορούν ***να αφαιρεθούν, να επισκευαστούν, να ανακατασκευαστούν, να ανακαινιστούν, να μετασκευαστούν,*** να αντικατασταθούν και να ανακυκλωθούν, είναι αναγκαίο να

σχεδιασμού για τους νέους τύπους οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι ***οι εν λόγω μπαταρίες και κινητήρες ηλεκτροκίνησης*** μπορούν να αφαιρεθούν ***εύκολα*** από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής ***και*** συντήρησης σε οποιαδήποτε φάση του κύκλου ζωής ενός οχήματος. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με την αναθεώρηση του καταλόγου των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που πρέπει να σχεδιαστούν για αφαίρεση και αντικατάσταση από οχήματα. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής αυτής της απαίτησης σχεδιασμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή.

θεσπιστούν απαιτήσεις σχεδιασμού για τους νέους τύπους οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι ***τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία*** μπορούν να αφαιρεθούν ***με εύκολο και μη καταστρεπτικό τρόπο*** από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής***,*** συντήρησης ***και μετασκευής*** σε οποιαδήποτε φάση του κύκλου ζωής ενός οχήματος***. Οι απαιτήσεις σχεδιασμού θα πρέπει να καθιστούν δυνατή την ανακύκλωση μπαταριών σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1542***. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με την αναθεώρηση του καταλόγου των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που πρέπει να σχεδιαστούν για αφαίρεση και αντικατάσταση από οχήματα. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής αυτής της απαίτησης σχεδιασμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(24) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι μπαταρίες ανακυκλώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023/[μπαταρίες] και ότι οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης, οι οποίοι περιέχουν	(24) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι μπαταρίες ανακυκλώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023/[μπαταρίες] και ότι οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης, οι οποίοι περιέχουν

σημαντικές ποσότητες σπάνιων γαιών, μπορούν επίσης να αντικατασταθούν και να ανακυκλωθούν, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν απαιτήσεις σχεδιασμού για τους νέους τύπους οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω μπαταρίες και κινητήρες ηλεκτροκίνησης μπορούν να αφαιρεθούν εύκολα από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής και συντήρησης σε οποιαδήποτε φάση του κύκλου ζωής ενός οχήματος. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με την αναθεώρηση του καταλόγου των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που πρέπει να σχεδιαστούν για αφαίρεση και αντικατάσταση από οχήματα. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής αυτής της απαίτησης σχεδιασμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή.

σημαντικές ποσότητες σπάνιων γαιών, μπορούν επίσης να αντικατασταθούν και να ανακυκλωθούν, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν απαιτήσεις σχεδιασμού ***και πρόσβασης στις τεχνικές και ψηφιακές πληροφορίες*** για τους νέους τύπους οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω μπαταρίες και κινητήρες ηλεκτροκίνησης μπορούν να αφαιρεθούν εύκολα από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής και συντήρησης σε οποιαδήποτε φάση του κύκλου ζωής ενός οχήματος. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με την αναθεώρηση του καταλόγου των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που πρέπει να σχεδιαστούν για αφαίρεση και αντικατάσταση από οχήματα. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής αυτής της απαίτησης σχεδιασμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή.

Or. fr

Τροπολογία 298
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(24) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι μπαταρίες ανακυκλώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) ***2023/[μπαταρίες]*** και ότι οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης, οι οποίοι περιέχουν σημαντικές ποσότητες σπάνιων γαιών, μπορούν επίσης να	(24) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι μπαταρίες ανακυκλώνονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) ***2023/1542*** και ότι οι κινητήρες ηλεκτροκίνησης, οι οποίοι περιέχουν σημαντικές ποσότητες σπάνιων γαιών, μπορούν επίσης να αντικατασταθούν και

αντικατασταθούν και να ανακυκλωθούν, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν απαιτήσεις σχεδιασμού για τους νέους τύπους οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω μπαταρίες και κινητήρες ηλεκτροκίνησης μπορούν να αφαιρεθούν εύκολα από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής και συντήρησης σε οποιαδήποτε φάση του κύκλου ζωής ενός οχήματος. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με την αναθεώρηση του καταλόγου των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που πρέπει να σχεδιαστούν για αφαίρεση και αντικατάσταση από οχήματα. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής αυτής της απαίτησης σχεδιασμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή.	να ανακυκλωθούν, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν απαιτήσεις σχεδιασμού για τους νέους τύπους οχημάτων, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω μπαταρίες ***και τα κατασκευαστικά τους στοιχεία*** και ***οι*** κινητήρες ηλεκτροκίνησης μπορούν να αφαιρεθούν εύκολα από εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ή φορείς επισκευής και συντήρησης σε οποιαδήποτε φάση του κύκλου ζωής ενός οχήματος. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού με την αναθεώρηση του καταλόγου των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που πρέπει να σχεδιαστούν για αφαίρεση και αντικατάσταση από οχήματα. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής αυτής της απαίτησης σχεδιασμού, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή.
	Or. en

Τροπολογία 299
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 24 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(24α) Προκειμένου να υποστηριχθούν πιο κυκλικές προσεγγίσεις στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και να δοθεί η δυνατότητα στους καταναλωτές να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις, θα πρέπει να θεσπιστεί υποχρεωτικός δείκτης δυνατότητας επισκευής για τα ηλεκτρικά οχήματα. Ο δείκτης δυνατότητας επισκευής θα πρέπει να καλύπτει κρίσιμες πτυχές της επισκευής

και συντήρησης οχημάτων, όπως η διαθεσιμότητα και η τιμή των ανταλλακτικών και των εργαλείων επισκευής. Θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη θέσπιση του εν λόγω δείκτη, με βάση τη διενέργεια αξιολόγησης για τον καταλληλότερο σχεδιασμό.

Or. en

Τροπολογία 300
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 24 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(24β) Η διαθεσιμότητα και η οικονομική προσιτότητα των ανταλλακτικών έχουν ουσιαστική σημασία για τη δυνατότητα επισκευής, τη διάρκεια ζωής και τη βιωσιμότητα των οχημάτων, διαδραματίζουν δε καίριο ρόλο στην προώθηση μιας κυκλικής οικονομίας, σύμφωνα με τους στόχους που περιγράφονται στο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία. Προκειμένου να μειωθεί η πρόωρη αντικατάσταση των οχημάτων και να ελαχιστοποιηθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που συνδέονται με την παραγωγή αποβλήτων, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι τα κρίσιμα κατασκευαστικά στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων των μπαταριών, των κινητήρων ηλεκτροκίνησης και άλλων βασικών εξαρτημάτων, παραμένουν προσβάσιμα για ελάχιστη περίοδο μετά τη διάθεση του οχήματος στην αγορά. Για τη στήριξη της ανθεκτικότητας και της δυνατότητας επισκευής των οχημάτων, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να υποχρεώνει τους

κατασκευαστές να εγγυώνται τη διαθεσιμότητα ανταλλακτικών για περίοδο 20 ετών μετά τη λήξη της διάθεσης στην αγορά.

Or. en

Τροπολογία 301
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 26

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(26) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές ***επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων*** θέτουν σε εφαρμογή δράσεις για να εξασφαλίσουν ότι πληρούν τις απαιτήσεις κυκλικότητας δυνάμει του παρόντος κανονισμού και για να τους δοθούν κίνητρα για τη βελτίωση της κυκλικότητας των τύπων οχημάτων που διαθέτουν στην αγορά, θα πρέπει να καταρτίσουν ολοκληρωμένη στρατηγική κυκλικότητας για κάθε νέο τύπο και να την υποβάλουν στην αρχή έγκρισης τύπου. Η στρατηγική αυτή θα πρέπει να βασίζεται σε αποδεδειγμένες τεχνολογίες, οι οποίες είναι διαθέσιμες ή στη φάση της ανάπτυξης κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης για έγκριση τύπου οχήματος και οι οποίες επικαιροποιούνται τακτικά. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις σχετικά με την κυκλικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας με βάση τις στρατηγικές κυκλικότητας που παρέχουν οι κατασκευαστές. Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος στην κατασκευή οχημάτων και στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι εξελίξεις της αγοράς στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και οι κανονιστικές αλλαγές, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία	(26) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές θέτουν σε εφαρμογή δράσεις για να εξασφαλίσουν ότι πληρούν τις απαιτήσεις κυκλικότητας δυνάμει του παρόντος κανονισμού και για να τους δοθούν κίνητρα για τη βελτίωση της κυκλικότητας των τύπων οχημάτων που διαθέτουν στην αγορά, θα πρέπει να καταρτίσουν ολοκληρωμένη στρατηγική κυκλικότητας για κάθε νέο τύπο και να την υποβάλουν στην αρχή έγκρισης τύπου. Η στρατηγική αυτή θα πρέπει να βασίζεται σε αποδεδειγμένες τεχνολογίες, οι οποίες είναι διαθέσιμες ή στη φάση της ανάπτυξης κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης για έγκριση τύπου οχήματος και οι οποίες επικαιροποιούνται τακτικά***. Η Επιτροπή θα πρέπει να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις προκειμένου να παρέχει στους κατασκευαστές τα από κοινού συμφωνημένα πρότυπα που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη διενέργεια εκτίμησης του κύκλου ζωής με αντικείμενο τον ποσοτικό προσδιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και των πόρων που χρησιμοποιήθηκαν για την παραγωγή οχημάτων και τη διαχείριση στο τέλος του κύκλου ζωής τους στο πλαίσιο των οικείων στρατηγικών κυκλικότητας***. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις σχετικά με την κυκλικότητα του κλάδου

έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος που περιέχει απαιτήσεις σχετικά με το περιεχόμενο της στρατηγικής κυκλικότητας και τις επικαιροποιήσεις της.

της αυτοκινητοβιομηχανίας με βάση τις στρατηγικές κυκλικότητας που παρέχουν οι κατασκευαστές. Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος στην κατασκευή οχημάτων και στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι εξελίξεις της αγοράς στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και οι κανονιστικές αλλαγές, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος που περιέχει απαιτήσεις σχετικά με το περιεχόμενο της στρατηγικής κυκλικότητας και τις επικαιροποιήσεις της.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 26

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(26) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θέτουν σε εφαρμογή δράσεις για να εξασφαλίσουν ότι πληρούν τις απαιτήσεις κυκλικότητας δυνάμει του παρόντος κανονισμού και για να τους δοθούν κίνητρα για τη βελτίωση της κυκλικότητας των τύπων οχημάτων που διαθέτουν στην αγορά, θα πρέπει να καταρτίσουν ολοκληρωμένη στρατηγική κυκλικότητας ***για κάθε νέο τύπο*** και να την υποβάλουν στην αρχή έγκρισης τύπου. Η στρατηγική αυτή θα πρέπει να βασίζεται σε αποδεδειγμένες τεχνολογίες***, οι οποίες είναι διαθέσιμες ή στη φάση της***	(26) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θέτουν σε εφαρμογή δράσεις για να εξασφαλίσουν ότι πληρούν τις απαιτήσεις κυκλικότητας δυνάμει του παρόντος κανονισμού και για να τους δοθούν κίνητρα για τη βελτίωση της κυκλικότητας των τύπων οχημάτων που διαθέτουν στην αγορά, θα πρέπει να καταρτίσουν ολοκληρωμένη στρατηγική κυκλικότητας και να την υποβάλουν στην αρχή έγκρισης τύπου. Η στρατηγική αυτή θα πρέπει ***να αναπτύσσεται σε επίπεδο εταιρείας και*** να βασίζεται σε αποδεδειγμένες τεχνολογίες***. Η στρατηγική κυκλικότητας θα πρέπει να***

ανάπτυξης κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης για έγκριση τύπου οχήματος και οι οποίες επικαιροποιούνται τακτικά. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις σχετικά με την κυκλικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας με βάση τις στρατηγικές κυκλικότητας που παρέχουν οι κατασκευαστές. Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος στην κατασκευή οχημάτων και στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι εξελίξεις της αγοράς στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και οι κανονιστικές αλλαγές, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος που περιέχει απαιτήσεις σχετικά με το περιεχόμενο της στρατηγικής κυκλικότητας και τις επικαιροποιήσεις της.

επικαιροποιείται τακτικά. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις σχετικά με την κυκλικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας με βάση τις στρατηγικές κυκλικότητας που παρέχουν οι κατασκευαστές. Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος στην κατασκευή οχημάτων και στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι εξελίξεις της αγοράς στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και οι κανονιστικές αλλαγές, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος που περιέχει απαιτήσεις σχετικά με το περιεχόμενο της στρατηγικής κυκλικότητας και τις επικαιροποιήσεις της.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η ανάπτυξη διαφορετικών στρατηγικών κυκλικότητας για κάθε μοντέλο οχήματος θα οδηγήσει σε περιττές διαδικασίες, υψηλότερο κόστος και λειτουργικές ανεπάρκειες. Η υιοθέτηση ενιαίας προσέγγισης σε επίπεδο εταιρείας παρέχει τη δυνατότητα εφαρμογής τυποποιημένων διαδικασιών όσον αφορά την προμήθεια υλικών, την ανακύκλωση και τη διαχείριση στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ώστε να μπορούν να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας και αποδοτικότερη χρήση των πόρων.

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 26

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(26) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων	(26) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές επιβατικών αυτοκινήτων

και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θέτουν σε εφαρμογή δράσεις για να εξασφαλίσουν ότι πληρούν τις απαιτήσεις κυκλικότητας δυνάμει του παρόντος κανονισμού και για να τους δοθούν κίνητρα για τη βελτίωση της κυκλικότητας των τύπων οχημάτων που διαθέτουν στην αγορά, θα πρέπει να καταρτίσουν ολοκληρωμένη στρατηγική κυκλικότητας ***για κάθε νέο τύπο*** και να την υποβάλουν στην αρχή έγκρισης τύπου. Η στρατηγική αυτή θα πρέπει να βασίζεται σε αποδεδειγμένες τεχνολογίες***, οι οποίες είναι διαθέσιμες ή στη φάση της ανάπτυξης κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης για έγκριση τύπου οχήματος και οι οποίες επικαιροποιούνται*** τακτικά. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις σχετικά με την κυκλικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας με βάση τις στρατηγικές κυκλικότητας που παρέχουν οι κατασκευαστές. Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος στην κατασκευή οχημάτων και στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι εξελίξεις της αγοράς στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και οι κανονιστικές αλλαγές, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος που περιέχει απαιτήσεις σχετικά με το περιεχόμενο της στρατηγικής κυκλικότητας και τις επικαιροποιήσεις της.

και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θέτουν σε εφαρμογή δράσεις για να εξασφαλίσουν ότι πληρούν τις απαιτήσεις κυκλικότητας δυνάμει του παρόντος κανονισμού και για να τους δοθούν κίνητρα για τη βελτίωση της κυκλικότητας των τύπων οχημάτων που διαθέτουν στην αγορά, θα πρέπει να καταρτίσουν ολοκληρωμένη στρατηγική κυκλικότητας και να την υποβάλουν στην αρχή έγκρισης τύπου. Η στρατηγική αυτή θα πρέπει ***να αναπτύσσεται σε επίπεδο εταιρείας και*** να βασίζεται σε αποδεδειγμένες τεχνολογίες***. Η στρατηγική κυκλικότητας θα πρέπει να επικαιροποιείται*** τακτικά. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει τακτικά εκθέσεις σχετικά με την κυκλικότητα του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας με βάση τις στρατηγικές κυκλικότητας που παρέχουν οι κατασκευαστές. Προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος στην κατασκευή οχημάτων και στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι εξελίξεις της αγοράς στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και οι κανονιστικές αλλαγές, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος που περιέχει απαιτήσεις σχετικά με το περιεχόμενο της στρατηγικής κυκλικότητας και τις επικαιροποιήσεις της.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(27) Προκειμένου να αυξηθεί η διαφάνεια όσον αφορά τη χρήση ανακυκλωμένων υλικών από τον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας και να παρασχεθούν κίνητρα για την αύξηση των επιπέδων ανακυκλωμένου περιεχομένου, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν τεχνική τεκμηρίωση στην οποία να φαίνεται το ποσοστό των ανακυκλωμένων υλικών που περιέχονται σε νέους τύπους οχημάτων που υποβάλλονται για έγκριση τύπου. Η απαίτηση αυτή θα πρέπει να εφαρμόζεται σε επιλεγμένα υλικά για τα οποία η αύξηση του επιπέδου ανακυκλωμένου περιεχομένου στα οχήματα θα απέφερε ιδιαίτερα σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη. Η υποχρεωτική δήλωση πρέπει να υποβάλλεται στην αρχή έγκρισης τύπου μαζί με άλλα έγγραφα στο πλαίσιο της αίτησης για έγκριση τύπου.	***διαγράφεται***

Or. fr

Τροπολογία 305
Maria Grapini

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και φορέων διαχείρισης αποβλήτων ***σε ολόκληρη την*** αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής	(28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων***, φορέων αποσυναρμολόγησης, ανακατασκευαστών, φορέων επισκευής και συντήρησης*** και φορέων διαχείρισης αποβλήτων ***στην*** αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και

ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση ***σε*** πληροφορίες που επιτρέπουν την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των διοικητικών δαπανών. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Προκειμένου να επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς ***αποσυναρμολόγησης, στους φορείς*** διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση ***στις*** πληροφορίες που ***αναφέρονται στην παράγραφο 66 των συμπληρωματικών κατευθυντήριων γραμμών της Επιτροπής σχετικά με τους κάθετους περιορισμούς σε συμφωνίες για την πώληση και επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων και για τη διανομή ανταλλακτικών αυτοκινήτων οχημάτων, που*** επιτρέπουν την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές

συντήρησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος V.

και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των διοικητικών δαπανών. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Προκειμένου να επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος V.

Or. ro

Τροπολογία 306
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε	(28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και ***φορέων επισκευής, συντήρησης, μετασκευής και*** φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση ***της επισκευής,*** της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής***, της μετασκευής*** και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης

πληροφορίες ***που*** επιτρέπουν ***την*** ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των διοικητικών δαπανών. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Προκειμένου να επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του

αποβλήτων και στους φορείς ***μετασκευής,*** επισκευής και συντήρησης ***έγκαιρη,*** απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφορίες ***για περίοδο τουλάχιστον είκοσι ετών από την ημερομηνία λήξης της διάθεσης στην αγορά, οι οποίες*** επιτρέπουν ***τη με*** ασφαλή ***και μη καταστρεπτικό τρόπο*** αφαίρεση***, επισκευή, ανακαίνιση, μετασκευή, ανακατασκευή*** και αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς ***μετασκευής,*** επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των διοικητικών δαπανών. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Προκειμένου να επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των

παραρτήματος V.

πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς ***μετασκευής,*** επισκευής και συντήρησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος V.

Or. en

Τροπολογία 307
Zala Tomašič, Milan Zver

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφορίες που επιτρέπουν την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να	(28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφορίες που επιτρέπουν την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να

παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των διοικητικών δαπανών. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Προκειμένου να επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος V.

παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]. ***Είναι σημαντικό να γίνονται δεόντως σεβαστά τα δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας και να διασφαλίζεται ότι η πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες δεν θέτει σε κίνδυνο τις αποκλειστικές τεχνολογίες ή το εμπορικό απόρρητο.*** Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των διοικητικών δαπανών. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Προκειμένου να επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος V.

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφορίες που επιτρέπουν ***την*** ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον	(28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων***, φορέων επισκευής και συντήρησης*** και φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, ***άμεση, δωρεάν,*** τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφορίες που επιτρέπουν ***τη με*** ασφαλή ***και μη καταστρεπτικό τρόπο*** αφαίρεση και αντικατάσταση***, καθώς και επισκευή, ανακατασκευή και ανακαίνιση, κατά περίπτωση,*** ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων ***και των συστοιχιών μπαταριών τους***, συμπεριλαμβανομένων των

εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των διοικητικών δαπανών. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Προκειμένου να επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος V.

εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των διοικητικών δαπανών. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Προκειμένου να επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος V.

Or. en

Τροπολογία 309
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφορίες που επιτρέπουν την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) ***[πράξη για τις κρίσιμες***	(28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων***, φορέων αποσυναρμολόγησης, ανακατασκευαστών, φορέων επισκευής, μετασκευής και συντήρησης*** και φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν ***στους φορείς αποσυναρμολόγησης, μετασκευής, στους ανακατασκευαστές,*** στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφορίες που επιτρέπουν την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων ***και των συστατικών τους στοιχείων***, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα

πρώτες ύλες]. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν***, εξαιρουμένων των διοικητικών δαπανών***. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Προκειμένου να επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος V.

πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) ***2024/1252***. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Προκειμένου να επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος V.

Or. en

Τροπολογία 310
Jens Gieseke, Paulius Saudargas

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός	(28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός

οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφορίες που επιτρέπουν την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των διοικητικών δαπανών. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Προκειμένου να επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης

οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς ***μετασκευής,*** επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφορίες***, π.χ. μέσω υφιστάμενων εργαλείων που χρησιμοποιεί η αυτοκινητοβιομηχανία,*** που επιτρέπουν την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, καθώς και κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των διοικητικών δαπανών. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Προκειμένου να

αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος V.	επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος V.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι φορείς μετασκευής αποτελούν σημαντικούς φορείς εκμετάλλευσης στην αγορά ανταλλακτικών.

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφορίες που επιτρέπουν την ασφαλή	(28) Η πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες και η έγκαιρη επικοινωνία μεταξύ κατασκευαστών οχημάτων και φορέων διαχείρισης αποβλήτων σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι ουσιαστικής σημασίας για τη μεγιστοποίηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακατασκευής και της ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ενός οχήματος και για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας ανακύκλωσης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφορίες που επιτρέπουν την ασφαλή

αφαίρεση και αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, ***καθώς και*** κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των διοικητικών δαπανών. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Προκειμένου να επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος V.

αφαίρεση και αντικατάσταση ορισμένων εξαρτημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών που υπάρχουν σε ένα όχημα. Οι πληροφορίες θα πρέπει να καθοδηγούν τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και τους φορείς επισκευής και συντήρησης κατά τη διάρκεια των σταδίων και να παρέχουν σαφείς οδηγίες σχετικά με τη χρήση των εργαλείων ή των τεχνολογιών που απαιτούνται για την πρόσβαση και την αφαίρεση μπαταριών ηλεκτρικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των εργαλείων ή των τεχνολογιών που επιτρέπουν την ασφαλή απόρριψή τους, ***των πληροφοριών που σχετίζονται με την ψηφιακή κωδικοποίηση των κατασκευαστικών στοιχείων, καθώς και των πληροφοριών για την πρόσβαση και την αφαίρεση*** κινητήρων ηλεκτροκίνησης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν στον προσδιορισμό, τον εντοπισμό και την απομάκρυνση των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών, τα οποία θα πρέπει να απορρυπαίνονται και να αφαιρούνται από το όχημα πριν από τον τεμαχισμό, καθώς και των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν κρίσιμες πρώτες ύλες σε μόνιμους μαγνήτες που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) [πράξη για τις κρίσιμες πρώτες ύλες]. Αυτό θα πρέπει να γίνεται μέσω πλατφορμών επικοινωνίας που θα δημιουργηθούν από τους κατασκευαστές και οι πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, εξαιρουμένων των διοικητικών δαπανών. Οι αρμόδιες για την έγκριση τύπου αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν ότι οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν υποβληθεί από τους κατασκευαστές. Προκειμένου να επικαιροποιείται τακτικά το εύρος των πληροφοριών που πρέπει να παρέχουν οι κατασκευαστές στους φορείς διαχείρισης αποβλήτων και στους φορείς επισκευής και συντήρησης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη

λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος V.

Or. fr

Τροπολογία 312
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 28 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(28α) Στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1781 καθορίζονται δεσμευτικές απαιτήσεις για την προώθηση της ανθεκτικότητας των προϊόντων, μεταξύ άλλων με την απαγόρευση ορισμένων πρακτικών πρόωρης απαξίωσης, όπως η χρήση δυσανάλογα εύθραυστων κατασκευαστικών στοιχείων, τα εμπόδια στην αποσυναρμολόγηση ή οι ασυμβατότητες λογισμικού. Η προσέγγιση αυτή θα πρέπει να επαναληφθεί στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού για την υποστήριξη της μεγαλύτερης διάρκειας ζωής των οχημάτων. Ως εκ τούτου, η μακροπρόθεσμη λειτουργικότητα, η κυβερνοασφάλεια και η τεχνολογική συμβατότητα των ηλεκτρικών οχημάτων θα πρέπει να διασφαλίζονται μέσω της υποχρεωτικής παροχής τακτικών, ασφαλών και προσβάσιμων ενημερώσεων του λειτουργικού συστήματος από τους κατασκευαστές. Οι ενημερώσεις αυτές είναι πράγματι ζωτικής σημασίας για τη διατήρηση των επιδόσεων των οχημάτων, την αντιμετώπιση των αναδυόμενων κινδύνων για την κυβερνοασφάλεια και τη διευκόλυνση της συμβατότητας με την εξέλιξη των υποδομών και των προτύπων φόρτισης.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 28 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(28α) Προκειμένου να ενθαρρυνθούν οι κατασκευαστές να βελτιώσουν τη δυνατότητα επισκευής των οχημάτων και να παρέχουν πιο διαφανείς πληροφορίες στους καταναλωτές σχετικά με το κόστος συντήρησης και επισκευής των οχημάτων που αγοράζουν, οι κατασκευαστές θα πρέπει να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τη δυνατότητα επισκευής για κάθε νέο τύπο οχήματος.

Or. en

Τροπολογία 314
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(29) Ενώ η ψηφιακή κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ***ζητείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν πληροφορίες που θα επιτρέπουν στους επαγγελματίες φορείς διαχείρισης***	(29) Ενώ η ψηφιακή κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ***απαγορευθεί*** η ***εν λόγω ψηφιακή*** κωδικοποίηση.

αποβλήτων να επιλύουν τα προβλήματα που δημιουργούν αυτά τα ψηφιακά κωδικοποιημένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία σε ένα όχημα, όταν η κωδικοποίηση ***αυτή εμποδίζει τις εργασίες επισκευής, συντήρησης ή αντικατάστασης σε άλλο όχημα***.

Or. en

Τροπολογία 315
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(29) Ενώ η ψηφιακή κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ***ζητείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν πληροφορίες που θα επιτρέπουν στους επαγγελματίες φορείς διαχείρισης αποβλήτων να επιλύουν τα προβλήματα που δημιουργούν αυτά τα ψηφιακά κωδικοποιημένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία σε ένα όχημα, όταν*** η κωδικοποίηση ***αυτή*** εμποδίζει τις εργασίες επισκευής, συντήρησης ή αντικατάστασης ***σε άλλο όχημα***.	(29) Ενώ η ψηφιακή κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ***απαγορευθεί*** η ***εν λόγω ψηφιακή*** κωδικοποίηση***, δεδομένου ότι*** εμποδίζει τις εργασίες επισκευής, συντήρησης ή αντικατάστασης ***οχήματος***.

Or. en

Τροπολογία 316
Alexander Bernhuber

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(29) Ενώ η ψηφιακή κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ζητείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν πληροφορίες που θα επιτρέπουν στους επαγγελματίες φορείς διαχείρισης αποβλήτων να επιλύουν τα προβλήματα που δημιουργούν αυτά τα ψηφιακά κωδικοποιημένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία σε ένα όχημα, όταν η κωδικοποίηση αυτή εμποδίζει τις εργασίες επισκευής, συντήρησης ή αντικατάστασης σε άλλο όχημα.	(29) Ενώ η ψηφιακή κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ζητείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν πληροφορίες που θα επιτρέπουν στους επαγγελματίες φορείς διαχείρισης αποβλήτων να επιλύουν τα προβλήματα που δημιουργούν αυτά τα ψηφιακά κωδικοποιημένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία σε ένα όχημα, όταν η κωδικοποίηση αυτή εμποδίζει τις εργασίες επισκευής, συντήρησης ή αντικατάστασης σε άλλο όχημα. ***Πέραν των φορέων διαχείρισης αποβλήτων, οι εταιρείες επισκευής και συντήρησης θα έχουν επίσης πρόσβαση σε αυτές τις πληροφορίες.***

Or. en

Αιτιολόγηση

Είναι πολύ σημαντικό οι εταιρείες επισκευής και συντήρησης να έχουν επίσης πρόσβαση σε αυτές τις πληροφορίες, ώστε να είναι δυνατή η απρόσκοπτη ενσωμάτωση εξαρτημάτων που προέρχονται από φορείς διαχείρισης αποβλήτων σε ένα νέο όχημα.

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(29) Ενώ η ψηφιακή κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ζητείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν πληροφορίες που θα επιτρέπουν στους επαγγελματίες φορείς διαχείρισης αποβλήτων να επιλύουν τα προβλήματα που δημιουργούν αυτά τα ψηφιακά κωδικοποιημένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία σε ένα όχημα, όταν η κωδικοποίηση αυτή εμποδίζει τις εργασίες επισκευής, συντήρησης ή αντικατάστασης σε άλλο όχημα.	(29) Ενώ η ψηφιακή κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ζητείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν πληροφορίες που θα επιτρέπουν στους επαγγελματίες φορείς διαχείρισης αποβλήτων ***και στους φορείς επισκευής και συντήρησης*** να επιλύουν τα προβλήματα που δημιουργούν αυτά τα ψηφιακά κωδικοποιημένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία σε ένα όχημα, όταν η κωδικοποίηση αυτή εμποδίζει τις εργασίες επισκευής, συντήρησης ή αντικατάστασης σε άλλο όχημα.

Or. en

Τροπολογία 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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(29) Ενώ η ψηφιακή κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα	(29) Ενώ η ψηφιακή κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα

επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ζητείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν πληροφορίες που θα επιτρέπουν στους επαγγελματίες φορείς διαχείρισης αποβλήτων να επιλύουν τα προβλήματα που δημιουργούν αυτά τα ψηφιακά κωδικοποιημένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία σε ένα όχημα, όταν η κωδικοποίηση αυτή εμποδίζει τις εργασίες επισκευής, συντήρησης ή αντικατάστασης σε άλλο όχημα.

επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ζητείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν πληροφορίες που θα επιτρέπουν στους επαγγελματίες φορείς διαχείρισης αποβλήτων ***και στους φορείς επισκευής και συντήρησης*** να επιλύουν τα προβλήματα που δημιουργούν αυτά τα ψηφιακά κωδικοποιημένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία σε ένα όχημα, όταν η κωδικοποίηση αυτή εμποδίζει τις εργασίες επισκευής, συντήρησης ή αντικατάστασης σε άλλο όχημα.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι φορείς επισκευής και συντήρησης θα πρέπει να συγκαταλέγονται στους δικαιούχους πρόσβασης σε πληροφορίες, ενώ η πρόσβαση σε πληροφορίες θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει την πρόσβαση στην κωδικοποίηση για την εκ νέου ενσωμάτωση εξαρτημάτων σε νέα οχήματα.

Τροπολογία 319
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(29) Ενώ η ψηφιακή κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ζητείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν πληροφορίες που θα επιτρέπουν	(29) Ενώ η ψηφιακή κωδικοποίηση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον έλεγχο των διαφόρων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων των οχημάτων, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας 2000/53/ΕΚ διαπιστώθηκε ότι η εν λόγω κωδικοποίηση θα μπορούσε να παρεμποδίσει τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης ορισμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να ζητείται από τους κατασκευαστές οχημάτων να παρέχουν πληροφορίες που θα επιτρέπουν

στους επαγγελματίες φορείς διαχείρισης αποβλήτων να επιλύουν τα προβλήματα που δημιουργούν αυτά τα ψηφιακά κωδικοποιημένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία σε ένα όχημα, όταν η κωδικοποίηση αυτή εμποδίζει τις εργασίες επισκευής, συντήρησης ή αντικατάστασης σε άλλο όχημα.

στους επαγγελματίες φορείς διαχείρισης αποβλήτων ***και στους φορείς επισκευής και συντήρησης*** να επιλύουν τα προβλήματα που δημιουργούν αυτά τα ψηφιακά κωδικοποιημένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία σε ένα όχημα, όταν η κωδικοποίηση αυτή εμποδίζει τις εργασίες επισκευής, συντήρησης ή αντικατάστασης σε άλλο όχημα.

Or. en

Τροπολογία 320
Ivars Ijabs, Svenja Hahn

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 31

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(31) Προκειμένου να διευκολυνθεί η επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να παρέχουν, μέσω ψηφιακών εργαλείων, ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναπτυχθεί και να καταστεί διαθέσιμο ένα διαβατήριο κυκλικότητας οχημάτων ως φορέας δεδομένων για τις εν λόγω πληροφορίες, κατά τρόπο που, αφενός, συνάδει με άλλα ψηφιακά εργαλεία και πλατφόρμες πληροφοριών που υπάρχουν ήδη ή τελούν υπό περαιτέρω ανάπτυξη στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων και, αφετέρου, ευθυγραμμίζεται με τις αντίστοιχες διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023 [μπαταρίες], του κανονισμού [οικολογικός σχεδιασμός για τα βιώσιμα προϊόντα] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου[54] και του Συμβουλίου και του κανονισμού [Euro 7] του	***διαγράφεται***

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[55]. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό των απαιτήσεων τεχνικού σχεδιασμού και λειτουργίας για το διαβατήριο και των κανόνων σχετικά με τη θέση του φορέα δεδομένων ή άλλου αναγνωριστικού που επιτρέπει την πρόσβαση στο διαβατήριο επί του οχήματος.

---

*[54] **Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/125/ΕΚ.***

*[55] **Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009.***

Or. en

Τροπολογία 321
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 31

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(31) Προκειμένου να ***διευκολυνθεί*** η επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές	(31) Προκειμένου να ***διευκολυνθούν*** η ***επισκευή, ανακαίνιση, ανακατασκευή, μετασκευή, αντικατάσταση και***

οχημάτων θα πρέπει να παρέχουν, μέσω ψηφιακών εργαλείων, ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με ***την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση των εξαρτημάτων*** και ***κατασκευαστικών στοιχείων*** οχημάτων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναπτυχθεί και να καταστεί διαθέσιμο ένα διαβατήριο κυκλικότητας οχημάτων ως φορέας δεδομένων για τις εν λόγω πληροφορίες, κατά τρόπο που, αφενός, συνάδει με άλλα ψηφιακά εργαλεία και πλατφόρμες πληροφοριών που υπάρχουν ήδη ή τελούν υπό περαιτέρω ανάπτυξη στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων και, αφετέρου, ευθυγραμμίζεται με τις αντίστοιχες διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023 [μπαταρίες], του κανονισμού [οικολογικός σχεδιασμός για τα βιώσιμα προϊόντα] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου[54] και του Συμβουλίου και του κανονισμού [Euro 7] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[55]. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό των απαιτήσεων τεχνικού σχεδιασμού και λειτουργίας για το διαβατήριο και των κανόνων σχετικά με τη θέση του φορέα δεδομένων ή άλλου αναγνωριστικού που επιτρέπει την πρόσβαση στο διαβατήριο επί του οχήματος.

επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους***, καθώς και των εξαρτημάτων, των κατασκευαστικών στοιχείων και των υλικών τους***, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να παρέχουν, μέσω ψηφιακών εργαλείων, ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με ***τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία*** και ***τα υλικά των*** οχημάτων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναπτυχθεί και να καταστεί διαθέσιμο ένα διαβατήριο κυκλικότητας οχημάτων ως φορέας δεδομένων για τις εν λόγω πληροφορίες, κατά τρόπο που, αφενός, συνάδει με άλλα ψηφιακά εργαλεία και πλατφόρμες πληροφοριών που υπάρχουν ήδη ή τελούν υπό περαιτέρω ανάπτυξη στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων***, και κατά τρόπο που τα συμπληρώνει και ενσωματώνεται σε αυτά,*** και, αφετέρου, ευθυγραμμίζεται με τις αντίστοιχες διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023 [μπαταρίες], του κανονισμού [οικολογικός σχεδιασμός για τα βιώσιμα προϊόντα] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού [Euro 7] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό των απαιτήσεων τεχνικού σχεδιασμού και λειτουργίας για το διαβατήριο και των κανόνων σχετικά με τη θέση του φορέα δεδομένων ή άλλου αναγνωριστικού που επιτρέπει την πρόσβαση στο διαβατήριο επί του οχήματος.

---

[54] ***Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/125/ΕΚ.***

[55] ***Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού***

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009.

Or. en

Τροπολογία 322
Christine Singer, Andreas Glück

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 31

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(31) Προκειμένου να διευκολυνθεί η επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να παρέχουν, μέσω ψηφιακών εργαλείων, ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναπτυχθεί και να καταστεί διαθέσιμο ένα διαβατήριο κυκλικότητας οχημάτων ως φορέας δεδομένων για τις εν λόγω πληροφορίες, κατά τρόπο που, αφενός, συνάδει με άλλα ψηφιακά εργαλεία και πλατφόρμες πληροφοριών που υπάρχουν ήδη ή τελούν υπό περαιτέρω ανάπτυξη στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων και, αφετέρου, ευθυγραμμίζεται με τις αντίστοιχες διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023 [μπαταρίες], του κανονισμού [οικολογικός σχεδιασμός για τα βιώσιμα προϊόντα] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου[54] και του Συμβουλίου και	(31) Προκειμένου να διευκολυνθεί η επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να παρέχουν, μέσω ψηφιακών εργαλείων, ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναπτυχθεί και να καταστεί διαθέσιμο ένα διαβατήριο κυκλικότητας οχημάτων ως φορέας δεδομένων για τις εν λόγω πληροφορίες, κατά τρόπο που, αφενός, συνάδει με άλλα ψηφιακά εργαλεία και πλατφόρμες πληροφοριών που υπάρχουν ήδη ή τελούν υπό περαιτέρω ανάπτυξη στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων και, αφετέρου, ευθυγραμμίζεται με τις αντίστοιχες διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) 2023 [μπαταρίες], του κανονισμού [οικολογικός σχεδιασμός για τα βιώσιμα προϊόντα] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου[54] και του Συμβουλίου και

του κανονισμού [Euro 7] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[55]. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό των απαιτήσεων τεχνικού σχεδιασμού και λειτουργίας για το διαβατήριο και των κανόνων σχετικά με τη θέση του φορέα δεδομένων ή άλλου αναγνωριστικού που επιτρέπει την πρόσβαση στο διαβατήριο επί του οχήματος.	του κανονισμού [Euro 7] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[55]. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό των απαιτήσεων τεχνικού σχεδιασμού και λειτουργίας για το διαβατήριο και των κανόνων σχετικά με τη θέση του φορέα δεδομένων ή άλλου αναγνωριστικού που επιτρέπει την πρόσβαση στο διαβατήριο επί του οχήματος. ***Ωστόσο, η Επιτροπή πρέπει να ελαχιστοποιήσει όσο το δυνατόν περισσότερο τον διοικητικό φόρτο.***
[54] Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/125/ΕΚ.	[54] Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/125/ΕΚ.
[55] Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009.	[55] Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο διοικητικός φόρτος θα πρέπει να παραμείνει όσο το δυνατόν χαμηλότερος.

Τροπολογία 323
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 31

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(31) Προκειμένου να διευκολυνθεί η επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να παρέχουν, μέσω ψηφιακών εργαλείων, ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναπτυχθεί και να καταστεί διαθέσιμο ένα διαβατήριο κυκλικότητας οχημάτων ως φορέας δεδομένων για τις εν λόγω πληροφορίες, κατά τρόπο που, αφενός, συνάδει με άλλα ψηφιακά εργαλεία και πλατφόρμες πληροφοριών που υπάρχουν ήδη ή τελούν υπό περαιτέρω ανάπτυξη στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων και, αφετέρου, ευθυγραμμίζεται με τις αντίστοιχες διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) ***2023 [μπαταρίες], του κανονισμού [οικολογικός σχεδιασμός για τα βιώσιμα προϊόντα]*** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου[54] και του Συμβουλίου και του κανονισμού [Euro 7] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[55]. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό των απαιτήσεων τεχνικού σχεδιασμού και λειτουργίας για το διαβατήριο και των κανόνων σχετικά με τη θέση του φορέα δεδομένων ή άλλου αναγνωριστικού που επιτρέπει την πρόσβαση στο διαβατήριο επί του οχήματος.	(31) Προκειμένου να διευκολυνθεί η επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει να παρέχουν, μέσω ψηφιακών εργαλείων, ακριβείς, πλήρεις και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την ασφαλή αφαίρεση και αντικατάσταση των εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναπτυχθεί και να καταστεί διαθέσιμο ένα ***ψηφιακό*** διαβατήριο κυκλικότητας οχημάτων ως φορέας δεδομένων για τις εν λόγω πληροφορίες, κατά τρόπο που, αφενός, συνάδει με άλλα ψηφιακά εργαλεία και πλατφόρμες πληροφοριών που υπάρχουν ήδη ή τελούν υπό περαιτέρω ανάπτυξη στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των οχημάτων και, αφετέρου, ευθυγραμμίζεται με τις αντίστοιχες διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) ***2023/1542, του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1781*** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου[54] και του Συμβουλίου και του κανονισμού [Euro 7] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[55]. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίοι όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες για τον καθορισμό των απαιτήσεων τεχνικού σχεδιασμού και λειτουργίας για το διαβατήριο και των κανόνων σχετικά με τη θέση του φορέα δεδομένων ή άλλου αναγνωριστικού που επιτρέπει την πρόσβαση στο διαβατήριο επί του οχήματος.
[54] Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/125/ΕΚ.	[54] Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου για τον καθορισμό απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού όσον αφορά τα βιώσιμα προϊόντα και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/125/ΕΚ.

[55] Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009.	[55] Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τις εκπομπές τους και τη μακροβιότητα της μπαταρίας τους (Euro 7), και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 595/2009.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 31 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(31α) Κατά τον καθορισμό του σχεδιασμού και της απαίτησης για το διαβατήριο, η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίζει ότι οι πηγές πληροφοριών βασίζονται στις υφιστάμενες πλατφόρμες στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, του διεθνούς συστήματος πληροφοριών για την αποσυναρμολόγηση για τη διαδικασία αποσυναρμολόγησης (IDIS – International Dismantling Information System), του διεθνούς συστήματος δεδομένων για υλικά (International Material Data System – IMDS) για τις δηλώσεις υλικών ή μεμονωμένων ομάδων πλατφορμών κατασκευαστών για την παρακολούθηση της διαθεσιμότητας ανταλλακτικών.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 33

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(33) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής και περιβαλλοντικά ορθή επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που προτίθεται να εκτελέσει εργασίες επεξεργασίας αποβλήτων για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να λαμβάνει άδεια από την αρμόδια αρχή. Η έγκριση θα πρέπει να χορηγείται μόνον εάν η εγκατάσταση ή η επιχείρηση διαθέτει την τεχνική, οικονομική και οργανωτική ικανότητα που απαιτείται για την εκτέλεση των εργασιών επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά τρόπο σύμφωνο με το εφαρμοστέο ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών απαιτήσεων επεξεργασίας που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Επιπλέον, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να έχουν την αρμοδιότητα να εκδίδουν πιστοποιητικά καταστροφής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.	(33) ***Ο παρών κανονισμός βασίζεται στους κανόνες διαχείρισης αποβλήτων και στις γενικές αρχές που καθορίζονται στην οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, οι οποίες θα πρέπει να προσαρμοστούν για να αντανακλούν τη συγκεκριμένη φύση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.*** Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής και περιβαλλοντικά ορθή επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που προτίθεται να εκτελέσει εργασίες επεξεργασίας αποβλήτων***, συμπεριλαμβανομένης της συλλογής,*** για τα οχήματα αυτά θα πρέπει να λαμβάνει άδεια από την αρμόδια αρχή. Η έγκριση θα πρέπει να χορηγείται μόνον εάν η εγκατάσταση ή η επιχείρηση διαθέτει την τεχνική, οικονομική και οργανωτική ικανότητα που απαιτείται για την εκτέλεση των εργασιών επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά τρόπο σύμφωνο με το εφαρμοστέο ενωσιακό και εθνικό δίκαιο, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών απαιτήσεων επεξεργασίας που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Επιπλέον, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να έχουν την αρμοδιότητα να εκδίδουν πιστοποιητικά καταστροφής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 33 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(33α) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να θεσπίζουν μέτρα στο πλαίσιο της εθνικής τους νομοθεσίας με τα οποία να απαιτούν από τους παραγωγούς ή τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού να συνάπτουν συμβάσεις με εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για τους σκοπούς της εκπλήρωσης των υποχρεώσεών τους όσον αφορά την ευθύνη του παραγωγού. Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης μιας κυκλικής οικονομίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων που θα διασφαλίζουν ότι οι εν λόγω συμβάσεις μπορούν να εκτελούνται με δίκαιους, διαφανείς όρους και χωρίς διακρίσεις όσον αφορά τις διάφορες κατηγορίες παραγωγών και οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού.

Or. en

Τροπολογία 327
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 34

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(34) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ θεσπίζει τη βασική υποχρέωση των κατασκευαστών οχημάτων να καλύπτουν μέρος του κόστους συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Με βάση την υποχρέωση αυτή, σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και σύμφωνα με τις	(34) Η οδηγία 2000/53/ΕΚ θεσπίζει τη βασική υποχρέωση των κατασκευαστών οχημάτων να καλύπτουν μέρος του κόστους συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Με βάση την υποχρέωση αυτή, σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και σύμφωνα με τις

γενικές ελάχιστες απαιτήσεις για τα προγράμματα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού που ορίζονται στην οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου***[56]***, είναι σκόπιμο να καθοριστούν σε επίπεδο Ένωσης απαιτήσεις σχετικά με τις ευθύνες των κατασκευαστών οχημάτων που σχετίζονται με τη διαχείριση των οχημάτων ***στο τέλος*** του κύκλου ζωής τους***. Οι παραγωγοί θα πρέπει να έχουν διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού για τα οχήματα που έχουν διαθέσει στην αγορά μόλις αυτά φτάσουν στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους***. Η διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να καλύπτει τις υποχρεώσεις με τις οποίες διασφαλίζεται ότι τα οχήματα που διατίθενται από τους παραγωγούς στην αγορά ενός κράτους μέλους συλλέγονται και υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που επεξεργάζονται τα εν λόγω οχήματα πληρούν τους στόχους ανακύκλωσης που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

---

[56] Οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών (ΕΕ L 312 της 22.11.2008, σ. 3).

γενικές ελάχιστες απαιτήσεις για τα προγράμματα διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού που ορίζονται στην οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, είναι σκόπιμο να καθοριστούν σε επίπεδο Ένωσης απαιτήσεις σχετικά με τις ευθύνες των κατασκευαστών οχημάτων που σχετίζονται με τη διαχείριση των οχημάτων ***καθ' όλη τη διάρκεια*** του κύκλου ζωής τους. Η διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να καλύπτει τις υποχρεώσεις με τις οποίες διασφαλίζεται ότι τα οχήματα που διατίθενται από τους παραγωγούς στην αγορά ενός κράτους μέλους συλλέγονται και υποβάλλονται σε επεξεργασία σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων που επεξεργάζονται τα εν λόγω οχήματα πληρούν τους στόχους ανακύκλωσης που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

---

[56] Οδηγία 2008/98/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τα απόβλητα και την κατάργηση ορισμένων οδηγιών (ΕΕ L 312 της 22.11.2008, σ. 3).

Or. en

Τροπολογία 328
Beatrice Timgren

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 35

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(35) Προκειμένου να διευκολυνθεί η παρακολούθηση της συμμόρφωσης των παραγωγών με τις οικείες υποχρεώσεις	(35) Προκειμένου να διευκολυνθεί η παρακολούθηση της συμμόρφωσης των παραγωγών με τις οικείες υποχρεώσεις

διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταρτίσουν μητρώο παραγωγών. Οι απαιτήσεις καταχώρισης θα πρέπει να είναι εναρμονισμένες σε ολόκληρη την Ένωση, ώστε να διευκολύνεται η καταχώριση, ιδίως όταν οι παραγωγοί διαθέτουν τα οχήματα σε διαφορετικά κράτη μέλη. ***Το μητρώο θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιείται για τους σκοπούς της υποβολής εκθέσεων στις αρμόδιες αρχές σχετικά με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού. Τα χαρακτηριστικά και οι διαδικαστικές πτυχές που συνδέονται με το μητρώο αυτό θα πρέπει επίσης να συνάδουν με το μητρώο παραγωγών που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/[Υπηρεσία Εκδόσεων: Μπαταρίες], ώστε να μπορούν οι παραγωγοί οχημάτων και οι παραγωγοί μπαταριών να χρησιμοποιούν το ίδιο μητρώο***.

διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταρτίσουν μητρώο παραγωγών. Οι απαιτήσεις καταχώρισης θα πρέπει να είναι εναρμονισμένες σε ολόκληρη την Ένωση, ώστε να διευκολύνεται η καταχώριση, ιδίως όταν οι παραγωγοί διαθέτουν τα οχήματα σε διαφορετικά κράτη μέλη. ***Τα κράτη μέλη με υφιστάμενα εθνικά μητρώα παραγωγών που πληρούν ή υπερβαίνουν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να συνεχίσουν να τα χρησιμοποιούν αντί της δημιουργίας νέων περιττών μητρώων. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται η κανονιστική αποτελεσματικότητα και ελαχιστοποιείται ο περιττός διοικητικός φόρτος για τις επιχειρήσεις***.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 36

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(36) Σε περίπτωση που ο παραγωγός διαθέτει οχήματα στην αγορά για πρώτη φορά εντός του εδάφους κράτους μέλους στο οποίο ο παραγωγός δεν είναι εγκατεστημένος, ο παραγωγός θα πρέπει να ορίσει ***διορισμένο*** αντιπρόσωπο για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού.	(36) Σε περίπτωση που ο παραγωγός διαθέτει οχήματα στην αγορά για πρώτη φορά εντός του εδάφους κράτους μέλους στο οποίο ο παραγωγός δεν είναι εγκατεστημένος, ο παραγωγός θα πρέπει να ορίσει ***εξουσιοδοτημένο*** αντιπρόσωπο για τη διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 37

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(37) Οι παραγωγοί θα πρέπει να μπορούν να επιλέγουν αν θα ασκούν τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού μεμονωμένα ή συλλογικά, μέσω οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού που αναλαμβάνουν την ευθύνη για λογαριασμό τους. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει να διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που τους παρέχονται από τους παραγωγούς. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα συμφέροντα όλων των οικονομικών φορέων λαμβάνονται δεόντως υπόψη και ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων δεν τίθενται σε μειονεκτική θέση στις αποφάσεις που λαμβάνονται στο πλαίσιο των προγραμμάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, θα πρέπει να διασφαλίζεται η δίκαιη εκπροσώπηση των παραγωγών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων στα διοικητικά όργανα των εν λόγω οργανώσεων.	(37) Οι παραγωγοί θα πρέπει να μπορούν να επιλέγουν αν θα ασκούν τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού μεμονωμένα ή συλλογικά, μέσω οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού που αναλαμβάνουν την ευθύνη για λογαριασμό τους***. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να θεσπίσουν μέτρα για να καταστήσουν υποχρεωτικό τον διορισμό οργάνωσης ευθύνης του παραγωγού***. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει να διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που τους παρέχονται από τους παραγωγούς. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα συμφέροντα όλων των οικονομικών φορέων λαμβάνονται δεόντως υπόψη και ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων δεν τίθενται σε μειονεκτική θέση στις αποφάσεις που λαμβάνονται στο πλαίσιο των προγραμμάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, θα πρέπει να διασφαλίζεται η δίκαιη εκπροσώπηση των παραγωγών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων στα διοικητικά όργανα των εν λόγω οργανώσεων. ***Οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων θα πρέπει να υπόκεινται σε διαδικασίες επιλογής χωρίς διακρίσεις και, στο πλαίσιο αυτό, οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει επίσης να δημοσιοποιούν τις πληροφορίες που σχετίζονται με τη διαδικασία επιλογής των φορέων διαχείρισης αποβλήτων.***

Or. en

Τροπολογία 331
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 37

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(37) ***Οι παραγωγοί θα πρέπει να μπορούν να επιλέγουν αν θα ασκούν τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού μεμονωμένα ή συλλογικά, μέσω οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού που αναλαμβάνουν την ευθύνη για λογαριασμό τους.*** Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει να διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που τους παρέχονται από τους παραγωγούς. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα συμφέροντα όλων των οικονομικών φορέων λαμβάνονται δεόντως υπόψη και ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων δεν τίθενται σε μειονεκτική θέση στις αποφάσεις που λαμβάνονται στο πλαίσιο των προγραμμάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, θα πρέπει να διασφαλίζεται η δίκαιη εκπροσώπηση των παραγωγών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων στα διοικητικά όργανα των εν λόγω οργανώσεων.	(37) Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει να διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που τους παρέχονται από τους παραγωγούς. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα συμφέροντα όλων των οικονομικών φορέων λαμβάνονται δεόντως υπόψη και ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων δεν τίθενται σε μειονεκτική θέση στις αποφάσεις που λαμβάνονται στο πλαίσιο των προγραμμάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, θα πρέπει να διασφαλίζεται η δίκαιη εκπροσώπηση των παραγωγών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων στα διοικητικά όργανα των εν λόγω οργανώσεων.

Or. en

Τροπολογία 332
Beatrice Timgren

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 37

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(37) Οι παραγωγοί θα πρέπει να μπορούν να επιλέγουν αν θα ασκούν τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού μεμονωμένα ή συλλογικά, μέσω	(37) Οι παραγωγοί θα πρέπει να μπορούν να επιλέγουν αν θα ασκούν τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού μεμονωμένα ή συλλογικά, μέσω

οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού που αναλαμβάνουν την ευθύνη για λογαριασμό τους. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει να διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που τους παρέχονται από τους παραγωγούς. ***Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα συμφέροντα όλων των οικονομικών φορέων λαμβάνονται δεόντως υπόψη και ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων δεν τίθενται σε μειονεκτική θέση στις*** αποφάσεις ***που λαμβάνονται στο πλαίσιο των προγραμμάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, θα*** πρέπει να ***διασφαλίζεται η δίκαιη εκπροσώπηση των παραγωγών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων στα διοικητικά όργανα των εν λόγω οργανώσεων***.

οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού που αναλαμβάνουν την ευθύνη για λογαριασμό τους. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει να διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που τους παρέχονται από τους παραγωγούς. ***Για λόγους ασφάλειας δικαίου, η ταξινόμηση οχήματος ως ΟΤΚΖ δεν θα πρέπει να προσδιορίζεται με υποκειμενικά ή αυτοματοποιημένα κριτήρια, αλλά, αντιθέτως, θα πρέπει να προϋποθέτει διαφανή και νομικά δεσμευτική απόφαση που βασίζεται στην τήρηση της νόμιμης διαδικασίας. Δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται αυτοματοποιημένες διοικητικές*** αποφάσεις ***ή ταξινομήσεις βάσει τεκμηρίων και οι ιδιοκτήτες οχημάτων*** πρέπει να ***έχουν το δικαίωμα να αμφισβητούν την ταξινόμηση των οχημάτων τους ως ΟΤΚΖ προτού υποχρεωθούν να τα διαθέσουν***.

Or. en

Τροπολογία 333
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 37

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(37) Οι παραγωγοί θα πρέπει να ***μπορούν να επιλέγουν αν θα*** ασκούν τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού ***μεμονωμένα ή*** συλλογικά, μέσω οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού που αναλαμβάνουν την ευθύνη για λογαριασμό τους. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει να διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που τους παρέχονται από τους παραγωγούς. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα συμφέροντα όλων των οικονομικών φορέων λαμβάνονται δεόντως υπόψη και ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων δεν	(37) Οι παραγωγοί θα πρέπει να ασκούν τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού συλλογικά, μέσω οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού που αναλαμβάνουν την ευθύνη για λογαριασμό τους. Οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει να διασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα των δεδομένων που τους παρέχονται από τους παραγωγούς. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα συμφέροντα όλων των οικονομικών φορέων λαμβάνονται δεόντως υπόψη και ότι οι φορείς διαχείρισης αποβλήτων δεν τίθενται σε μειονεκτική θέση στις αποφάσεις που λαμβάνονται στο

τίθενται σε μειονεκτική θέση στις αποφάσεις που λαμβάνονται στο πλαίσιο των προγραμμάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, θα πρέπει να διασφαλίζεται η ***δίκαιη*** εκπροσώπηση των παραγωγών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων στα διοικητικά όργανα των εν λόγω οργανώσεων.

πλαίσιο των προγραμμάτων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού, θα πρέπει να διασφαλίζεται η ***ισότιμη*** εκπροσώπηση των παραγωγών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων στα διοικητικά όργανα των εν λόγω οργανώσεων.

Or. en

Τροπολογία 334
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 38

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(38) Οι παραγωγοί θα πρέπει να χρηματοδοτούν μέρος του κόστους συλλογής ***και επεξεργασίας*** οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που είναι αναγκαίο για την εκπλήρωση των απαιτήσεων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό***, ιδίως των υποχρεώσεων που αποσκοπούν στη διασφάλιση υψηλότερης ποιότητας δευτερογενών πρώτων υλών που ανακτώνται από οχήματα. Το ακριβές επίπεδο του κόστους των εν λόγω εργασιών που θα πρέπει να καλύπτεται από τους παραγωγούς θα πρέπει να καθορίζεται λαμβανομένων υπόψη των εσόδων των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και άλλων φορέων διαχείρισης αποβλήτων που αποκομίζονται από την πώληση μεταχειρισμένων ανταλλακτικών ή κατασκευαστικών στοιχείων και δευτερογενών πρώτων υλών που ανακτώνται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Για τον σκοπό αυτό, οι αρμόδιες αρχές, σε συνεργασία με τους παραγωγούς και τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, θα πρέπει να παρακολουθούν το μέσο κόστος των εργασιών συλλογής,***	(38) ***Στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού,*** οι παραγωγοί θα πρέπει να χρηματοδοτούν μέρος του κόστους συλλογής ***για την επεξεργασία*** οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που είναι αναγκαίο για την εκπλήρωση των απαιτήσεων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

ανακύκλωσης και επεξεργασίας, καθώς και το επίπεδο των οικονομικών συνεισφορών που καταβάλλουν οι παραγωγοί, προκειμένου να διασφαλίζεται η δίκαιη κατανομή του κόστους μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων φορέων.

Or. es

Τροπολογία 335
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 39

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(39) Οι οικονομικές συνεισφορές των παραγωγών θα πρέπει επίσης να καλύπτουν το κόστος που σχετίζεται με τις εκπαιδευτικές εκστρατείες που αποσκοπούν στην αύξηση της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τη δημιουργία του συστήματος κοινοποίησης για την έκδοση και τη διαβίβαση πιστοποιητικών καταστροφής, και τη συλλογή και υποβολή δεδομένων στις αρμόδιες αρχές. Όλες αυτές οι ενέργειες είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της ορθής διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ιδίως για τον εντοπισμό των οχημάτων για τα οποία είναι υπεύθυνοι οι παραγωγοί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.	(39) Οι οικονομικές συνεισφορές των παραγωγών θα πρέπει επίσης να καλύπτουν το κόστος που σχετίζεται με τις εκπαιδευτικές εκστρατείες που αποσκοπούν ***στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη χρήση οχημάτων και*** στην αύξηση της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τη δημιουργία του συστήματος κοινοποίησης για την έκδοση και τη διαβίβαση πιστοποιητικών καταστροφής, και τη συλλογή και υποβολή δεδομένων στις αρμόδιες αρχές. Όλες αυτές οι ενέργειες είναι απαραίτητες για ***τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη χρήση οχημάτων και για*** τη διασφάλιση της ορθής διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ιδίως για τον εντοπισμό των οχημάτων για τα οποία είναι υπεύθυνοι οι παραγωγοί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. ***Οι οικονομικές συνεισφορές θα πρέπει επίσης να διαφοροποιούνται κατά τρόπο που να παρέχονται κίνητρα στους κατασκευαστές για την κυκλική παραγωγή οχημάτων με αποδοτικότερη χρήση πόρων και υλικών. Το βάρος και το μέγεθος των οχημάτων θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μεταξύ άλλων***

	κριτηρίων προκειμένου να αντιμετωπιστεί το αυξανόμενο βάρος και μέγεθος των μοντέλων οχημάτων. Ωστόσο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο παροχής πρόσθετων κινήτρων για την αντιμετώπιση αυτού του ζητήματος, ενώ η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο καθορισμού ανώτατων ορίων για το αποτύπωμα άνθρακα των οχημάτων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις για το αποτύπωμα άνθρακα του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1252.
	Or. en

Τροπολογία 336
Christine Singer

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 39

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(39) Οι ***οικονομικές συνεισφορές των παραγωγών*** θα πρέπει ***επίσης*** να καλύπτουν το κόστος που σχετίζεται με τις εκπαιδευτικές εκστρατείες που αποσκοπούν στην αύξηση της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τη δημιουργία του συστήματος κοινοποίησης για την έκδοση και τη διαβίβαση πιστοποιητικών καταστροφής, και τη συλλογή και υποβολή δεδομένων στις αρμόδιες αρχές. Όλες αυτές οι ενέργειες είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της ορθής διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ιδίως για τον εντοπισμό των οχημάτων για τα οποία είναι υπεύθυνοι οι παραγωγοί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.	(39) Οι ***παραγωγοί δεν*** θα πρέπει να καλύπτουν ***από μόνοι τους*** το κόστος που σχετίζεται με τις εκπαιδευτικές εκστρατείες που αποσκοπούν στην αύξηση της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τη δημιουργία του συστήματος κοινοποίησης για την έκδοση και τη διαβίβαση πιστοποιητικών καταστροφής, και τη συλλογή και υποβολή δεδομένων στις αρμόδιες αρχές. Όλες αυτές οι ενέργειες είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της ορθής διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ιδίως για τον εντοπισμό των οχημάτων για τα οποία είναι υπεύθυνοι οι παραγωγοί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό. ***Αλλά οι παραγωγοί δεν μπορούν να αναλάβουν από μόνοι τους τη διαχείριση των οχημάτων. Ως εκ τούτου, απαιτείται ουσιαστική στήριξη από άλλες πηγές.***

Or. en

Αιτιολόγηση

Δεν είναι ρεαλιστικό να ζητείται από τους παραγωγούς όχι μόνο να επιφορτιστούν με το σύνολο των γραφειοκρατικών διαδικασιών, αλλά και να μεριμνούν για όλες τις δαπάνες. Πρέπει να παρασχεθεί σχετική στήριξη στους παραγωγούς.

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 39

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(39) Οι οικονομικές συνεισφορές των παραγωγών θα πρέπει επίσης να καλύπτουν το κόστος που σχετίζεται με τις εκπαιδευτικές εκστρατείες που αποσκοπούν στην αύξηση της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τη δημιουργία του συστήματος κοινοποίησης για την έκδοση και τη διαβίβαση πιστοποιητικών καταστροφής, και τη συλλογή και υποβολή δεδομένων στις αρμόδιες αρχές. Όλες αυτές οι ενέργειες είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της ορθής διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ιδίως για τον εντοπισμό των οχημάτων για τα οποία είναι υπεύθυνοι οι παραγωγοί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.	(39) Οι οικονομικές συνεισφορές των παραγωγών θα πρέπει επίσης να καλύπτουν το κόστος που σχετίζεται με τις εκπαιδευτικές εκστρατείες που αποσκοπούν ***στην ενημέρωση του κοινού και*** στην αύξηση της συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τη δημιουργία του συστήματος κοινοποίησης για την έκδοση και τη διαβίβαση πιστοποιητικών καταστροφής, και τη συλλογή και υποβολή δεδομένων στις αρμόδιες αρχές. Όλες αυτές οι ενέργειες είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της ορθής διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ιδίως για τον εντοπισμό των οχημάτων για τα οποία είναι υπεύθυνοι οι παραγωγοί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Or. en

Τροπολογία 338
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 40

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(40) Οι παραγωγοί που επιλέγουν να εκπληρώσουν ατομικά τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει επίσης να παρέχουν εγγύηση που θα χρησιμοποιείται για την κάλυψη του κόστους διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Οι εγγυήσεις αυτές μπορούν να χρησιμοποιούνται ιδίως σε περιπτώσεις αφερεγγυότητας ή οριστικής παύσης των δραστηριοτήτων των σχετικών παραγωγών.	***διαγράφεται***

Or. en

Τροπολογία 339
Sirpa Pietikäinen

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 41

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(41) Σε περίπτωση που ένας παραγωγός ασκεί τις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού συλλογικά με μια οργάνωση ευθύνης του παραγωγού, οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλει ο παραγωγός θα πρέπει να διαφοροποιούνται βάσει εναρμονισμένων κριτηρίων. Τα εν λόγω κριτήρια θα πρέπει να δημιουργούν οικονομικά κίνητρα για τους κατασκευαστές ώστε να αυξήσουν την κυκλικότητα στον σχεδιασμό και την παραγωγή νέων οχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη την ποσότητα πρωτογενών και ανακυκλωμένων υλικών σε ένα όχημα, τον βαθμό στον οποίο περιέχει εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που είναι δύσκολο να αφαιρεθούν, να αποσυναρμολογηθούν, να επαναχρησιμοποιηθούν ή να ανακυκλωθούν, καθώς και την ποσότητα επικίνδυνων ουσιών που περιέχει.	(41) Σε περίπτωση που ένας παραγωγός ασκεί τις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού συλλογικά με μια οργάνωση ευθύνης του παραγωγού, οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλει ο παραγωγός θα πρέπει να διαφοροποιούνται βάσει εναρμονισμένων κριτηρίων. Τα εν λόγω κριτήρια θα πρέπει να δημιουργούν οικονομικά κίνητρα για τους κατασκευαστές ώστε να αυξήσουν την κυκλικότητα στον σχεδιασμό και την παραγωγή νέων οχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη την ποσότητα πρωτογενών και ανακυκλωμένων υλικών σε ένα όχημα, τον βαθμό στον οποίο περιέχει εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που είναι δύσκολο να αφαιρεθούν, να αποσυναρμολογηθούν, να επαναχρησιμοποιηθούν ή να ανακυκλωθούν, καθώς και την ποσότητα επικίνδυνων ουσιών που περιέχει. ***Η***

Προκειμένου να αποφευχθεί η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να εφαρμόζονται τα κριτήρια για τη διαφοροποίηση των οικονομικών συνεισφορών που καταβάλλονται στις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού.

εκπλήρωση των υποχρεώσεων συλλογής και επεξεργασίας των παραγωγών και των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού δεν πρέπει να προκαλεί στρεβλώσεις της κοινής αγοράς. Οι ρυθμίσεις και οι συμφωνίες που συνομολογήθηκαν για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων διευκολύνουν τις εμπορικές δραστηριότητες. Η ευθύνη του παραγωγού δεν συνιστά από μόνη της νόμιμο δικαίωμα κυριότητας για τον παραγωγό του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, αλλά η κυριότητα καθορίζεται με τον ίδιο τρόπο όπως και για άλλα κινητά περιουσιακά στοιχεία. Προκειμένου να αποφευχθεί η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να εφαρμόζονται τα κριτήρια για τη διαφοροποίηση των οικονομικών συνεισφορών που καταβάλλονται στις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού.

Or. en

Τροπολογία 340
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 41

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(41) ***Σε περίπτωση που ένας παραγωγός ασκεί τις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού συλλογικά με μια οργάνωση ευθύνης του παραγωγού,*** οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλει ο παραγωγός θα πρέπει να διαφοροποιούνται βάσει εναρμονισμένων κριτηρίων. Τα εν λόγω	(41) Οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλει ο παραγωγός ***στο πλαίσιο των υποχρεώσεων διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού*** θα πρέπει να διαφοροποιούνται βάσει εναρμονισμένων κριτηρίων. Τα εν λόγω κριτήρια θα πρέπει να δημιουργούν οικονομικά κίνητρα για τους κατασκευαστές ώστε να αυξήσουν

κριτήρια θα πρέπει να δημιουργούν οικονομικά κίνητρα για τους κατασκευαστές ώστε να αυξήσουν την κυκλικότητα στον σχεδιασμό και την παραγωγή νέων οχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη την ποσότητα πρωτογενών και ανακυκλωμένων υλικών σε ένα όχημα, τον βαθμό στον οποίο περιέχει εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που είναι δύσκολο να αφαιρεθούν, να αποσυναρμολογηθούν, να επαναχρησιμοποιηθούν ή να ανακυκλωθούν, καθώς και την ποσότητα επικίνδυνων ουσιών που περιέχει. Προκειμένου να αποφευχθεί η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να εφαρμόζονται τα κριτήρια για τη διαφοροποίηση των οικονομικών συνεισφορών που καταβάλλονται στις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού.

την κυκλικότητα στον σχεδιασμό και την παραγωγή νέων οχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη την ποσότητα πρωτογενών και ανακυκλωμένων υλικών σε ένα όχημα, τον βαθμό στον οποίο περιέχει εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που είναι δύσκολο να αφαιρεθούν, να αποσυναρμολογηθούν, να επαναχρησιμοποιηθούν ή να ανακυκλωθούν, καθώς και την ποσότητα επικίνδυνων ουσιών που περιέχει. Προκειμένου να αποφευχθεί η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να εφαρμόζονται τα κριτήρια για τη διαφοροποίηση των οικονομικών συνεισφορών που καταβάλλονται στις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού.

Or. en

Τροπολογία 341
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 41

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(41) ***Σε περίπτωση που ένας παραγωγός ασκεί τις υποχρεώσεις του στο πλαίσιο της διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού συλλογικά με μια οργάνωση ευθύνης του παραγωγού,*** οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλει ο παραγωγός θα πρέπει να διαφοροποιούνται βάσει εναρμονισμένων κριτηρίων. Τα εν λόγω κριτήρια θα πρέπει να δημιουργούν	(41) Οι οικονομικές συνεισφορές που καταβάλλει ο παραγωγός ***στις οργανώσεις διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού*** θα πρέπει να διαφοροποιούνται βάσει εναρμονισμένων κριτηρίων. Τα εν λόγω κριτήρια θα πρέπει να δημιουργούν οικονομικά κίνητρα για τους κατασκευαστές ώστε ***να μειώσουν την κατανάλωση υλικών για την παραγωγή***

οικονομικά κίνητρα για τους κατασκευαστές ώστε να αυξήσουν την κυκλικότητα στον σχεδιασμό και την παραγωγή νέων οχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη την ποσότητα πρωτογενών και ανακυκλωμένων υλικών σε ένα όχημα, τον βαθμό στον οποίο περιέχει εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που είναι δύσκολο να αφαιρεθούν, να αποσυναρμολογηθούν, να επαναχρησιμοποιηθούν ή να ανακυκλωθούν, καθώς και την ποσότητα επικίνδυνων ουσιών που περιέχει. Προκειμένου να αποφευχθεί η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να εφαρμόζονται τα κριτήρια για τη διαφοροποίηση των οικονομικών συνεισφορών που καταβάλλονται στις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού.

νέων οχημάτων, να αυξήσουν την κυκλικότητα στον σχεδιασμό και την παραγωγή νέων οχημάτων, λαμβάνοντας υπόψη την ποσότητα πρωτογενών και ανακυκλωμένων υλικών σε ένα όχημα, τον βαθμό στον οποίο περιέχει εξαρτήματα, κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά που είναι δύσκολο να αφαιρεθούν, ***να επισκευαστούν,*** να αποσυναρμολογηθούν, να επαναχρησιμοποιηθούν ή να ανακυκλωθούν, καθώς και την ποσότητα επικίνδυνων ουσιών που περιέχει ***και την ανθεκτικότητα των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων***. Προκειμένου να αποφευχθεί η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να εφαρμόζονται τα κριτήρια για τη διαφοροποίηση των οικονομικών συνεισφορών που καταβάλλονται στις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού.

Or. en

Τροπολογία 342
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 42

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(42) Δεδομένου ότι τα οχήματα συχνά καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε διαφορετικό κράτος μέλος από εκείνο στο οποίο ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν κανόνες για τη διασυνοριακή διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού. Οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η ευθύνη του παραγωγού	(42) Δεδομένου ότι τα οχήματα συχνά καθίστανται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε διαφορετικό κράτος μέλος από εκείνο στο οποίο ταξινομήθηκαν για πρώτη φορά, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν κανόνες για τη διασυνοριακή διευρυμένη ευθύνη του παραγωγού. Οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η ευθύνη του παραγωγού

καλύπτει δεόντως το κόστος συλλογής και επεξεργασίας που βαρύνει τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων στο κράτος μέλος στο οποίο το όχημα καθίσταται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Για τον σκοπό αυτό, ο παραγωγός θα πρέπει να ορίσει αντιπρόσωπο για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού σε κάθε κράτος μέλος και να δημιουργήσει μηχανισμούς διασυνοριακής συνεργασίας με τους σχετικούς φορείς διαχείρισης αποβλήτων. Η θέσπιση ενός τέτοιου μηχανισμού συμβάλλει στη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας σε ολόκληρη την Ένωση και διευκολύνει την ανάπτυξη προσεγγίσεων σε επίπεδο Ένωσης σε περίπτωση ατομικής ευθύνης του παραγωγού.

καλύπτει δεόντως το κόστος συλλογής και επεξεργασίας που βαρύνει τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων στο κράτος μέλος στο οποίο το όχημα καθίσταται όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Για τον σκοπό αυτό, ο παραγωγός θα πρέπει να ορίσει αντιπρόσωπο για σκοπούς διευρυμένης ευθύνης του παραγωγού σε κάθε κράτος μέλος και να δημιουργήσει μηχανισμούς διασυνοριακής συνεργασίας με τους σχετικούς φορείς διαχείρισης αποβλήτων. Η θέσπιση ενός τέτοιου μηχανισμού συμβάλλει στη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας σε ολόκληρη την Ένωση και διευκολύνει την ανάπτυξη προσεγγίσεων σε επίπεδο Ένωσης σε περίπτωση ατομικής ευθύνης του παραγωγού. ***Δεδομένου ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους εξάγονται συχνά σε τρίτες χώρες, η ευθύνη του παραγωγού θα πρέπει να καλύπτει δεόντως και το κόστος συλλογής και επεξεργασίας που βαρύνει τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων σε τρίτες χώρες.***

Or. en

Τροπολογία 343
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 43

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(43) Προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις αυτές ***και να αποφευχθεί η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς***, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη θέσπιση περαιτέρω λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις υποχρεώσεις των παραγωγών, των κρατών	(43) Προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις αυτές, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τη θέσπιση περαιτέρω λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις υποχρεώσεις των παραγωγών, των κρατών μελών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων, καθώς και

μελών και των φορέων διαχείρισης αποβλήτων, καθώς και σχετικά με τα χαρακτηριστικά των διασυνοριακών μηχανισμών**.**

σχετικά με τα χαρακτηριστικά των διασυνοριακών μηχανισμών***, με στόχο να αποφευχθεί η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς και να θεσπιστούν λεπτομερείς κανόνες για την καταβολή του κόστους που βαρύνει τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων σε τρίτες χώρες από τις οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού.***

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 44

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(44) Βασική προϋπόθεση για την ορθή επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους είναι η συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιβάλει ορισμένες υποχρεώσεις που συνδέονται με τη συλλογή πρωτίστως στους παραγωγούς και, δευτερευόντως, στα κράτη μέλη. Οι παραγωγοί θα πρέπει να δημιουργήσουν ή να συμμετάσχουν στη δημιουργία των συστημάτων συλλογής και τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι τα συστήματα έχουν τεθεί σε λειτουργία και ότι τα συστήματα αυτά καθιστούν δυνατή την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Τα συστήματα συλλογής θα πρέπει να επιτρέπουν στους ιδιοκτήτες οχημάτων και σε άλλους κατόχους οχημάτων να παραδίδουν το όχημα σε εγκεκριμένη εγκατάσταση χωρίς περιττή προσπάθεια ή περιττές δαπάνες. Αυτό σημαίνει στην πράξη ότι τα εν λόγω συστήματα θα πρέπει να καλύπτουν δεόντως ολόκληρο το έδαφος κάθε κράτους μέλους. Θα πρέπει επίσης να	(44) Βασική προϋπόθεση για την ορθή επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους είναι η συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιβάλει ορισμένες υποχρεώσεις που συνδέονται με τη συλλογή πρωτίστως στους παραγωγούς και, δευτερευόντως, στα κράτη μέλη. Οι παραγωγοί ***ή οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει να διασφαλίζουν τη συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν διαθέσει στην αγορά στο έδαφος κράτους μέλους. Για τον σκοπό αυτόν, οι παραγωγοί ή οι οργανώσεις ευθύνης του παραγωγού*** θα πρέπει να δημιουργήσουν ή να συμμετάσχουν στη δημιουργία των συστημάτων συλλογής και τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι τα συστήματα έχουν τεθεί σε λειτουργία και ότι τα συστήματα αυτά καθιστούν δυνατή την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Τα συστήματα συλλογής θα πρέπει να επιτρέπουν στους ιδιοκτήτες οχημάτων και σε άλλους κατόχους

επιτρέπουν τη συλλογή όλων των εμπορικών σημάτων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και αποβλήτων εξαρτημάτων από την επισκευή οχημάτων.

οχημάτων να παραδίδουν το όχημα σε εγκεκριμένη εγκατάσταση χωρίς περιττή προσπάθεια ή περιττές δαπάνες. Αυτό σημαίνει στην πράξη ότι τα εν λόγω συστήματα θα πρέπει να καλύπτουν δεόντως ολόκληρο το έδαφος κάθε κράτους μέλους ***και θα διασφαλίζουν την επαρκή διαθεσιμότητα εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και σημείων συλλογής***. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπουν τη συλλογή όλων των εμπορικών σημάτων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και αποβλήτων εξαρτημάτων από την επισκευή οχημάτων.

Or. en

Τροπολογία 345
Christine Singer

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 44

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(44) Βασική προϋπόθεση για την ορθή επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους είναι η συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιβάλει ορισμένες υποχρεώσεις που συνδέονται με τη συλλογή πρωτίστως στους παραγωγούς και, δευτερευόντως, στα κράτη μέλη. Οι παραγωγοί θα ***πρέπει να δημιουργήσουν ή να*** συμμετάσχουν στη δημιουργία των συστημάτων συλλογής και τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι τα συστήματα έχουν τεθεί σε λειτουργία και ότι τα συστήματα αυτά καθιστούν δυνατή την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Τα συστήματα συλλογής θα πρέπει να επιτρέπουν στους ιδιοκτήτες οχημάτων και σε άλλους κατόχους οχημάτων να παραδίδουν το όχημα σε	(44) Βασική προϋπόθεση για την ορθή επεξεργασία των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους είναι η συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιβάλει ορισμένες υποχρεώσεις που συνδέονται με τη συλλογή πρωτίστως στους παραγωγούς και, δευτερευόντως, στα κράτη μέλη. Οι παραγωγοί θα συμμετάσχουν στη δημιουργία των συστημάτων συλλογής και τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν ότι τα συστήματα έχουν τεθεί σε λειτουργία και ότι τα συστήματα αυτά καθιστούν δυνατή την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Τα συστήματα συλλογής θα πρέπει να επιτρέπουν στους ιδιοκτήτες οχημάτων και σε άλλους κατόχους οχημάτων να παραδίδουν το όχημα σε εγκεκριμένη εγκατάσταση χωρίς

εγκεκριμένη εγκατάσταση χωρίς περιττή προσπάθεια ή περιττές δαπάνες. Αυτό σημαίνει στην πράξη ότι τα εν λόγω συστήματα θα πρέπει να καλύπτουν δεόντως ολόκληρο το έδαφος κάθε κράτους μέλους. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπουν τη συλλογή όλων των εμπορικών σημάτων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και αποβλήτων εξαρτημάτων από την επισκευή οχημάτων.

περιττή προσπάθεια ή περιττές δαπάνες. Αυτό σημαίνει στην πράξη ότι τα εν λόγω συστήματα θα πρέπει να καλύπτουν δεόντως ολόκληρο το έδαφος κάθε κράτους μέλους. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπουν τη συλλογή όλων των εμπορικών σημάτων οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και αποβλήτων εξαρτημάτων από την επισκευή οχημάτων.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι απαιτήσεις για τους παραγωγούς είναι υπερβολικά αυστηρές. Δεν μπορούν να δημιουργήσουν από μόνοι τους συστήματα συλλογής, αλλά πρέπει να λάβουν σχετική υποστήριξη.

Τροπολογία 346
Sirpa Pietikäinen

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 45

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(45) Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία μόνο σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ***και***, ως εκ τούτου, οι εγκαταστάσεις αυτές διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να διευκολυνθεί η συλλογή και να διασφαλιστεί επαρκής διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ο παρών κανονισμός προβλέπει τη δυνατότητα δημιουργίας σημείων συλλογής. Ο ρόλος των σημείων αυτών θα περιορίζεται στη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, στην αποθήκευσή τους υπό κατάλληλες συνθήκες και στη μεταφορά τους στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας.	(45) Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία μόνο σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, ***με τους εγκεκριμένους φορείς αποσυναρμολόγησης να αποτελούν το πρώτο σημείο εισόδου για όλα τα οχήματα στο τέλος τους κύκλου ζωής τους προτού παραδοθούν για τεμαχισμό. Οι εγκεκριμένοι φορείς αποσυναρμολόγησης και τεμαχισμού αποτελούν χωριστούς φορείς εκμετάλλευσης, με στόχο να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους αποσυναρμολογούνται με κατάλληλο και αποτελεσματικό τρόπο και ότι όλα τα απαιτούμενα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία αφαιρούνται πριν από τον τεμαχισμό ώστε να***

Για τη λειτουργία ενός τέτοιου σημείου απαιτείται ειδική άδεια. Τα σημεία συλλογής θα πρέπει να υποχρεούνται να παραδίδουν όλα τα συλλεχθέντα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.	***αποφευχθεί ο τεμαχισμός τυχόν επαναχρησιμοποιήσιμων, ανακυκλώσιμων ή ανακατασκευάσιμων υλικών ή κατασκευαστικών στοιχείων.*** Ως εκ τούτου, οι εγκαταστάσεις αυτές διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να διευκολυνθεί η συλλογή και να διασφαλιστεί επαρκής διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ο παρών κανονισμός προβλέπει τη δυνατότητα δημιουργίας σημείων συλλογής. Ο ρόλος των σημείων αυτών θα περιορίζεται στη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, στην αποθήκευσή τους υπό κατάλληλες συνθήκες και στη μεταφορά τους στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας. Για τη λειτουργία ενός τέτοιου σημείου απαιτείται ειδική άδεια. Τα σημεία συλλογής θα πρέπει να υποχρεούνται να παραδίδουν όλα τα συλλεχθέντα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας***, με τους εγκεκριμένους φορείς αποσυναρμολόγησης να αποτελούν το πρώτο σημείο εισόδου για όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους***.

Or. en

Αιτιολόγηση

Υπάρχει κίνδυνος παραπτώματος και αμέλειας εάν ο φορέας τεμαχισμού είναι υπεύθυνος για την αποσυναρμολόγηση και την αφαίρεση επαναχρησιμοποιήσιμων, ανακυκλώσιμων, ανακατασκευάσιμων υλικών και κατασκευαστικών στοιχείων πριν από τον τεμαχισμό. Ως εκ τούτου, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας διακρίνονται στους φορείς αποσυναρμολόγησης και στους φορείς τεμαχισμού ως δύο χωριστούς φορείς εκμετάλλευσης, ενώ οι φορείς αποσυναρμολόγησης αποτελούν το πρώτο σημείο εισόδου για όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτό ενσωματώνεται σε ολόκληρο το κείμενο.

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 45

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(45) Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία μόνο σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και, ως εκ τούτου, οι εγκαταστάσεις αυτές διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να διευκολυνθεί η συλλογή και να διασφαλιστεί επαρκής διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ο παρών κανονισμός προβλέπει τη δυνατότητα δημιουργίας σημείων συλλογής. Ο ρόλος των σημείων αυτών θα περιορίζεται στη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, στην αποθήκευσή τους υπό κατάλληλες συνθήκες και στη μεταφορά τους στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας. Για τη λειτουργία ενός τέτοιου σημείου απαιτείται ειδική άδεια. Τα σημεία συλλογής θα πρέπει να υποχρεούνται να παραδίδουν όλα τα συλλεχθέντα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.	(45) Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία μόνο σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και, ως εκ τούτου, οι εγκαταστάσεις αυτές διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Προκειμένου να διευκολυνθεί η συλλογή και να διασφαλιστεί επαρκής διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ο παρών κανονισμός προβλέπει τη δυνατότητα δημιουργίας σημείων συλλογής. Ο ρόλος των σημείων αυτών θα περιορίζεται στη συλλογή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, στην αποθήκευσή τους υπό κατάλληλες συνθήκες και στη μεταφορά τους στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας. Για τη λειτουργία ενός τέτοιου σημείου απαιτείται ειδική άδεια. Τα σημεία συλλογής θα πρέπει να υποχρεούνται να παραδίδουν όλα τα συλλεχθέντα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας. ***Μια εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας θα πρέπει να θεωρείται σημείο συλλογής και δεν θα πρέπει να υπόκειται σε διαδικασία χορήγησης άδειας.***

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 46

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(46) Για την αποτελεσματική συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, είναι απαραίτητο να ενημερώνεται το κοινό σχετικά με την ύπαρξη συστημάτων συλλογής. Οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να γνωρίζουν ότι μπορούν καταρχήν να παραδίδουν ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, με ή χωρίς τη μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, σε σημείο συλλογής ή σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας δωρεάν. Η εκπαιδευτική εκστρατεία των παραγωγών ή των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει επίσης να παρουσιάζει τις συνέπειες για το περιβάλλον και την ***ανθρώπινη*** υγεία από την ακατάλληλη συλλογή και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	(46) Για την αποτελεσματική συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, είναι απαραίτητο να ενημερώνεται το κοινό σχετικά με την ύπαρξη συστημάτων συλλογής ***και εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας. Οι παραγωγοί θα πρέπει να δημοσιεύουν στους ιστοτόπους τους επικαιροποιημένο κατάλογο των σημείων συλλογής και των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας***. Οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να γνωρίζουν ότι μπορούν καταρχήν να παραδίδουν ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, με ή χωρίς τη μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, σε σημείο συλλογής ή σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας δωρεάν. ***Σε περίπτωση που λείπει μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, η παράδοση του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του εξακολουθεί να είναι δωρεάν εάν ο τελευταίος ιδιοκτήτης προσκομίσει έγγραφα που να αποδεικνύουν ότι ο χειρισμός της μπαταρίας πραγματοποιήθηκε από επαγγελματία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542.*** Η εκπαιδευτική εκστρατεία των παραγωγών ή των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει επίσης να παρουσιάζει τις συνέπειες για το περιβάλλον και την υγεία από την ακατάλληλη συλλογή και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Or. en

Τροπολογία 349
Sirpa Pietikäinen

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 46

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(46) Για την αποτελεσματική συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, είναι απαραίτητο να ενημερώνεται το κοινό σχετικά με την ύπαρξη συστημάτων συλλογής. Οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να γνωρίζουν ότι μπορούν καταρχήν να παραδίδουν ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, με ή χωρίς τη μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, σε σημείο συλλογής ή σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας δωρεάν. Η εκπαιδευτική εκστρατεία των παραγωγών ή των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει επίσης να παρουσιάζει τις συνέπειες για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία από την ακατάλληλη συλλογή και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	(46) Για την αποτελεσματική συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, είναι απαραίτητο να ενημερώνεται το κοινό σχετικά με την ύπαρξη συστημάτων συλλογής. Οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να γνωρίζουν ότι μπορούν καταρχήν να παραδίδουν ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, με ή χωρίς τη μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, σε σημείο συλλογής ή σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας***, με τους εγκεκριμένους φορείς αποσυναρμολόγησης να αποτελούν το πρώτο σημείο εισόδου,*** δωρεάν. Η εκπαιδευτική εκστρατεία των παραγωγών ή των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει επίσης να παρουσιάζει τις συνέπειες για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία από την ακατάλληλη συλλογή και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Or. en

Τροπολογία 350
Christine Singer

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 46

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(46) Για την αποτελεσματική συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, είναι απαραίτητο να ενημερώνεται το κοινό σχετικά με την ύπαρξη συστημάτων συλλογής. Οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να γνωρίζουν ότι μπορούν καταρχήν να παραδίδουν ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, με ή χωρίς τη μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, σε σημείο συλλογής ή σε εγκεκριμένη εγκατάσταση	(46) Για την αποτελεσματική συλλογή όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, είναι απαραίτητο να ενημερώνεται το κοινό σχετικά με την ύπαρξη συστημάτων συλλογής. Οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να γνωρίζουν ότι μπορούν καταρχήν να παραδίδουν ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, με ή χωρίς τη μπαταρία ηλεκτρικού οχήματος, σε σημείο συλλογής ή σε εγκεκριμένη εγκατάσταση

επεξεργασίας δωρεάν. Η εκπαιδευτική εκστρατεία των παραγωγών ***ή*** των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού θα πρέπει επίσης να παρουσιάζει τις συνέπειες για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία από την ακατάλληλη συλλογή και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	επεξεργασίας δωρεάν. Η εκπαιδευτική εκστρατεία των παραγωγών***,*** των οργανώσεων ευθύνης του παραγωγού ***αλλά και της ΕΕ και των εθνικών οργανισμών,*** θα πρέπει επίσης να παρουσιάζει τις συνέπειες για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία από την ακατάλληλη συλλογή και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι εκπαιδευτικές εκστρατείες δεν θα πρέπει να περιορίζονται στους παραγωγούς και στις οργανώσεις ευθύνης των παραγωγών. Η ΕΕ και οι εθνικοί οργανισμοί θα πρέπει επίσης να παρουσιάζουν τις συνέπειες για το περιβάλλον και για την ανθρώπινη υγεία από την ακατάλληλη συλλογή και επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 47

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(47) Η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας θα πρέπει να ***εκδίδει πιστοποιητικό*** καταστροφής για να τεκμηριώνει ότι υποβλήθηκε σε επεξεργασία ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Αυτό είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί η κατάλληλη εποπτεία της διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για το εν λόγω πιστοποιητικό καθορίζονται επί του παρόντος στην απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής[57] και το περιεχόμενο αυτής της απόφασης θα πρέπει να συμπεριληφθεί στον παρόντα κανονισμό, με τις αναγκαίες προσαρμογές. Το πιστοποιητικό αυτό θα πρέπει να εκδίδεται σε ηλεκτρονική μορφή και να παρέχεται στον τελευταίο ιδιοκτήτη οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του,	(47) Η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας θα πρέπει να ***είναι αρμόδια για την έκδοση πιστοποιητικού*** καταστροφής για να τεκμηριώνει ότι υποβλήθηκε σε επεξεργασία ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Αυτό είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί η κατάλληλη εποπτεία της διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για το εν λόγω πιστοποιητικό καθορίζονται επί του παρόντος στην απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής[57] και το περιεχόμενο αυτής της απόφασης θα πρέπει να συμπεριληφθεί στον παρόντα κανονισμό, με τις αναγκαίες προσαρμογές. Το πιστοποιητικό αυτό θα πρέπει να εκδίδεται σε ηλεκτρονική μορφή και να παρέχεται στον τελευταίο ιδιοκτήτη οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του,

και στη συνέχεια να διαβιβάζεται από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και τον τελευταίο ιδιοκτήτη στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, δεδομένου ότι η προσκόμισή του επιτρέπει την ακύρωση της ταξινόμησης ενός οχήματος. Το ηλεκτρονικό σύστημα κοινοποίησης θα πρέπει να καθιστά δυνατή τη διαβίβαση τόσο του εγγράφου που επιβεβαιώνει τη συλλογή του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του όσο και του πιστοποιητικού καταστροφής.

---

[57] Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος της διάρκειας της ζωής τους (ΕΕ L 50 της 21.2.2002, σ. 94).

και στη συνέχεια να διαβιβάζεται από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και τον τελευταίο ιδιοκτήτη στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, δεδομένου ότι η προσκόμισή του επιτρέπει την ακύρωση της ταξινόμησης ενός οχήματος. Το ηλεκτρονικό σύστημα κοινοποίησης θα πρέπει να καθιστά δυνατή τη διαβίβαση τόσο του εγγράφου που επιβεβαιώνει τη συλλογή του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του όσο και του πιστοποιητικού καταστροφής.

---

[57] Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος της διάρκειας της ζωής τους (ΕΕ L 50 της 21.2.2002, σ. 94).

Or. en

Τροπολογία 352
Susana Solís Pérez

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 47

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(47) Η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας θα πρέπει να εκδίδει πιστοποιητικό καταστροφής για να τεκμηριώνει ***ότι υποβλήθηκε σε επεξεργασία ένα όχημα*** στο τέλος του κύκλου ζωής του. Αυτό είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί η κατάλληλη εποπτεία της διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για το εν λόγω πιστοποιητικό καθορίζονται επί του παρόντος στην απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής[57] και το περιεχόμενο αυτής της απόφασης θα	(47) Η εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας θα πρέπει να εκδίδει πιστοποιητικό καταστροφής για να τεκμηριώνει ***την παραλαβή οχήματος*** στο τέλος του κύκλου ζωής του. Αυτό είναι αναγκαίο για να εξασφαλιστεί η κατάλληλη εποπτεία της διαχείρισης των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Οι ελάχιστες απαιτήσεις για το εν λόγω πιστοποιητικό καθορίζονται επί του παρόντος στην απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής[57] και το περιεχόμενο αυτής της απόφασης θα πρέπει να συμπεριληφθεί

πρέπει να συμπεριληφθεί στον παρόντα κανονισμό, με τις αναγκαίες προσαρμογές. Το πιστοποιητικό αυτό θα πρέπει να εκδίδεται σε ηλεκτρονική μορφή και να παρέχεται στον τελευταίο ιδιοκτήτη οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, και στη συνέχεια να διαβιβάζεται από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ***και*** τον τελευταίο ιδιοκτήτη στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, δεδομένου ότι η προσκόμισή του επιτρέπει την ακύρωση της ταξινόμησης ενός οχήματος. Το ηλεκτρονικό σύστημα κοινοποίησης θα πρέπει να καθιστά δυνατή τη διαβίβαση τόσο του εγγράφου που επιβεβαιώνει τη συλλογή του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του όσο και του πιστοποιητικού καταστροφής.	στον παρόντα κανονισμό, με τις αναγκαίες προσαρμογές. Το πιστοποιητικό αυτό θα πρέπει να εκδίδεται σε ηλεκτρονική μορφή και να παρέχεται στον τελευταίο ιδιοκτήτη ***κατά την παραλαβή του*** οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του, και στη συνέχεια να διαβιβάζεται από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ***ή από*** τον τελευταίο ιδιοκτήτη στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους, δεδομένου ότι η προσκόμισή του επιτρέπει την ακύρωση της ταξινόμησης ενός οχήματος. Το ηλεκτρονικό σύστημα κοινοποίησης θα πρέπει να καθιστά δυνατή τη διαβίβαση τόσο του εγγράφου που επιβεβαιώνει τη συλλογή του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του όσο και του πιστοποιητικού καταστροφής.
[57] Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος της διάρκειας της ζωής τους (ΕΕ L 50 της 21.2.2002, σ. 94).	[57] Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα οχήματα στο τέλος της διάρκειας της ζωής τους (ΕΕ L 50 της 21.2.2002, σ. 94).

Or. en

Αιτιολόγηση

Το πιστοποιητικό καταστροφής αποτελεί το βασικό στοιχείο που διασφαλίζει ότι το όχημα πρόκειται να υποβληθεί σε επεξεργασία σύμφωνα με τον κανονισμό και εκδίδεται (όπως ισχύει επί του παρόντος) κατά την παράδοση στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας. Η επιβολή της υποχρέωσης διαβίβασης του πιστοποιητικού καταστροφής στις αρχές τόσο από την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας όσο και από τον τελευταίο ιδιοκτήτη συνιστά περιττή αύξηση του διοικητικού φόρτου. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα όταν η διαδικασία αποταξινόμησης γίνεται ηλεκτρονικά από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 48

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(48) Παρά την υποχρέωση που επιβάλλει η οδηγία 2000/53/ΕΚ για τη μεταφορά όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους για επεξεργασία σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, υπάρχει πολύ σημαντικό ποσοστό οχημάτων των οποίων η τοποθεσία είναι άγνωστη και τα οποία μπορεί είτε να έχουν υποβληθεί παράνομα σε επεξεργασία είτε να έχουν εξαχθεί ως οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ή των οποίων το καθεστώς δεν έχει αναφερθεί δεόντως στις αρχές ταξινόμησης των κρατών μελών. Τα οχήματα αυτά αναφέρονται ως «αγνοούμενα οχήματα». Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενισχύσουν τη συνεργασία τους ώστε να μειωθεί ο αριθμός των αγνοούμενων οχημάτων. Η αναγνώριση των πιστοποιητικών καταστροφής που εκδίδονται σε άλλο κράτος μέλος και η υποχρέωση ενημέρωσης των αρχών των κρατών μελών στα οποία είναι ταξινομημένο το όχημα σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής αναμένεται να καταστήσουν δυνατή την καλύτερη παρακολούθηση της τοποθεσίας στην οποία βρίσκονται τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.	(48) Παρά την υποχρέωση που επιβάλλει η οδηγία 2000/53/ΕΚ για τη μεταφορά όλων των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους για επεξεργασία σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, υπάρχει πολύ σημαντικό ποσοστό οχημάτων των οποίων η τοποθεσία είναι άγνωστη και τα οποία μπορεί είτε να έχουν υποβληθεί παράνομα σε επεξεργασία είτε να έχουν εξαχθεί ως οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ή των οποίων το καθεστώς δεν έχει αναφερθεί δεόντως στις αρχές ταξινόμησης των κρατών μελών. Τα οχήματα αυτά αναφέρονται ως «αγνοούμενα οχήματα». ***Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να στοχεύει στην παροχή σαφούς πλαισίου σε επίπεδο Ένωσης για την αντιμετώπιση του ζητήματος των «αγνοούμενων οχημάτων». Ωστόσο,*** τα κράτη μέλη θα πρέπει ***επίσης*** να ενισχύσουν ***τα εθνικά μέτρα και*** τη συνεργασία τους ώστε να μειωθεί ο αριθμός των αγνοούμενων οχημάτων. Η αναγνώριση των πιστοποιητικών καταστροφής που εκδίδονται σε άλλο κράτος μέλος και η υποχρέωση ενημέρωσης των αρχών των κρατών μελών στα οποία είναι ταξινομημένο το όχημα σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής αναμένεται να καταστήσουν δυνατή την καλύτερη παρακολούθηση της τοποθεσίας στην οποία βρίσκονται τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Or. en

Τροπολογία 354
Sirpa Pietikäinen

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 48 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(48α) Προκειμένου να διασφαλιστεί υψηλό επίπεδο συλλογής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και να επιτευχθεί υψηλός βαθμός ανακύκλωσης, συμπεριλαμβανομένης της ανακύκλωσης αποβλήτων, χωρίς να επηρεαστεί αρνητικά η λειτουργία της ενιαίας αγοράς, τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν διάφορα οικονομικά και οργανωτικά κίνητρα, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται μέτρα που βασίζονται σε συστήματα επιστροφής εγγύησης, ώστε να δοθεί στον τελευταίο ιδιοκτήτη ενός οχήματος κίνητρο για την αποστολή του οχήματος για αποσυναρμολόγηση ως πλήρους οχήματος. Σύμφωνα με τις εκθέσεις των κρατών μελών σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί ανά τακτά χρονικά διαστήματα τις επιπτώσεις των νομικών και οικονομικών μηχανισμών στην παράδοση πλήρων οχημάτων προς διάθεση, ως παράγοντα που αποδεικνύει την εφαρμογή των πολιτικών κυκλικής οικονομίας.

Or. en

Τροπολογία 355
Andreas Glück, Svenja Hahn, Christine Singer

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 49

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(49) Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική συλλογή των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, θα πρέπει να ανατεθούν ρητές υποχρεώσεις στους ιδιοκτήτες οχημάτων. Θα πρέπει να παραδίδουν το όχημά τους, όταν αυτό φτάσει στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους, σε σημεία συλλογής ή	(49) Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική συλλογή των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, θα πρέπει να ανατεθούν ρητές υποχρεώσεις στους ιδιοκτήτες οχημάτων. Θα πρέπει να παραδίδουν το όχημά τους, όταν αυτό φτάσει στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους, σε σημεία συλλογής ή

εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και να προσκομίζουν το πιστοποιητικό καταστροφής στις αρχές ταξινόμησης προκειμένου να ακυρώσουν την ταξινόμηση του οχήματός τους.

εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και να προσκομίζουν το πιστοποιητικό καταστροφής στις αρχές ταξινόμησης προκειμένου να ακυρώσουν την ταξινόμηση του οχήματός τους. ***Ωστόσο, κάθε ιδιοκτήτης έχει τη δυνατότητα να αποφασίζει ελεύθερα για την περιουσία του. Ως εκ τούτου, ο ιδιοκτήτης ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του είναι εκείνος που αποφασίζει αν το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του πρέπει να παραδοθεί σε σημείο συλλογής ή σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας ή αν το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του πρέπει να επισκευαστεί ή να αποθηκευτεί. Σε περίπτωση που το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του πρόκειται να αποθηκευτεί, ο ιδιοκτήτης πρέπει να αποδείξει στην αρμόδια αρχή ότι δεν συνιστά κίνδυνο για το περιβάλλον.***

Or. en

Τροπολογία 356
Sirpa Pietikäinen

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 49

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(49) Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική συλλογή των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, θα πρέπει να ανατεθούν ρητές υποχρεώσεις στους ιδιοκτήτες οχημάτων. Θα πρέπει να παραδίδουν το όχημά τους, όταν αυτό φτάσει στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους, σε σημεία συλλογής ή εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και να προσκομίζουν το πιστοποιητικό καταστροφής στις αρχές ταξινόμησης προκειμένου να ακυρώσουν την ταξινόμηση του οχήματός τους.	(49) Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική συλλογή των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, θα πρέπει να ανατεθούν ρητές υποχρεώσεις στους ιδιοκτήτες οχημάτων. Θα πρέπει να παραδίδουν το όχημά τους, όταν αυτό φτάσει στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους, σε σημεία συλλογής ή εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας***, με τους φορείς αποσυναρμολόγησης να αποτελούν το πρώτο σημείο εισόδου για όλα τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους,*** και να προσκομίζουν το πιστοποιητικό καταστροφής στις αρχές ταξινόμησης προκειμένου να ακυρώσουν

την ταξινόμηση του οχήματός τους.

Or. en

Τροπολογία 357
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 49

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(49) Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική συλλογή των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, θα πρέπει να ανατεθούν ρητές υποχρεώσεις στους ιδιοκτήτες οχημάτων. Θα πρέπει να παραδίδουν το όχημά τους, όταν αυτό φτάσει στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους, σε σημεία συλλογής ή εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και να προσκομίζουν το πιστοποιητικό καταστροφής στις αρχές ταξινόμησης προκειμένου να ακυρώσουν την ταξινόμηση του οχήματός τους.	(49) Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική συλλογή των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, θα πρέπει να ανατεθούν ρητές υποχρεώσεις στους ιδιοκτήτες οχημάτων. Θα πρέπει να παραδίδουν το όχημά τους, όταν αυτό φτάσει στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους, σε σημεία συλλογής ή εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας και να προσκομίζουν το πιστοποιητικό καταστροφής στις αρχές ταξινόμησης προκειμένου να ακυρώσουν την ταξινόμηση του οχήματός τους ***και να πάψουν να καταβάλλουν τον φόρο οχημάτων***.

Or. en

Τροπολογία 358
Zala Tomašič, Milan Zver

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 49 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(49α) Για λόγους ασφάλειας δικαίου και προστασίας των πρώην ιδιοκτητών οχημάτων από αδικαιολόγητη ευθύνη, είναι σημαντικό να θεσπιστούν σαφείς διατάξεις που θα καθιστούν δυνατή την αποταξινόμηση των οχημάτων κατά τη νόμιμη πώλησή τους, ανεξάρτητα από

	την παρουσία του αγοραστή. Επί του παρόντος, οι πρώην ιδιοκτήτες ενδέχεται να εξακολουθήσουν να είναι καταγεγραμμένοι στα μητρώα κυριότητας οχημάτων παρ' ότι έχουν μεταβιβάσει νόμιμα την κυριότητα, πράγμα που τους εκθέτει σε δυνητικούς νομικούς και οικονομικούς κινδύνους εάν ο νέος ιδιοκτήτης εμπλακεί σε παράνομες δραστηριότητες ή δεν συμμορφωθεί με τις κανονιστικές απαιτήσεις. Για την αντιμετώπιση αυτού του ζητήματος, οι πρώην ιδιοκτήτες πρέπει να έχουν το δικαίωμα αποταξινόμησης ενός οχήματος μετά την υποβολή επικυρωμένης συμφωνίας αγοράς και απόδειξης της οικονομικής συναλλαγής. Με το μέτρο αυτό διασφαλίζεται ότι τα μητρώα οχημάτων απεικονίζουν με ακρίβεια το ισχύον καθεστώς κυριότητας και αποτρέπεται ο εσφαλμένος καταλογισμός ευθύνης σε άτομα που δεν κατέχουν ή δεν ελέγχουν πλέον το όχημα.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 51

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(51) Δεδομένου του καίριου ρόλου που διαδραματίζουν οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας στη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά τρόπο που δεν επηρεάζει αρνητικά το περιβάλλον ή την ανθρώπινη υγεία και συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων της κυκλικής οικονομίας της Ένωσης, είναι αναγκαίο να καθοριστούν υποχρεώσεις που θα ισχύουν για τις εν λόγω εγκαταστάσεις και θα καλύπτουν όλες τις	***διαγράφεται***

δραστηριότητές τους, από την αποδοχή και την αποθήκευση ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του έως την τελική του επεξεργασία.

Or. fr

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 52

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(52) Προκειμένου να διασφαλίζεται η ιχνηλασιμότητα των δραστηριοτήτων τους, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να τεκμηριώνουν τις εκτελούμενες εργασίες επεξεργασίας και να αποθηκεύουν ηλεκτρονικά το αρχείο για τουλάχιστον τρία έτη, και να είναι σε θέση να το υποβάλλουν, κατόπιν αιτήματος, στις αρμόδιες εθνικές αρχές.	***διαγράφεται***

Or. fr

Τροπολογία 361
Susana Solís Pérez

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 52

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(52) Προκειμένου να διασφαλίζεται η ιχνηλασιμότητα των δραστηριοτήτων τους, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να τεκμηριώνουν τις εκτελούμενες εργασίες επεξεργασίας και να αποθηκεύουν ηλεκτρονικά το αρχείο για τουλάχιστον τρία έτη, και να είναι σε θέση να το υποβάλλουν, κατόπιν	(52) Προκειμένου να διασφαλίζεται η ιχνηλασιμότητα των δραστηριοτήτων τους***, συμπεριλαμβανομένης της ποιότητας των απορριμμάτων ή άλλων σχετικών υλικών εισροής***, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να τεκμηριώνουν τις εκτελούμενες εργασίες επεξεργασίας και να αποθηκεύουν ηλεκτρονικά το αρχείο για τουλάχιστον τρία έτη, και να

αιτήματος, στις αρμόδιες εθνικές αρχές.

είναι σε θέση να το υποβάλλουν, κατόπιν αιτήματος, στις αρμόδιες εθνικές αρχές.

Or. en

Τροπολογία 362
Laurent Castillo

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 52

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(52) Προκειμένου να διασφαλίζεται η ιχνηλασιμότητα των δραστηριοτήτων τους, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να τεκμηριώνουν τις εκτελούμενες εργασίες επεξεργασίας και να αποθηκεύουν ηλεκτρονικά το αρχείο για τουλάχιστον τρία έτη, και να είναι σε θέση να το υποβάλλουν, κατόπιν αιτήματος, στις αρμόδιες εθνικές αρχές.	(52) Προκειμένου να διασφαλίζεται η ιχνηλασιμότητα των δραστηριοτήτων τους***, συμπεριλαμβανομένης της ποιότητας των απορριμμάτων ή άλλων σχετικών υλικών εισροής***, οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να τεκμηριώνουν τις εκτελούμενες εργασίες επεξεργασίας και να αποθηκεύουν ηλεκτρονικά το αρχείο για τουλάχιστον τρία έτη, και να είναι σε θέση να το υποβάλλουν, κατόπιν αιτήματος, στις αρμόδιες εθνικές αρχές.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 53

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(53) Η απορρύπανση ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του αποτελεί το πρώτο βήμα για την πρόληψη ζημιών στο περιβάλλον και στην ***ανθρώπινη*** υγεία, καθώς και των κινδύνων για την ασφάλεια στην εργασία. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του να υποβάλλεται στις απαραίτητες εργασίες απορρύπανσης ***το***	(53) Η απορρύπανση ενός οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του αποτελεί το πρώτο βήμα για την πρόληψη ζημιών στο περιβάλλον και στην υγεία, καθώς και των κινδύνων για την ασφάλεια στην εργασία. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του να υποβάλλεται στις απαραίτητες εργασίες απορρύπανσης ***εντός 15 ημερών*** μετά την

συντομότερο δυνατόν μετά την παράδοσή του στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, πριν από την περαιτέρω επεξεργασία του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Στη φάση αυτή, τα απόβλητα έλαια θα πρέπει να συλλέγονται και να αποθηκεύονται χωριστά από τα άλλα υγρά και ρευστά και να υποβάλλονται σε περαιτέρω επεξεργασία σύμφωνα με την οδηγία 2008/98/ΕΚ. Επιπλέον, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που περιέχουν μόλυβδο, κάδμιο, υδράργυρο και εξασθενές χρώμιο θα πρέπει να αφαιρούνται από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ώστε να αποφεύγονται οι δυσμενείς επιπτώσεις ***στον άνθρωπο*** ή στο περιβάλλον.	παράδοσή του στην εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, πριν από την περαιτέρω επεξεργασία του οχήματος στο τέλος του κύκλου ζωής του. Στη φάση αυτή, τα απόβλητα έλαια θα πρέπει να συλλέγονται και να αποθηκεύονται χωριστά από τα άλλα υγρά και ρευστά και να υποβάλλονται σε περαιτέρω επεξεργασία σύμφωνα με την οδηγία 2008/98/ΕΚ. Επιπλέον, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά που περιέχουν μόλυβδο, κάδμιο, υδράργυρο και εξασθενές χρώμιο θα πρέπει να αφαιρούνται από το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ώστε να αποφεύγονται οι δυσμενείς επιπτώσεις ***στην υγεία*** ή στο περιβάλλον.

Or. en

Τροπολογία 364
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 53 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(53α) Το 1234yf, το πιο κοινό ψυκτικό μέσο που χρησιμοποιείται στα κινητά συστήματα κλιματισμού των αυτοκινήτων, ανήκει στις υπερφθοριωμένες και πολυφθοριωμένες αλκυλιωμένες ουσίες (στο εξής: PFAS). Το γεγονός αυτό εγείρει σημαντικές ανησυχίες, δεδομένου του αυξανόμενου όγκου των αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με τους κινδύνους που ενέχουν οι PFAS τόσο για το περιβάλλον όσο και για την ανθρώπινη υγεία. Επιπλέον, το 1234yf αποδομείται σε τριφθοροξικό οξύ (στο εξής: TFA), μια ανθεκτική και ευκίνητη ουσία. Πληθαίνουν ολοένα τα στοιχεία που υποδηλώνουν ότι το TFA θα μπορούσε να είναι τοξικό για τον άνθρωπο, εντοπίζεται δε σε ανησυχητικά

αυξανόμενες ποσότητες σε υδατικά συστήματα, στο πόσιμο νερό, ακόμη και στο ανθρώπινο αίμα σε όλο τον κόσμο. Μολονότι ορισμένα φυτοφάρμακα αποτελούν επίσης πηγή TFA, οι επιστήμονες εκτιμούν ότι τουλάχιστον το 50 % του TFA που εντοπίζεται στα ύδατά μας και στο αίμα μας θα μπορούσε να προέρχεται από ψυκτικά μέσα που χρησιμοποιούνται στα κινητά συστήματα κλιματισμού. Τα υψηλά ποσοστά διαρροής, ειδικά από τα παλιά οχήματα, είναι ένα διαρκές πρόβλημα που δημιουργεί περαιτέρω προκλήσεις κατά την επισκευή αυτοκινήτων και κατά την ανακύκλωση, την αναγέννηση και την επαναχρησιμοποίηση του εν λόγω ψυκτικού μέσου που ανήκει στις PFAS. Ωστόσο, για τον σχεδιασμό των κινητών συστημάτων κλιματισμού μπορούν να χρησιμοποιούνται φυσικά ψυκτικά μέσα, δηλαδή τεχνολογίες στις οποίες οι ευρωπαϊκές εταιρείες πρωτοστατούν. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο λήψης αποφασιστικών μέτρων για τον περιορισμό, εάν όχι την απαγόρευση, της χρήσης 1234yf σε κινητά συστήματα κλιματισμού για όλα τα νέα οχήματα, χωρίς παρεκκλίσεις ή κενά στην έγκριση τύπου, διασφαλίζοντας έτσι την πλήρη μετάβαση σε ασφαλέστερες εναλλακτικές λύσεις. Τέλος, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο απαγόρευσης των εξαγωγών οχημάτων που χρησιμοποιούν 1234yf, ή οποιοδήποτε άλλο ψυκτικό μέσο ανήκει στις PFAS, σε τρίτες χώρες οι οποίες δεν διαθέτουν κατάλληλη νομοθεσία για την αντιμετώπιση των κινδύνων που συνδέονται με τη ρύπανση από PFAS.

Or. en

Τροπολογία 365
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 54

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(54) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή του κανονισμού ***(ΕΕ) 2023/[Υπηρεσία Εκδόσεων: κανονισμός για τις μπαταρίες]***, όλες οι μπαταρίες που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα πρέπει να αφαιρούνται χωριστά από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και να αποθηκεύονται σε καθορισμένη περιοχή για περαιτέρω επεξεργασία.	(54) Προκειμένου να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή του κανονισμού ***(ΕΕ) 2023/1542***, όλες οι μπαταρίες που είναι ενσωματωμένες σε οχήματα πρέπει να αφαιρούνται χωριστά από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και να αποθηκεύονται σε καθορισμένη περιοχή για περαιτέρω επεξεργασία.

Or. en

Τροπολογία 366
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 55

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(55) Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το δυναμικό επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και να διατηρηθεί υψηλή αξία για τα δευτερογενή υλικά που προέρχονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ορισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει υποχρεωτικά να αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του πριν από τον τεμαχισμό. Τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει να αφαιρούνται με χειροκίνητη ή ημιαυτοματοποιημένη διαδικασία αποσυναρμολόγησης. Για να δοθεί ώθηση στην πρόοδο στις τεχνολογίες αποσυναρμολόγησης, διαλογής, τεμαχισμού και μετατεμαχισμού, θα πρέπει να είναι δυνατή η παρέκκλιση από την απαίτηση υποχρεωτικής αφαίρεσης	(55) Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το δυναμικό επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και να διατηρηθεί υψηλή αξία για τα δευτερογενή υλικά που προέρχονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ορισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει υποχρεωτικά να αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του πριν από τον τεμαχισμό. Τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει να αφαιρούνται με χειροκίνητη ή ημιαυτοματοποιημένη διαδικασία αποσυναρμολόγησης ***με μη καταστρεπτικό τρόπο. Όταν τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν κανέναν από αυτούς τους σκοπούς, τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά***

εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις. Θα πρέπει να αποδεικνύεται ότι τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία μπορούν να αφαιρεθούν εξίσου αποτελεσματικά με τις εν λόγω τεχνολογίες όπως με τις χειροκίνητες ή ημιαυτοματοποιημένες διαδικασίες και χωρίς να υποβαθμίζεται η ποιότητα των κλασμάτων επεξεργασίας. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος VII.

στοιχεία μπορούν επίσης να αφαιρούνται με ημιαυτοματοποιημένο καταστρεπτικό τρόπο. Για να δοθεί ώθηση στην πρόοδο στις τεχνολογίες αποσυναρμολόγησης, διαλογής, τεμαχισμού και μετατεμαχισμού, θα πρέπει να είναι δυνατή η παρέκκλιση από την απαίτηση υποχρεωτικής αφαίρεσης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ***μόνο*** σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις ***που δεν υπάρχουν τεχνικές δυνατότητες επαναχρησιμοποίησης, επισκευής, ανακατασκευής ή ανακαίνισης***. Θα πρέπει να αποδεικνύεται ότι τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία μπορούν να αφαιρεθούν εξίσου αποτελεσματικά με τις εν λόγω τεχνολογίες όπως με τις χειροκίνητες ή ημιαυτοματοποιημένες διαδικασίες και χωρίς να υποβαθμίζεται η ποιότητα των κλασμάτων επεξεργασίας***. Για τον σκοπό αυτό, οι αναγκαίες πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται και οι απαιτήσεις ποιότητας για τα εξερχόμενα κλάσματα περιλαμβάνονται στο παράρτημα VII μέρος Z***. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος VII.

Or. en

Τροπολογία 367
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 55

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(55) Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το δυναμικό επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης	(55) Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το δυναμικό επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης

εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και να διατηρηθεί υψηλή αξία για τα δευτερογενή υλικά που προέρχονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ορισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει υποχρεωτικά να αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του πριν από τον τεμαχισμό. Τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει να αφαιρούνται με χειροκίνητη ή ημιαυτοματοποιημένη διαδικασία αποσυναρμολόγησης. Για να δοθεί ώθηση στην πρόοδο στις τεχνολογίες αποσυναρμολόγησης, διαλογής, τεμαχισμού και μετατεμαχισμού, θα πρέπει να είναι δυνατή η παρέκκλιση από την απαίτηση υποχρεωτικής αφαίρεσης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις***. Θα πρέπει να*** αποδεικνύεται ότι ***τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία*** μπορούν να αφαιρεθούν εξίσου αποτελεσματικά με τις εν λόγω τεχνολογίες όπως με τις χειροκίνητες ή ημιαυτοματοποιημένες διαδικασίες και χωρίς να υποβαθμίζεται η ποιότητα των κλασμάτων επεξεργασίας. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος VII.

εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και να διατηρηθεί υψηλή αξία για τα δευτερογενή υλικά που προέρχονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ορισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει υποχρεωτικά να αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του πριν από τον τεμαχισμό. Τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει να αφαιρούνται με χειροκίνητη ή ημιαυτοματοποιημένη διαδικασία αποσυναρμολόγησης. Για να δοθεί ώθηση στην πρόοδο στις τεχνολογίες αποσυναρμολόγησης, διαλογής, τεμαχισμού και μετατεμαχισμού, θα πρέπει να είναι δυνατή η παρέκκλιση από την απαίτηση υποχρεωτικής αφαίρεσης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις***, όταν δεν υπάρχει δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, επισκευής, ανακατασκευής ή ανακαίνισης των εξαρτημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων, εφόσον*** αποδεικνύεται ότι ***δεν υπάρχει δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, επισκευής, ανακατασκευής ή ανακαίνισης των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και ότι*** μπορούν να αφαιρεθούν εξίσου αποτελεσματικά με τις εν λόγω τεχνολογίες όπως με τις χειροκίνητες ή ημιαυτοματοποιημένες διαδικασίες και χωρίς να υποβαθμίζεται η ποιότητα των κλασμάτων επεξεργασίας***. Για τον σκοπό αυτό, τα κριτήρια για τον τεμαχισμό με άλλα απόβλητα και οι οριακές τιμές για τη βελτίωση της ποιότητας των εξερχόμενων κλασμάτων περιλαμβάνονται στο παράρτημα VII μέρος Ζ***. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος VII.

Τροπολογία 368
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 55

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(55) Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το δυναμικό επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και να διατηρηθεί υψηλή αξία για τα δευτερογενή υλικά που προέρχονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ορισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει υποχρεωτικά να αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του πριν από τον τεμαχισμό. Τα ***εν λόγω*** εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία ***θα πρέπει*** να αφαιρούνται με ***χειροκίνητη ή ημιαυτοματοποιημένη διαδικασία αποσυναρμολόγησης***. Για να δοθεί ώθηση στην πρόοδο στις τεχνολογίες αποσυναρμολόγησης, διαλογής, τεμαχισμού και μετατεμαχισμού, θα πρέπει να είναι δυνατή η παρέκκλιση από την απαίτηση υποχρεωτικής αφαίρεσης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις. Θα πρέπει να αποδεικνύεται ότι τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία μπορούν να αφαιρεθούν εξίσου αποτελεσματικά με τις εν λόγω τεχνολογίες όπως με τις χειροκίνητες ή ημιαυτοματοποιημένες διαδικασίες και χωρίς να υποβαθμίζεται η ποιότητα των κλασμάτων επεξεργασίας. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την	(55) Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το δυναμικό επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και να διατηρηθεί υψηλή αξία για τα δευτερογενή υλικά που προέρχονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ορισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει υποχρεωτικά να αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του πριν από τον τεμαχισμό. ***Όταν*** τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία ***δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν κανέναν από αυτούς τους σκοπούς, τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία μπορούν επίσης*** να αφαιρούνται με ***καταστρεπτικό (ημιαυτοματοποιημένο) τρόπο***. Για να δοθεί ώθηση στην πρόοδο στις τεχνολογίες αποσυναρμολόγησης, διαλογής, τεμαχισμού και μετατεμαχισμού, θα πρέπει να είναι δυνατή η παρέκκλιση από την απαίτηση υποχρεωτικής αφαίρεσης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ***μόνο*** σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις ***που δεν υπάρχουν τεχνικές δυνατότητες επαναχρησιμοποίησης, επισκευής, ανακατασκευής ή ανακαίνισης***. Θα πρέπει να αποδεικνύεται ότι τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία μπορούν να αφαιρεθούν εξίσου αποτελεσματικά με τις εν λόγω τεχνολογίες όπως με τις χειροκίνητες ή ημιαυτοματοποιημένες διαδικασίες και χωρίς να υποβαθμίζεται η ποιότητα των κλασμάτων επεξεργασίας. ***Για τον σκοπό αυτό, τα κριτήρια για τον***

τροποποίηση του παραρτήματος VII.

τεμαχισμό με άλλα απόβλητα και οι οριακές τιμές για τη βελτίωση της ποιότητας των εξερχόμενων κλασμάτων περιλαμβάνονται στο παράρτημα VII μέρος Z. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος VII.

Or. en

Τροπολογία 369
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 55

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(55) Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το δυναμικό επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και να διατηρηθεί υψηλή αξία για τα δευτερογενή υλικά που προέρχονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ορισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει υποχρεωτικά να αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του πριν από τον τεμαχισμό. Τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει να αφαιρούνται με χειροκίνητη ή ημιαυτοματοποιημένη διαδικασία αποσυναρμολόγησης. Για να δοθεί ώθηση στην πρόοδο στις τεχνολογίες αποσυναρμολόγησης, διαλογής, τεμαχισμού και μετατεμαχισμού, θα πρέπει να είναι δυνατή η παρέκκλιση από την απαίτηση υποχρεωτικής αφαίρεσης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων ***σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις***. Θα πρέπει να αποδεικνύεται	(55) Προκειμένου να μεγιστοποιηθεί το δυναμικό επαναχρησιμοποίησης, ανακατασκευής και ανακαίνισης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων και να διατηρηθεί υψηλή αξία για τα δευτερογενή υλικά που προέρχονται από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, ορισμένα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει υποχρεωτικά να αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του πριν από τον τεμαχισμό. Τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία θα πρέπει να αφαιρούνται με χειροκίνητη ή ημιαυτοματοποιημένη διαδικασία αποσυναρμολόγησης. Για να δοθεί ώθηση στην πρόοδο στις τεχνολογίες αποσυναρμολόγησης, διαλογής, τεμαχισμού και μετατεμαχισμού, θα πρέπει να είναι δυνατή η παρέκκλιση από την απαίτηση υποχρεωτικής αφαίρεσης εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Θα πρέπει να αποδεικνύεται ότι τα εν λόγω εξαρτήματα και

ότι τα εν λόγω εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία μπορούν να αφαιρεθούν εξίσου αποτελεσματικά με τις εν λόγω τεχνολογίες όπως με τις χειροκίνητες ή ημιαυτοματοποιημένες διαδικασίες και χωρίς να υποβαθμίζεται η ποιότητα των κλασμάτων επεξεργασίας. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος VII.	κατασκευαστικά στοιχεία μπορούν να αφαιρεθούν εξίσου αποτελεσματικά με τις εν λόγω τεχνολογίες όπως με τις χειροκίνητες ή ημιαυτοματοποιημένες διαδικασίες και χωρίς να υποβαθμίζεται η ποιότητα των κλασμάτων επεξεργασίας**.** ***Για τον σκοπό αυτό, τα κριτήρια για τον τεμαχισμό με άλλα απόβλητα και οι οριακές τιμές για τη βελτίωση της ποιότητας των εξερχόμενων κλασμάτων περιλαμβάνονται στο παράρτημα VII μέρος Z***. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος VII.
	Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 56

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(56) Μόλις οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας αφαιρέσουν εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, θα πρέπει να αξιολογούν προσεκτικά και να προσδιορίζουν κατά πόσον αυτά τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση**,** ανακατασκευή ή ανακαίνιση***, με βάση, αφενός, αντικειμενικά κριτήρια που συνδέονται με τα τεχνικά χαρακτηριστικά των*** εξαρτημάτων ***και των κατασκευαστικών στοιχείων και, αφετέρου, τις απαιτήσεις για την ασφάλεια των οχημάτων***.	(56) Μόλις οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας αφαιρέσουν εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, θα πρέπει να αξιολογούν προσεκτικά και να προσδιορίζουν κατά πόσον αυτά τα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση ***ή μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως πυρήνες για*** ανακατασκευή ή ανακαίνιση**.** ***Οι εν λόγω πυρήνες, ως μη λειτουργικοί ή εν μέρει λειτουργικοί, θα πρέπει να περιέχουν τα περισσότερα από τα σχετικά μέρη, ενώ δεν πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η απουσία*** εξαρτημάτων ***ήσσονος σημασίας, όπως βίδες, υπό την προϋπόθεση ότι η απόδοσή τους***

αποκαθίσταται σε βαθμό που να είναι σαν καινούριοι ή ακόμη πιο βελτιωμένοι.

Or. en

Τροπολογία 371
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 57

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(57) ***Ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/[μπαταρίες] θεσπίζει κανόνες σχετικά με τη βιωσιμότητα, την απόδοση, την ασφάλεια, τη συλλογή, την ανακύκλωση και τη δεύτερη χρήση των μπαταριών, καθώς και σχετικά με την παροχή πληροφοριών για την αφαίρεση μπαταριών για τους οικονομικούς φορείς. Η δυνατότητα δεύτερης χρήσης των μπαταριών θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στον παρόντα κανονισμό με την εξαίρεση της μπαταρίας ηλεκτρικών οχημάτων από τα βασικά μέρη ή κατασκευαστικά στοιχεία, ώστε να είναι δυνατή η παράδοση του οχήματος για επεξεργασία, δωρεάν, χωρίς τη μπαταρία του ηλεκτρικού οχήματος***.	(57) ***Οι εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας θα πρέπει να αξιολογούν τα αφαιρούμενα εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να προσδιορίσουν εάν είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση. Οι πυρήνες θα πρέπει να διατηρούν τα περισσότερα σχετικά δομικά και λειτουργικά στοιχεία, ακόμη και αν τους λείπουν εξαρτήματα ήσσονος σημασίας, όπως βίδες, σύνδεσμοι, παρεμβύσματα ή συνδετήρες, τα οποία μπορούν να αντικατασταθούν κατά την ανακατασκευή. Οι μη λειτουργικοί ή εν μέρει λειτουργικοί πυρήνες παραμένουν επιλέξιμοι εφόσον η απόδοσή τους μπορεί να αποκατασταθεί σε βαθμό που να είναι σαν καινούριοι ή ακόμη πιο βελτιωμένοι, ακόμη και με επιφανειακές φθορές, διάβρωση σε μη κρίσιμες περιοχές ή μικρές ρωγμές που μπορούν να επισκευαστούν. Οι ηλεκτρονικές μονάδες και άλλοι πυρήνες με προβλήματα λογισμικού ή υποβαθμισμένα εξαρτήματα ενδέχεται να εξακολουθούν να είναι βιώσιμοι εάν μπορούν να επαναπρογραμματιστούν ή να επισκευαστούν. Το βασικό κριτήριο είναι οι πυρήνες να διατηρούν την απαραίτητη δομική ακεραιότητα και τις απαραίτητες ιδιότητες των υλικών για την επιτυχή ανακατασκευή ή ανακαίνιση***.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα προτεινόμενα κριτήρια είναι πολύ γενικά και θα μπορούσαν να περιορίσουν χωρίς λόγο τη διαθεσιμότητα πυρήνων προς ανακατασκευή εάν εφαρμοστούν με υπερβολικά αυστηρό τρόπο. Δεδομένου ότι η ανακατασκευή δεν προϋποθέτει ο πυρήνας να είναι πλήρως άθικτος, στις αντίστοιχες αιτιολογικές σκέψεις θα πρέπει να διευκρινίζεται ότι η απουσία εξαρτημάτων ήσσονος σημασίας δεν επηρεάζει την καταλληλότητα, ώστε να διασφαλίζεται η πρακτική και αποτελεσματική εφαρμογή του παραρτήματος VII μέρος Δ.

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 57

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(57) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/[μπαταρίες] θεσπίζει κανόνες σχετικά με τη βιωσιμότητα, την απόδοση, την ασφάλεια, τη συλλογή, την ανακύκλωση και τη δεύτερη χρήση των μπαταριών, καθώς και σχετικά με την παροχή πληροφοριών για την αφαίρεση μπαταριών για τους οικονομικούς φορείς. Η δυνατότητα δεύτερης χρήσης των μπαταριών θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στον παρόντα κανονισμό με την εξαίρεση της μπαταρίας ηλεκτρικών οχημάτων από τα βασικά μέρη ή κατασκευαστικά στοιχεία, ώστε να είναι δυνατή η παράδοση του οχήματος για επεξεργασία, δωρεάν, χωρίς τη μπαταρία του ηλεκτρικού οχήματος.	(57) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/[μπαταρίες] θεσπίζει κανόνες σχετικά με τη βιωσιμότητα, την απόδοση, την ασφάλεια, τη συλλογή, την ανακύκλωση και τη δεύτερη χρήση των μπαταριών, καθώς και σχετικά με την παροχή πληροφοριών για την αφαίρεση μπαταριών για τους οικονομικούς φορείς. Η δυνατότητα δεύτερης χρήσης των μπαταριών θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στον παρόντα κανονισμό με την εξαίρεση της μπαταρίας ηλεκτρικών οχημάτων από τα βασικά μέρη ή κατασκευαστικά στοιχεία, ώστε να είναι δυνατή η παράδοση του οχήματος για επεξεργασία, δωρεάν, χωρίς τη μπαταρία του ηλεκτρικού οχήματος***, εάν ο τελευταίος ιδιοκτήτης προσκομίσει έγγραφα που να αποδεικνύουν ότι ο χειρισμός της μπαταρίας πραγματοποιήθηκε από επαγγελματία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1542***.

Or. en

Τροπολογία 373
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 57

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(57) Ο κανονισμός ***(ΕΕ) 2023/[μπαταρίες]*** θεσπίζει κανόνες σχετικά με τη βιωσιμότητα, την απόδοση, την ασφάλεια, τη συλλογή, την ανακύκλωση και τη δεύτερη χρήση των μπαταριών, καθώς και σχετικά με την παροχή πληροφοριών για την αφαίρεση μπαταριών για τους οικονομικούς φορείς. Η δυνατότητα δεύτερης χρήσης των μπαταριών θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στον παρόντα κανονισμό με την εξαίρεση της μπαταρίας ηλεκτρικών οχημάτων από τα βασικά μέρη ή κατασκευαστικά στοιχεία, ώστε να είναι δυνατή η παράδοση του οχήματος για επεξεργασία, δωρεάν, χωρίς τη μπαταρία του ηλεκτρικού οχήματος.	(57) Ο κανονισμός ***(ΕΕ) 2023/1542*** θεσπίζει κανόνες σχετικά με τη βιωσιμότητα, την απόδοση, την ασφάλεια, τη συλλογή, την ανακύκλωση και τη δεύτερη χρήση των μπαταριών, καθώς και σχετικά με την παροχή πληροφοριών για την αφαίρεση μπαταριών για τους οικονομικούς φορείς. Η δυνατότητα δεύτερης χρήσης των μπαταριών θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στον παρόντα κανονισμό με την εξαίρεση της μπαταρίας ηλεκτρικών οχημάτων από τα βασικά μέρη ή κατασκευαστικά στοιχεία, ώστε να είναι δυνατή η παράδοση του οχήματος για επεξεργασία, δωρεάν, χωρίς τη μπαταρία του ηλεκτρικού οχήματος.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 58

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(58) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται	(58) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται

από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, τα οποία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. Αυτό είναι αναγκαίο για τη διευκόλυνση της αποστολής, της μεταφοράς ή κάθε άλλης μετακίνησης των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση, από την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που αφαίρεσε το εν λόγω εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο, η οποία επιβεβαιώνει, μέσω ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για ανακατασκευή, ανακαίνιση ή επαναχρησιμοποίηση.

από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, τα οποία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. Αυτό είναι αναγκαίο για τη διευκόλυνση της αποστολής, της μεταφοράς ή κάθε άλλης μετακίνησης των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. ***Από την άλλη πλευρά, εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία που δεν είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα και η εξαγωγή τους θα πρέπει να ρυθμίζεται από τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1157.*** Οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση, από την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που αφαίρεσε το εν λόγω εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο, η οποία επιβεβαιώνει, μέσω ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για ανακατασκευή, ανακαίνιση ή επαναχρησιμοποίηση.

Or. en

Τροπολογία 375
Beatrice Timgren

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 58

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(58) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται	(58) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται

από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, τα οποία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. ***Αυτό είναι αναγκαίο για τη διευκόλυνση της αποστολής, της μεταφοράς ή κάθε άλλης μετακίνησης των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές*** θα πρέπει να ***είναι σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση, από την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που αφαίρεσε το εν λόγω εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο, η οποία επιβεβαιώνει, μέσω ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για ανακατασκευή, ανακαίνιση ή επαναχρησιμοποίηση***.

από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, τα οποία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. ***Οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να επισκευάζουν, να αποκαθιστούν και να διατηρούν τα οχήματά τους χωρίς άσκοπους γραφειοκρατικούς περιορισμούς.*** Θα πρέπει να ***δοθεί προτεραιότητα στην επαναχρησιμοποίηση των εξαρτημάτων έναντι της διάθεσής τους, ώστε να υποστηριχθεί η αποδοτική χρήση των πόρων και να μειωθούν οι περιττές κανονιστικές επιβαρύνσεις για την αποκατάσταση και τη συντήρηση των οχημάτων***.

Or. en

Τροπολογία 376
Andreas Glück, Svenja Hahn

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 58

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(58) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι ***τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία*** που ***αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, τα οποία*** είναι ***κατάλληλα*** για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. Αυτό είναι αναγκαίο για τη διευκόλυνση της αποστολής, της μεταφοράς ή κάθε άλλης	(58) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι ***οι πυρήνες*** που είναι ***κατάλληλοι*** για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. Αυτό είναι αναγκαίο για τη διευκόλυνση της αποστολής, της μεταφοράς ή κάθε άλλης μετακίνησης των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι

μετακίνησης των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση, από ***την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας*** που αφαίρεσε το εν λόγω εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο, ***η οποία*** επιβεβαιώνει, μέσω ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών ***εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων*** για ανακατασκευή, ανακαίνιση ή επαναχρησιμοποίηση.

σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση, από ***τον οικονομικό φορέα*** που αφαίρεσε το εν λόγω εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο, ***ο οποίος*** επιβεβαιώνει, μέσω ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών ***πυρήνων*** για ανακατασκευή, ανακαίνιση ή επαναχρησιμοποίηση.

Or. en

Τροπολογία 377
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 58

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(58) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, τα οποία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. Αυτό είναι αναγκαίο για τη διευκόλυνση της αποστολής, της μεταφοράς ή κάθε άλλης μετακίνησης των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση, από την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που αφαίρεσε το εν λόγω εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο, η οποία	(58) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής***, της μετασκευής*** και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, τα οποία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή***, μετασκευή*** ή ανακαίνιση, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. Αυτό είναι αναγκαίο για τη διευκόλυνση της αποστολής, της μεταφοράς ή κάθε άλλης μετακίνησης των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση, από την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που αφαίρεσε το εν λόγω εξάρτημα ή κατασκευαστικό

επιβεβαιώνει, μέσω ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για ανακατασκευή, ανακαίνιση ή επαναχρησιμοποίηση.

στοιχείο, η οποία επιβεβαιώνει, μέσω ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για ανακατασκευή, ***μετασκευή,*** ανακαίνιση ή επαναχρησιμοποίηση.

Or. en

Τροπολογία 378
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 58

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(58) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, τα οποία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. Αυτό είναι αναγκαίο για τη διευκόλυνση της αποστολής, της μεταφοράς ή κάθε άλλης μετακίνησης των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση, από την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που αφαίρεσε το εν λόγω εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο, η οποία επιβεβαιώνει, μέσω ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για ανακατασκευή, ανακαίνιση ή επαναχρησιμοποίηση.	(58) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής***, της μετασκευής*** και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, τα οποία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή***, μετασκευή*** ή ανακαίνιση, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. Αυτό είναι αναγκαίο για τη διευκόλυνση της αποστολής, της μεταφοράς ή κάθε άλλης μετακίνησης των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση, από την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που αφαίρεσε το εν λόγω εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο, η οποία επιβεβαιώνει, μέσω ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για ανακατασκευή, ανακαίνιση ή

επαναχρησιμοποίηση.

Or. en

Τροπολογία 379
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 58

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(58) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι ***τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία*** που αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ***τα οποία*** είναι ***κατάλληλα*** για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. Αυτό είναι αναγκαίο για τη διευκόλυνση της αποστολής, της μεταφοράς ή κάθε άλλης μετακίνησης των εν λόγω ***εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων***. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση, από την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που αφαίρεσε ***το*** εν λόγω ***εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο***, η οποία επιβεβαιώνει, μέσω ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών ***εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων*** για ανακατασκευή, ανακαίνιση ή επαναχρησιμοποίηση.	(58) Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι ***οι πυρήνες*** που αφαιρούνται από ένα ***όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του ή προτού δηλωθεί ως*** όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, ***οι οποίοι*** είναι ***κατάλληλοι*** για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή ή ανακαίνιση, δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. Αυτό είναι αναγκαίο για τη διευκόλυνση της αποστολής, της μεταφοράς ή κάθε άλλης μετακίνησης των εν λόγω ***πυρήνων***. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση, από την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που αφαίρεσε ***τους*** εν λόγω ***πυρήνες***, η οποία επιβεβαιώνει, μέσω ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών ***πυρήνων*** για ανακατασκευή, ανακαίνιση ή επαναχρησιμοποίηση.

Or. en

Αιτιολόγηση

Στο πλαίσιο της πρότασης απαιτείται από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας να

αξιολογούν κατά πόσον οι πυρήνες από ΟΤΚΖ πληρούν τα κριτήρια του παραρτήματος VII μέρος Δ προτού ταξινομηθούν ως απόβλητα. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια δικαίου όσον αφορά την ανακατασκευή, όλοι οι πυρήνες, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που προέρχονται από μεταχειρισμένα οχήματα, δεν θα πρέπει να θεωρούνται εξ ορισμού απόβλητα.

Τροπολογία 380
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 59 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(59α) Για την πρόληψη των παράνομων (εισαγωγών και) πωλήσεων μη συμμορφούμενων ανταλλακτικών και κατασκευαστικών στοιχείων οχημάτων, οι διαδικτυακές πλατφόρμες θα πρέπει να διαθέτουν προς ηλεκτρονική πώληση εξαρτήματα και κατασκευαστικά στοιχεία μόνον εάν έχουν αποδείξει ότι υπάρχει υπεύθυνος φορέας στην Ένωση που να εγγυάται τη συμμόρφωση με τη νομοθεσία των εν λόγω εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 60

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(60) Για λόγους οδικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, ορισμένα κατασκευαστικά στοιχεία και εξαρτήματα που έχουν αφαιρεθεί από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους δεν θα πρέπει να επαναχρησιμοποιούνται, να ανακατασκευάζονται ή να ανακαινίζονται. ***Τα εν λόγω εξαρτήματα και***	(60) Για λόγους οδικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, ορισμένα κατασκευαστικά στοιχεία και εξαρτήματα που έχουν αφαιρεθεί από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους***, ιδίως τα λεγόμενα «αναλώσιμα»,*** δεν θα πρέπει να επαναχρησιμοποιούνται, να ανακατασκευάζονται ή να ανακαινίζονται.

κατασκευαστικά στοιχεία δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται ούτε για την κατασκευή νέων οχημάτων ούτε σε οχήματα που έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά.

Or. fr

Αιτιολόγηση

Η έλλειψη σαφήνειας στην παρούσα πρόταση –ιδίως όσον αφορά τα μέρη στα οποία εφαρμόζεται– υπονομεύει τον αρχικό στόχο της κυκλικότητας.

Τροπολογία 382
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 61

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(61) ***Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη και η ορθή λειτουργία της αγοράς επαναχρησιμοποιήσιμων****, **ανακαινισμένων και ανακατασκευασμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων στην Ένωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να παρέχουν τα αναγκαία κίνητρα σε εθνικό επίπεδο για την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακαίνισης και της ανακατασκευής*** εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων***, είτε αυτά αφαιρούνται κατά τη διάρκεια της χρήσης είτε κατά τη φάση του τέλους του κύκλου ζωής ενός οχήματος. Η Επιτροπή θα πρέπει να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών ανταλλάσσοντας τις βέλτιστες πρακτικές τους σχετικά με τα κίνητρα που παρέχονται σε εθνικό επίπεδο, με σκοπό την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητάς τους***.	(61) ***Αναγνωρίζοντας το δυναμικό της ανακατασκευής, της μετασκευής και της ανακαίνισης στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας****, **καθώς και τη συμβολή τους στην κυκλική οικονομία, είναι αναγκαίο να παρασχεθεί νομική σαφήνεια στους οικονομικούς φορείς που δραστηριοποιούνται στον εν λόγω κλάδο. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα εξαρτήματα και τα κατασκευαστικά στοιχεία που αφαιρούνται από ένα όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του, τα οποία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανακατασκευή, μετασκευή ή ανακαίνιση δεν θα πρέπει να θεωρούνται απόβλητα. Αυτό είναι αναγκαίο για τη διευκόλυνση της αποστολής, της μεταφοράς ή κάθε άλλης μετακίνησης των εν λόγω*** εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων***. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητούν τεκμηρίωση, από την εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας που αφαίρεσε το εν λόγω εξάρτημα ή κατασκευαστικό στοιχείο, η οποία επιβεβαιώνει, μέσω***

ειδικής αξιολόγησης, την τεχνική καταλληλότητα των σχετικών εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων για ανακατασκευή, μετασκευή, ανακαίνιση ή επαναχρησιμοποίηση.

Or. en

Τροπολογία 383
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 61

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(61) Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη και η ορθή λειτουργία της αγοράς επαναχρησιμοποιήσιμων, ανακαινισμένων και ανακατασκευασμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων στην Ένωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να παρέχουν τα αναγκαία κίνητρα σε εθνικό επίπεδο για την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακαίνισης και της ανακατασκευής εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, είτε αυτά αφαιρούνται κατά τη διάρκεια της χρήσης είτε κατά τη φάση του τέλους του κύκλου ζωής ενός οχήματος. Η Επιτροπή θα πρέπει να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών ανταλλάσσοντας τις βέλτιστες πρακτικές τους σχετικά με τα κίνητρα που παρέχονται σε εθνικό επίπεδο, με σκοπό την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητάς τους.	(61) Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη και η ορθή λειτουργία της αγοράς επαναχρησιμοποιήσιμων, ανακαινισμένων***, μετασκευασμένων*** και ανακατασκευασμένων εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων στην Ένωση, τα κράτη μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να παρέχουν τα αναγκαία κίνητρα σε εθνικό επίπεδο για την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης, της ανακαίνισης***, της μετασκευής*** και της ανακατασκευής εξαρτημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων, είτε αυτά αφαιρούνται κατά τη διάρκεια της χρήσης είτε κατά τη φάση του τέλους του κύκλου ζωής ενός οχήματος. Η Επιτροπή θα πρέπει να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών ανταλλάσσοντας τις βέλτιστες πρακτικές τους σχετικά με τα κίνητρα που παρέχονται σε εθνικό επίπεδο, με σκοπό την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητάς τους.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 63

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(63) Η ανακύκλωση όλων των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να βελτιώνεται συνεχώς και είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί επαρκής προσφορά ανακυκλωμένων υλικών για την κάλυψη της ζήτησης για ανακυκλωμένα πλαστικά στα οχήματα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να καθοριστεί ειδικός στόχος ανακύκλωσης της τάξης του 30 % των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο στόχος αυτός θα είναι συμπληρωματικός προς τους στόχους για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά μέσο βάρος ανά όχημα και έτος. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, απαιτείται μεταβατική περίοδος τριών ετών. Στο μεταξύ, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν οι τρέχοντες στόχοι για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 %), καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όπως ορίζονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ και με βάση τον ορισμό της ανακύκλωσης στην εν λόγω οδηγία.	***διαγράφεται***

Or. fr

Τροπολογία 385
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 63

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(63) Η ανακύκλωση όλων των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να βελτιώνεται συνεχώς και είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί επαρκής προσφορά ανακυκλωμένων υλικών για την κάλυψη της ζήτησης για ανακυκλωμένα πλαστικά στα οχήματα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να καθοριστεί ειδικός στόχος ανακύκλωσης της τάξης του 30 % των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο στόχος αυτός θα είναι συμπληρωματικός προς τους στόχους για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά μέσο βάρος ανά όχημα και έτος. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, απαιτείται μεταβατική περίοδος τριών ετών. Στο μεταξύ, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν οι τρέχοντες στόχοι για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 %), καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όπως ορίζονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ και με βάση τον ορισμό της ανακύκλωσης στην εν λόγω οδηγία.	(63) Η ανακύκλωση όλων των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να βελτιώνεται συνεχώς και είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί επαρκής προσφορά ανακυκλωμένων υλικών για την κάλυψη της ζήτησης για ανακυκλωμένα πλαστικά στα οχήματα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να καθοριστεί ειδικός στόχος ανακύκλωσης της τάξης του 30 % των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο στόχος αυτός θα είναι συμπληρωματικός προς τους στόχους για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά μέσο βάρος ανά όχημα και έτος. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, απαιτείται μεταβατική περίοδος τριών ετών. Στο μεταξύ, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν οι τρέχοντες στόχοι για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 %), καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όπως ορίζονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ και με βάση τον ορισμό της ανακύκλωσης στην εν λόγω οδηγία. ***Επιπλέον, καθορίζεται επιμέρους στόχος για την επαναχρησιμοποίηση. Όταν τα εξαρτήματα ή τα κατασκευαστικά στοιχεία ανακατασκευάζονται ή ανακαινίζονται επιτυχώς, θα πρέπει να συνυπολογίζονται για την επίτευξη των στόχων επαναχρησιμοποίησης από τις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.***

Or. en

Τροπολογία 386
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 63

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(63) Η ανακύκλωση όλων των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να βελτιώνεται συνεχώς και είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί επαρκής προσφορά ανακυκλωμένων υλικών για την κάλυψη της ζήτησης για ανακυκλωμένα πλαστικά στα οχήματα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να ***καθοριστεί ειδικός στόχος*** ανακύκλωσης ***της τάξης του 30 %*** των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο στόχος αυτός θα είναι συμπληρωματικός προς τους στόχους για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά μέσο βάρος ανά όχημα και έτος. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, απαιτείται μεταβατική περίοδος τριών ετών. Στο μεταξύ, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν οι τρέχοντες στόχοι για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 %), καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όπως ορίζονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ και με βάση τον ορισμό της ανακύκλωσης στην εν λόγω οδηγία.	(63) Η ανακύκλωση όλων των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να βελτιώνεται συνεχώς και είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί επαρκής προσφορά ανακυκλωμένων υλικών για την κάλυψη της ζήτησης για ανακυκλωμένα πλαστικά στα οχήματα. Ως εκ τούτου, ***λαμβάνοντας υπόψη κριτήρια όπως το κόστος παραγωγής και έπειτα από διαβούλευση με εμπειρογνώμονες,*** είναι αναγκαίο να ***καθοριστούν στόχοι*** ανακύκλωσης των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο στόχος αυτός θα είναι συμπληρωματικός προς τους στόχους για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά μέσο βάρος ανά όχημα και έτος. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, απαιτείται μεταβατική περίοδος τριών ετών. Στο μεταξύ, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν οι τρέχοντες στόχοι για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 %), καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όπως ορίζονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ και με βάση τον ορισμό της ανακύκλωσης στην εν λόγω οδηγία.

Or. es

Τροπολογία 387
Sirpa Pietikäinen

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 63

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(63) Η ανακύκλωση όλων των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να βελτιώνεται συνεχώς και είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί επαρκής προσφορά ανακυκλωμένων υλικών για την κάλυψη της ζήτησης για ανακυκλωμένα πλαστικά στα οχήματα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να καθοριστεί ειδικός στόχος ανακύκλωσης της τάξης του ***30 %*** των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο στόχος αυτός θα είναι συμπληρωματικός προς τους στόχους για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά μέσο βάρος ανά όχημα και έτος. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, απαιτείται μεταβατική περίοδος τριών ετών. Στο μεταξύ, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν οι τρέχοντες στόχοι για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 %), καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όπως ορίζονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ και με βάση τον ορισμό της ανακύκλωσης στην εν λόγω οδηγία.	(63) Η ανακύκλωση όλων των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα πρέπει να βελτιώνεται συνεχώς και είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί επαρκής προσφορά ανακυκλωμένων υλικών για την κάλυψη της ζήτησης για ανακυκλωμένα πλαστικά στα οχήματα. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να καθοριστεί ειδικός στόχος ανακύκλωσης της τάξης του ***40 %*** των πλαστικών από οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο στόχος αυτός θα είναι συμπληρωματικός προς τους στόχους για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά μέσο βάρος ανά όχημα και έτος. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων από τους φορείς διαχείρισης αποβλήτων, απαιτείται μεταβατική περίοδος τριών ετών. Στο μεταξύ, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ισχύουν οι τρέχοντες στόχοι για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση (85 %), καθώς και για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση (95 %) των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, όπως ορίζονται στην οδηγία 2000/53/ΕΚ και με βάση τον ορισμό της ανακύκλωσης στην εν λόγω οδηγία.

Or. en

Τροπολογία 388
Anne-Sophie Frigout

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 63 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(63α) Οι στόχοι ανακύκλωσης που επιβάλλονται από τον παρόντα κανονισμό υπερβαίνουν κατά πολύ τη δυνατότητα παροχής των αναγκαίων υλικών, προκαλώντας ενδεχομένως διαταραχές στον εφοδιασμό και, ως εκ τούτου, σημαντικό αντίκτυπο στην προσφορά.

Or. fr

Τροπολογία 389
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 64

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(64) Είναι σημαντικό να αυξηθεί η ανάκτηση δευτερογενών υλικών υψηλής ποιότητας με τη βελτίωση των διαδικασιών τεμαχισμού των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους ***δεν*** θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία σε μονάδα τεμαχισμού σε συνδυασμό με απορρίμματα συσκευασίας και απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, ιδίως για τη βελτίωση του διαχωρισμού του χαλκού από τα κλάσματα χάλυβα.	(64) Είναι σημαντικό να αυξηθεί η ανάκτηση δευτερογενών υλικών υψηλής ποιότητας με τη βελτίωση των διαδικασιών τεμαχισμού των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία σε μονάδα τεμαχισμού σε συνδυασμό με απορρίμματα συσκευασίας και απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού ***μόνον εάν πληρούνται ορισμένα κριτήρια και οριακές τιμές***, ιδίως για τη βελτίωση του διαχωρισμού του χαλκού από τα κλάσματα χάλυβα.

Or. en

Τροπολογία 390
Ivars Ijabs

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 64

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(64) Είναι σημαντικό να αυξηθεί η ανάκτηση δευτερογενών υλικών υψηλής ποιότητας με τη βελτίωση των διαδικασιών τεμαχισμού των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους δεν θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία σε μονάδα τεμαχισμού σε συνδυασμό με απορρίμματα συσκευασίας και απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, ιδίως για τη βελτίωση του διαχωρισμού ***του*** χαλκού ***από τα κλάσματα*** χάλυβα.	(64) Είναι σημαντικό να αυξηθεί η ανάκτηση δευτερογενών υλικών υψηλής ποιότητας με τη βελτίωση των διαδικασιών τεμαχισμού των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ως εκ τούτου, τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα εξαρτήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά τους δεν θα πρέπει να υποβάλλονται σε επεξεργασία σε μονάδα τεμαχισμού σε συνδυασμό με απορρίμματα συσκευασίας και απόβλητα ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, ιδίως για τη βελτίωση του διαχωρισμού ***των κλασμάτων*** χαλκού***,*** χάλυβα***, αλουμινίου και γυαλιού***.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 65

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(65) Για την περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας της επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, δεν θα πρέπει να είναι δυνατή η υγειονομική ταφή κλασμάτων αποβλήτων που προέρχονται από τεμαχισμένα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα οποία περιέχουν μη αδρανή απόβλητα και δεν υποβάλλονται σε επεξεργασία με τεχνολογία μετά τον τεμαχισμό.	(65) ***Λαμβανομένης υπόψη της ιεράρχησης των αποβλήτων όπως ορίζεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2008/98/ΕΚ και*** για την περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας της επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, δεν θα πρέπει να είναι δυνατή η υγειονομική ταφή κλασμάτων αποβλήτων που προέρχονται από τεμαχισμένα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, τα οποία περιέχουν μη αδρανή απόβλητα και δεν υποβάλλονται σε επεξεργασία με τεχνολογία μετά τον τεμαχισμό.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 66

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(66) Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ταξινομούνται ως επικίνδυνα απόβλητα και δεν μπορούν να εξαχθούν σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ. Οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση μπορούν να υποβληθούν σε επεξεργασία εκτός της Ένωσης, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) ***αριθ. 1013/2006***.	(66) Τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ταξινομούνται ως επικίνδυνα απόβλητα και δεν μπορούν να εξαχθούν σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ. Οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους που έχουν υποβληθεί σε απορρύπανση μπορούν να υποβληθούν σε επεξεργασία εκτός της Ένωσης, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους μεταφέρονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) ***2024/1157***. ***Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιθεωρούν τις μεταφορές μεταχειρισμένων οχημάτων για τα οποία υπάρχουν υπόνοιες ότι είναι οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και, κατά περίπτωση, να χρεώνουν το κόστος των αναλύσεων, των επιθεωρήσεων και της αποθήκευσης στους παραγωγούς, σε τρίτους που ενεργούν για λογαριασμό τους ή σε άλλα πρόσωπα που οργανώνουν τη μεταφορά.***

Or. en

Τροπολογία 393
Radan Kanev

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 66 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(66α) Η εξαγωγή πολύτιμων

απορριμμάτων μετάλλων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που προέρχονται από μεταχειρισμένα οχήματα και οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, σε τρίτες χώρες έχει ως συνέπεια την απώλεια βασικών πρώτων υλών που είναι ζωτικής σημασίας για τον κατασκευαστικό και αμυντικό τομέα της ΕΕ. Ως εκ τούτου, η ΕΕ αναγνωρίζει ότι η διατήρηση απορριμμάτων υψηλής ποιότητας διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την κυκλική οικονομία όσον αφορά τον εφοδιασμό με πρώτες ύλες, τη βιομηχανική ανταγωνιστικότητα και την προστασία του περιβάλλοντος. Συνεπώς, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει μέτρα για την ενίσχυση της διατήρησης και της ανακύκλωσης απορριμμάτων μετάλλων υψηλής ποιότητας εντός της ΕΕ, με στόχο να ενισχυθεί η βιωσιμότητα και η ανθεκτικότητα της κατασκευαστικής και της βαριάς βιομηχανίας της. Στο πλαίσιο των μέτρων θα πρέπει επίσης να αξιολογηθούν οι κανόνες για την εξαγωγή των μεταχειρισμένων οχημάτων, αλλά η αξιολόγηση αυτή δεν θα πρέπει να περιοριστεί στον καθορισμό κριτηρίων ισοδυναμίας με βάση τη διαχείριση αποβλήτων και τις περιβαλλοντικές πρακτικές.

Or. en

Τροπολογία 394
Alexandr Vondra

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 67

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(67) Σε περίπτωση που όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής μεταφέρεται από την Ένωση σε τρίτη χώρα, ο εξαγωγέας θα πρέπει να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία	(67) Σε περίπτωση που όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής μεταφέρεται από την Ένωση σε τρίτη χώρα, ο εξαγωγέας θα πρέπει να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία

εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή της χώρας προορισμού, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι οι συνθήκες επεξεργασίας ***είναι γενικά*** ισοδύναμες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη νομοθεσία της Ένωσης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) ***[νέος κανονισμός για τις μεταφορές αποβλήτων]***.	εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή της χώρας προορισμού, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι οι συνθήκες επεξεργασίας ***θεωρούνται*** ισοδύναμες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη νομοθεσία της Ένωσης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) ***2024/1157***.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η διασφάλιση δίκαιων όρων στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1157 για τις μεταφορές αποβλήτων είναι απαραίτητη για την προστασία της ανθρώπινης υγείας, του περιβάλλοντος στις αναπτυσσόμενες χώρες και της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας. Οι εξαγωγές αποβλήτων θα πρέπει να πραγματοποιούνται μόνον εάν οι χώρες υποδοχής πληρούν ισοδύναμα ευρωπαϊκά πρότυπα και παρέχουν τη δυνατότητα για αποδοτική ανάκτηση υλικών.

Τροπολογία 395
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 67

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(67) Σε περίπτωση που όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής μεταφέρεται από την Ένωση σε τρίτη χώρα, ο εξαγωγέας θα πρέπει να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή της χώρας προορισμού, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι οι συνθήκες επεξεργασίας είναι ***γενικά*** ισοδύναμες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη νομοθεσία της Ένωσης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [νέος κανονισμός για τις μεταφορές αποβλήτων].	(67) Σε περίπτωση που όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής μεταφέρεται από την Ένωση σε τρίτη χώρα, ο εξαγωγέας θα πρέπει να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή της χώρας προορισμού, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι οι συνθήκες επεξεργασίας είναι ισοδύναμες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη νομοθεσία της Ένωσης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [νέος κανονισμός για τις μεταφορές αποβλήτων].

Or. en

Αιτιολόγηση

Ευθυγράμμιση με τη διατύπωση του κανονισμού για τις μεταφορές αποβλήτων.

Τροπολογία 396
Jonas Sjöstedt

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 67

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(67) Σε περίπτωση που όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής μεταφέρεται από την Ένωση σε τρίτη χώρα, ο εξαγωγέας θα πρέπει να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή της χώρας προορισμού, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι οι συνθήκες επεξεργασίας είναι ***γενικά*** ισοδύναμες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη νομοθεσία της Ένωσης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [νέος κανονισμός για τις μεταφορές αποβλήτων].	(67) Σε περίπτωση που όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής μεταφέρεται από την Ένωση σε τρίτη χώρα, ο εξαγωγέας θα πρέπει να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή της χώρας προορισμού, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι οι συνθήκες επεξεργασίας είναι ισοδύναμες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη νομοθεσία της Ένωσης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [νέος κανονισμός για τις μεταφορές αποβλήτων].

Or. en

Τροπολογία 397
Pietro Fiocchi

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 67

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(67) Σε περίπτωση που όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής μεταφέρεται από την Ένωση σε τρίτη χώρα, ο εξαγωγέας θα πρέπει να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή της χώρας προορισμού, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι οι συνθήκες	(67) Σε περίπτωση που όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής μεταφέρεται από την Ένωση σε τρίτη χώρα, ο εξαγωγέας θα πρέπει να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή της χώρας προορισμού, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι οι συνθήκες

επεξεργασίας ***είναι*** γενικά ισοδύναμες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη νομοθεσία της Ένωσης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) ***[νέος κανονισμός για τις μεταφορές αποβλήτων]***.	επεξεργασίας ***θεωρούνται*** γενικά ισοδύναμες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη νομοθεσία της Ένωσης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) ***2024/1157***.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 67

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(67) Σε περίπτωση που όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής μεταφέρεται από την Ένωση σε τρίτη χώρα, ο εξαγωγέας θα πρέπει να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή της χώρας προορισμού, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι οι συνθήκες επεξεργασίας είναι ***γενικά*** ισοδύναμες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και με τις απαιτήσεις για την προστασία της ***ανθρώπινης*** υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη νομοθεσία της Ένωσης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [νέος κανονισμός για τις μεταφορές αποβλήτων].	(67) Σε περίπτωση που όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής μεταφέρεται από την Ένωση σε τρίτη χώρα, ο εξαγωγέας θα πρέπει να παρέχει αποδεικτικά στοιχεία εγκεκριμένα από την αρμόδια αρχή της χώρας προορισμού, τα οποία επιβεβαιώνουν ότι οι συνθήκες επεξεργασίας είναι ισοδύναμες με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και με τις απαιτήσεις για την προστασία της υγείας και του περιβάλλοντος οι οποίες ορίζονται σε άλλη νομοθεσία της Ένωσης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [νέος κανονισμός για τις μεταφορές αποβλήτων].

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 68

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(68) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους υποβάλλονται σε επεξεργασία με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο, είναι σημαντικό να αποσαφηνιστεί το καθεστώς ενός οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις όπου υπάρχει ανάγκη διάκρισης των μεταχειρισμένων οχημάτων από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο ιδιοκτήτης οχήματος που προτίθεται να μεταβιβάσει την κυριότητα μεταχειρισμένου οχήματος θα πρέπει ιδίως να υποχρεούται να αποδείξει ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. ***Για την αξιολόγηση του καθεστώτος ενός μεταχειρισμένου οχήματος, ο ιδιοκτήτης του οχήματος, άλλοι οικονομικοί φορείς και οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να επαληθεύουν αν πληρούνται ορισμένα κριτήρια που καθορίζουν αν το σχετικό όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος Ι για τον καθορισμό των κριτηρίων σχετικά με το πότε ένα όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.***	(68) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους υποβάλλονται σε επεξεργασία με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο, είναι σημαντικό να αποσαφηνιστεί το καθεστώς ενός οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις όπου υπάρχει ανάγκη διάκρισης των μεταχειρισμένων οχημάτων από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο ιδιοκτήτης οχήματος που προτίθεται να μεταβιβάσει την κυριότητα μεταχειρισμένου οχήματος θα πρέπει ιδίως να υποχρεούται να αποδείξει ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

Or. fr

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 68

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(68) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους υποβάλλονται σε επεξεργασία με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο, είναι σημαντικό να αποσαφηνιστεί το καθεστώς ενός οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις όπου υπάρχει ανάγκη διάκρισης των μεταχειρισμένων οχημάτων από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο ιδιοκτήτης οχήματος που προτίθεται να μεταβιβάσει την κυριότητα μεταχειρισμένου οχήματος θα πρέπει ***ιδίως*** να ***υποχρεούται να αποδείξει*** ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. ***Για την αξιολόγηση του καθεστώτος ενός μεταχειρισμένου οχήματος***, ***ο ιδιοκτήτης του οχήματος, άλλοι οικονομικοί φορείς και οι*** αρμόδιες αρχές ***θα πρέπει να επαληθεύουν αν πληρούνται ορισμένα κριτήρια που καθορίζουν αν το σχετικό*** όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος Ι για τον καθορισμό των κριτηρίων σχετικά με το πότε ένα όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.	(68) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους υποβάλλονται σε επεξεργασία με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο, είναι σημαντικό να αποσαφηνιστεί το καθεστώς ενός οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις όπου υπάρχει ανάγκη διάκρισης των μεταχειρισμένων οχημάτων από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο ιδιοκτήτης οχήματος που προτίθεται να μεταβιβάσει την κυριότητα μεταχειρισμένου οχήματος θα πρέπει να ***παρέχει τεκμηρίωση που να αποδεικνύει*** ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του ***σε κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που επιθυμεί να αποκτήσει το εν λόγω όχημα ή στις αρμόδιες αρχές***. ***Η τεκμηρίωση αυτή θα πρέπει να συνίσταται σε έγκυρο πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου ή***, ***όταν δεν είναι διαθέσιμο, σε αξιολόγηση σύμφωνα με το παράρτημα Ι, η οποία θα ελέγχεται από τις*** αρμόδιες αρχές ***ή άλλους φορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τα κράτη μέλη. Σε περίπτωση αμφιβολίας ότι ένα μεταχειρισμένο*** όχημα ***μπορεί να*** είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του***, οι αρμόδιες αρχές ή οι φορείς που έχουν πιστοποιηθεί από τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να απαιτούν από τον ιδιοκτήτη του οχήματος να υποβάλει περαιτέρω τεκμηρίωση***. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος Ι για τον καθορισμό των κριτηρίων σχετικά με το πότε ένα όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του.

Or. en

Τροπολογία 401
Beatrice Timgren

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 68

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(68) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους υποβάλλονται σε επεξεργασία με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο, είναι σημαντικό να αποσαφηνιστεί το καθεστώς ενός οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις όπου υπάρχει ανάγκη διάκρισης των μεταχειρισμένων οχημάτων από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο ιδιοκτήτης οχήματος που προτίθεται να μεταβιβάσει την κυριότητα μεταχειρισμένου οχήματος θα πρέπει ιδίως να υποχρεούται να αποδείξει ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. ***Για την αξιολόγηση του καθεστώτος ενός μεταχειρισμένου οχήματος, ο ιδιοκτήτης του οχήματος, άλλοι οικονομικοί φορείς και*** οι αρμόδιες αρχές ***θα πρέπει να επαληθεύουν αν πληρούνται ορισμένα κριτήρια που καθορίζουν αν το σχετικό*** όχημα ***είναι*** όχημα ***στο τέλος του κύκλου ζωής του. Προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική και επιστημονική πρόοδος,*** θα πρέπει να ***ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την τροποποίηση του παραρτήματος Ι για τον καθορισμό των κριτηρίων σχετικά με το πότε ένα όχημα είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του***.	(68) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους υποβάλλονται σε επεξεργασία με περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο, είναι σημαντικό να αποσαφηνιστεί το καθεστώς ενός οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του, ιδίως σε περιπτώσεις όπου υπάρχει ανάγκη διάκρισης των μεταχειρισμένων οχημάτων από τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ο ιδιοκτήτης οχήματος που προτίθεται να μεταβιβάσει την κυριότητα μεταχειρισμένου οχήματος θα πρέπει ιδίως να υποχρεούται να αποδείξει ότι το όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του. ***Ωστόσο, το βάρος της απόδειξης δεν θα πρέπει να βαρύνει δυσανάλογα τους ιδιοκτήτες οχημάτων. Θα πρέπει να απαιτείται πρόσθετη τεκμηρίωση μόνον εφόσον*** οι αρμόδιες αρχές ***προσκομίσουν σαφή και ουσιαστικά αποδεικτικά στοιχεία ότι ένα*** όχημα ***πληροί τα κριτήρια για τα ΟΤΚΖ. Χωρίς τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία, ένα μεταχειρισμένο*** όχημα θα πρέπει να ***θεωρείται κατάλληλο για μεταπώληση ή εξαγωγή και να αποφεύγονται τα περιττά γραφειοκρατικά εμπόδια που θα μπορούσαν να παρεμποδίσουν τις νόμιμες συναλλαγές και να διογκώσουν το κόστος των καταναλωτών***.

Or. en

Τροπολογία 402
Beatrice Timgren

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 69

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(69) Το σχέδιο δράσης της ΕΕ Στο «σχέδιο δράσης της ΕΕ για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους»***[59]*** τονίστηκε επίσης η ανάγκη να προτείνει η Επιτροπή νέα μέτρα για την αντιμετώπιση του εξωτερικού περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ΕΕ που συνδέεται με την εξαγωγή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και μεταχειρισμένων οχημάτων. Λαμβανομένου υπόψη ότι η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων εγείρει σημαντικές προκλήσεις για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία***, όπως τεκμηριώνεται από το περιβαλλοντικό πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών***[60]***, και ότι η Ένωση είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας μεταχειρισμένων οχημάτων παγκοσμίως, είναι αναγκαίο να καθοριστούν ειδικές απαιτήσεις σε επίπεδο Ένωσης που θα διέπουν τις εξαγωγές μεταχειρισμένων οχημάτων ***[από την Ένωση]. Οι απαιτήσεις*** θα πρέπει να ***βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ένα μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του και πρέπει να είναι σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου***[61]***. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να διασφαλιστεί ότι μόνο μεταχειρισμένα οχήματα που είναι κατάλληλα για κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο της Ένωσης μπορούν να εξάγονται σε τρίτη χώρα, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο κίνδυνος η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων από την Ένωση να συμβάλλει στην ατμοσφαιρική ρύπανση ή τα τροχαία ατυχήματα σε τρίτες χώρες. Για***	(69) Το σχέδιο δράσης της ΕΕ Στο «σχέδιο δράσης της ΕΕ για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους» τονίστηκε επίσης η ανάγκη να προτείνει η Επιτροπή νέα μέτρα για την αντιμετώπιση του εξωτερικού περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ΕΕ που συνδέεται με την εξαγωγή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και μεταχειρισμένων οχημάτων. Λαμβανομένου υπόψη ότι η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων εγείρει σημαντικές προκλήσεις για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία, και ότι η Ένωση είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας μεταχειρισμένων οχημάτων παγκοσμίως, είναι αναγκαίο να καθοριστούν ειδικές απαιτήσεις σε επίπεδο Ένωσης που θα διέπουν τις εξαγωγές μεταχειρισμένων οχημάτων***. Ωστόσο, τα μέτρα αυτά δεν*** θα πρέπει να ***συνεπάγονται δυσανάλογο διοικητικό φόρτο για τους ιδιοκτήτες οχημάτων ή τις επιχειρήσεις που ασκούν νόμιμες εμπορικές δραστηριότητες. Τα οχήματα δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε εξαγωγικούς περιορισμούς, εκτός εάν έχουν ταξινομηθεί τυπικά ως ΟΤΚΖ στο πλαίσιο νομικά δεσμευτικής απόφασης που βασίζεται στην τήρηση της νόμιμης διαδικασίας. Οι αυτοματοποιημένες αξιολογήσεις ή οι ταξινομήσεις βάσει τεκμηρίων δεν θα πρέπει να αποτελούν λόγους άρνησης των δικαιωμάτων εξαγωγής***.

να μπορούν οι τελωνειακές αρχές να επαληθεύουν ότι πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις κατά την εξαγωγή, κάθε πρόσωπο που εξάγει μεταχειρισμένο όχημα θα πρέπει να υποχρεούται να παρέχει στις εν λόγω αρχές τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος και δήλωση που επιβεβαιώνει ότι το μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του και ότι θεωρείται σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία.

_____ _____

[59] COM(2021) 400

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

[61] Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51).

Or. en

Τροπολογία 403
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 69

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(69) Το σχέδιο δράσης της ΕΕ Στο «σχέδιο δράσης της ΕΕ για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους»***[59]*** τονίστηκε επίσης η ανάγκη να προτείνει η Επιτροπή νέα μέτρα για την αντιμετώπιση του εξωτερικού περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ΕΕ που συνδέεται με την εξαγωγή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και	(69) Το σχέδιο δράσης της ΕΕ Στο «σχέδιο δράσης της ΕΕ για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους» τονίστηκε επίσης η ανάγκη να προτείνει η Επιτροπή νέα μέτρα για την αντιμετώπιση του εξωτερικού περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ΕΕ που συνδέεται με την εξαγωγή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και

μεταχειρισμένων οχημάτων. Λαμβανομένου υπόψη ότι η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων εγείρει σημαντικές προκλήσεις για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία, όπως τεκμηριώνεται από το περιβαλλοντικό πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών***[60]***, και ότι η Ένωση είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας μεταχειρισμένων οχημάτων παγκοσμίως, είναι αναγκαίο να καθοριστούν ειδικές απαιτήσεις σε επίπεδο Ένωσης που θα διέπουν τις εξαγωγές μεταχειρισμένων οχημάτων [από την Ένωση]. Οι απαιτήσεις θα πρέπει να βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ένα μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του ***και*** πρέπει να είναι σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου***[61]***. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να διασφαλιστεί ότι μόνο μεταχειρισμένα οχήματα που είναι κατάλληλα για κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο της Ένωσης μπορούν να εξάγονται σε τρίτη χώρα, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο κίνδυνος η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων από την Ένωση να συμβάλλει στην ατμοσφαιρική ρύπανση ή τα τροχαία ατυχήματα σε τρίτες χώρες. Για να μπορούν οι τελωνειακές αρχές να επαληθεύουν ότι πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις κατά την εξαγωγή, κάθε πρόσωπο που εξάγει μεταχειρισμένο όχημα θα πρέπει να υποχρεούται να παρέχει στις εν λόγω αρχές τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος ***και*** δήλωση που επιβεβαιώνει ότι το μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του και ότι ***θεωρείται*** σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία.

μεταχειρισμένων οχημάτων. Λαμβανομένου υπόψη ότι η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων εγείρει σημαντικές προκλήσεις για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία, όπως τεκμηριώνεται από το περιβαλλοντικό πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών, και ότι η Ένωση είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας μεταχειρισμένων οχημάτων παγκοσμίως, είναι αναγκαίο να καθοριστούν ειδικές απαιτήσεις σε επίπεδο Ένωσης που θα διέπουν τις εξαγωγές μεταχειρισμένων οχημάτων [από την Ένωση]. Οι απαιτήσεις θα πρέπει να βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ένα μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του***,*** πρέπει να είναι σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ***και να συμμορφώνεται με ορισμένα περιβαλλοντικά πρότυπα/όρια εκπομπών***. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να διασφαλιστεί ότι μόνο μεταχειρισμένα οχήματα που είναι κατάλληλα για κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο της Ένωσης μπορούν να εξάγονται σε τρίτη χώρα, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο κίνδυνος η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων από την Ένωση να συμβάλλει στην ατμοσφαιρική ρύπανση ή τα τροχαία ατυχήματα σε τρίτες χώρες. Για να μπορούν οι τελωνειακές αρχές να επαληθεύουν ότι πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις κατά την εξαγωγή, κάθε πρόσωπο που εξάγει μεταχειρισμένο όχημα θα πρέπει να υποχρεούται να παρέχει στις εν λόγω αρχές τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος***,*** δήλωση που επιβεβαιώνει ότι το μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του και ***απόδειξη*** ότι ***είναι*** σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία. ***Επιπλέον, θα πρέπει να καθοριστούν όρια σχετικά με την ηλικία των οχημάτων που μπορούν να εξαχθούν. Με τον τρόπο αυτό θα αποτραπεί η εξαγωγή οχημάτων που είναι***

τα πλέον ρυπογόνα και επιβλαβή για την ανθρώπινη υγεία σε τρίτες χώρες.

_____ _____

[59] COM(2021) 400

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

[61] Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51).

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 69

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(69) Το σχέδιο δράσης της ΕΕ Στο «σχέδιο δράσης της ΕΕ για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους»[59] τονίστηκε επίσης η ανάγκη να προτείνει η Επιτροπή νέα μέτρα για την αντιμετώπιση του εξωτερικού περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ΕΕ που συνδέεται με την εξαγωγή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και μεταχειρισμένων οχημάτων. Λαμβανομένου υπόψη ότι η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων εγείρει σημαντικές προκλήσεις για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία, όπως τεκμηριώνεται από το περιβαλλοντικό πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών[60], και ότι η Ένωση είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας μεταχειρισμένων οχημάτων παγκοσμίως, είναι αναγκαίο να	(69) Το σχέδιο δράσης της ΕΕ Στο «σχέδιο δράσης της ΕΕ για μηδενική ρύπανση των υδάτων, του αέρα, και του εδάφους»[59] τονίστηκε επίσης η ανάγκη να προτείνει η Επιτροπή νέα μέτρα για την αντιμετώπιση του εξωτερικού περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ΕΕ που συνδέεται με την εξαγωγή οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και μεταχειρισμένων οχημάτων. Λαμβανομένου υπόψη ότι η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων εγείρει σημαντικές προκλήσεις για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία, όπως τεκμηριώνεται από το περιβαλλοντικό πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών[60], και ότι η Ένωση είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγέας μεταχειρισμένων οχημάτων παγκοσμίως, είναι αναγκαίο να

καθοριστούν ειδικές απαιτήσεις σε επίπεδο Ένωσης που θα διέπουν τις εξαγωγές μεταχειρισμένων οχημάτων [από την Ένωση]. Οι απαιτήσεις θα πρέπει να βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ένα μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του και πρέπει να είναι σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[61]. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να διασφαλιστεί ότι μόνο μεταχειρισμένα οχήματα που είναι κατάλληλα για κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο της Ένωσης μπορούν να εξάγονται σε τρίτη χώρα, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο κίνδυνος η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων από την Ένωση να συμβάλλει στην ατμοσφαιρική ρύπανση ή τα τροχαία ατυχήματα σε τρίτες χώρες. Για να μπορούν οι τελωνειακές αρχές να επαληθεύουν ότι πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις κατά την εξαγωγή, κάθε πρόσωπο που εξάγει μεταχειρισμένο όχημα θα πρέπει να υποχρεούται να παρέχει στις εν λόγω αρχές τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος και δήλωση που επιβεβαιώνει ότι το μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του και ότι θεωρείται σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία.

---

[59] COM(2021) 400

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

[61] Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της

καθοριστούν ειδικές απαιτήσεις σε επίπεδο Ένωσης που θα διέπουν τις εξαγωγές μεταχειρισμένων οχημάτων [από την Ένωση]. Οι απαιτήσεις θα πρέπει να βασίζονται σε αντικειμενικά κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ένα μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του και πρέπει να είναι σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία σύμφωνα με την οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[61] ***και πρέπει να περιλαμβάνεται σε εθνικό μητρώο οχημάτων***. Με τον τρόπο αυτό αναμένεται να διασφαλιστεί ότι μόνο μεταχειρισμένα οχήματα που είναι κατάλληλα για κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο της Ένωσης μπορούν να εξάγονται σε τρίτη χώρα, με αποτέλεσμα να μειώνεται ο κίνδυνος η εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων από την Ένωση να συμβάλλει στην ατμοσφαιρική ρύπανση ή τα τροχαία ατυχήματα σε τρίτες χώρες. Για να μπορούν οι τελωνειακές αρχές να επαληθεύουν ότι πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις κατά την εξαγωγή, κάθε πρόσωπο που εξάγει μεταχειρισμένο όχημα θα πρέπει να υποχρεούται να παρέχει στις εν λόγω αρχές τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος και δήλωση που επιβεβαιώνει ότι το μεταχειρισμένο όχημα δεν είναι όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του και ότι θεωρείται σε καλή τεχνική κατάσταση για ασφαλή κυκλοφορία.

---

[59] COM(2021) ***0***400***.***

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

[61] Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της

29.4.2014, σ. 51).

29.4.2014, σ. 51).

Or. en

Τροπολογία 405
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 70

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(70) Είναι σημαντικό να θεσπιστεί ένας μηχανισμός στο πλαίσιο του οποίου η συμμόρφωση των μεταχειρισμένων οχημάτων με τις απαιτήσεις εξαγωγής θα μπορεί να επαληθεύεται αποτελεσματικά ***χωρίς να παρεμποδίζεται το εμπόριο μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών***. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει ηλεκτρονικό σύστημα που θα επιτρέπει στις αρχές των κρατών μελών να ανταλλάσσουν πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου των μεταχειρισμένων οχημάτων που πρόκειται να εξαχθούν. Λόγω των υφιστάμενων χαρακτηριστικών και λειτουργιών του που συνδέονται με την ανταλλαγή, μεταξύ των αρχών ταξινόμησης οχημάτων, πληροφοριών που αφορούν οχήματα ταξινομημένα στην Ένωση, η Επιτροπή ανέπτυξε το MOVE-HUB, μια πλατφόρμα ανταλλαγής μηνυμάτων για την ανταλλαγή μηνυμάτων με σκοπό τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των κρατών μελών. Η πλατφόρμα φιλοξενεί επί του παρόντος τη διασύνδεση των μητρώων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ERRU), τα μητρώα αδειών οδήγησης (RESPER), τη διασύνδεση των μητρώων επαγγελματικής κατάρτισης οδηγών (ProDriveNet), την κοινοποίηση αστοχιών οδικού ελέγχου οχημάτων (RSI) και τη διασύνδεση των μητρώων καρτών οδηγού ταχογράφου (TACHOnet). Ως εκ τούτου,	(70) Είναι σημαντικό να θεσπιστεί ένας μηχανισμός στο πλαίσιο του οποίου η συμμόρφωση των μεταχειρισμένων οχημάτων με τις απαιτήσεις εξαγωγής θα μπορεί να επαληθεύεται αποτελεσματικά. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα πρέπει να θεσπίσει ηλεκτρονικό σύστημα που θα επιτρέπει στις αρχές των κρατών μελών να ανταλλάσσουν ***και να επαληθεύουν*** πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τον αναγνωριστικό αριθμό του οχήματος και την κατάσταση τεχνικού ελέγχου των μεταχειρισμένων οχημάτων που πρόκειται να εξαχθούν. Λόγω των υφιστάμενων χαρακτηριστικών και λειτουργιών του που συνδέονται με την ανταλλαγή, μεταξύ των αρχών ταξινόμησης οχημάτων, πληροφοριών που αφορούν οχήματα ταξινομημένα στην Ένωση, η Επιτροπή ανέπτυξε το MOVE-HUB, μια πλατφόρμα ανταλλαγής μηνυμάτων για την ανταλλαγή μηνυμάτων με σκοπό τη διασύνδεση των εθνικών ηλεκτρονικών μητρώων των κρατών μελών. Η πλατφόρμα φιλοξενεί επί του παρόντος τη διασύνδεση των μητρώων επιχειρήσεων οδικών μεταφορών (ERRU), τα μητρώα αδειών οδήγησης (RESPER), τη διασύνδεση των μητρώων επαγγελματικής κατάρτισης οδηγών (ProDriveNet), την κοινοποίηση αστοχιών οδικού ελέγχου οχημάτων (RSI) και τη διασύνδεση των μητρώων καρτών οδηγού ταχογράφου (TACHOnet). Ως εκ τούτου, οι λειτουργίες του MOVE-Hub θα πρέπει

οι λειτουργίες του MOVE-Hub θα πρέπει να επεκταθούν περαιτέρω, ώστε να είναι δυνατή η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τον αναγνωριστικό αριθμό οχημάτων ***και*** την κατάσταση τεχνικού ελέγχου των προς εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων. Για να μπορούν τα τελωνεία να επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα αν ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις εξαγωγής, το ηλεκτρονικό σύστημα που διαχειρίζεται το MOVE-HUB θα πρέπει να διασυνδεθεί με το περιβάλλον ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[62]. Ο εν λόγω κανονισμός προβλέπει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο αυτοματοποιημένων ελέγχων, οι οποίοι εφαρμόζονται σε συγκεκριμένη ενωσιακή μη τελωνειακή διατύπωση. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίζει τα κύρια στοιχεία που πρέπει να ελέγχονται, ενώ οι τεχνικές πτυχές της εφαρμογής του εν λόγω ελέγχου θα καθορίζονται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2399.	να επεκταθούν περαιτέρω, ώστε να είναι δυνατή η ανταλλαγή ***και η επαλήθευση*** πληροφοριών σχετικά με τον αναγνωριστικό αριθμό οχημάτων***,*** την κατάσταση τεχνικού ελέγχου ***και τη συμμόρφωση με ορισμένα περιβαλλοντικά πρότυπα*** των προς εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων. Για να μπορούν τα τελωνεία να επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα αν ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις εξαγωγής, το ηλεκτρονικό σύστημα που διαχειρίζεται το MOVE-HUB θα πρέπει να διασυνδεθεί με το περιβάλλον ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Ο εν λόγω κανονισμός προβλέπει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο αυτοματοποιημένων ελέγχων, οι οποίοι εφαρμόζονται σε συγκεκριμένη ενωσιακή μη τελωνειακή διατύπωση. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίζει τα κύρια στοιχεία που πρέπει να ελέγχονται, ενώ οι τεχνικές πτυχές της εφαρμογής του εν λόγω ελέγχου θα καθορίζονται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2399.
[62] Κανονισμός (ΕΕ) 2022/2399 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Νοεμβρίου 2022, για τη θέσπιση περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα τελωνεία και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 952/2013 (ΕΕ L 317 της 9.12.2022, σ. 1).	

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 73

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(73) Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να διενεργούν ελέγχους σε μεταχειρισμένα οχήματα που πρόκειται να εξαχθούν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.***63*** Σημαντικό ποσοστό των μεταχειρισμένων οχημάτων που εξέρχονται από την Ένωση προορίζονται για χώρες στις οποίες έχουν θεσπιστεί ή ενδέχεται να θεσπιστούν απαιτήσεις εισαγωγής, όπως απαιτήσεις σχετικά με την ηλικία του οχήματος ή ***τις εκπομπές*** του. Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα, μέσω του περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, αν ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί συμμορφώνεται με τις εν λόγω απαιτήσεις, όταν οι πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω απαιτήσεις κοινοποιούνται επίσημα στην Επιτροπή από τις σχετικές τρίτες χώρες. Για την προστασία του περιβάλλοντος και της οδικής ασφάλειας σε τρίτες χώρες, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό των εν λόγω απαιτήσεων.	(73) Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να διενεργούν ελέγχους σε μεταχειρισμένα οχήματα που πρόκειται να εξαχθούν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου***. Επί του παρόντος δεν υπάρχουν ειδικοί όροι για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων από την Ένωση, παρ' όλα αυτά οι τρίτες χώρες θεσπίζουν ολοένα και συχνότερα ειδικούς όρους για την εισαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων, όπως απαιτήσεις σχετικά με την ηλικία και/ή τα πρότυπα εκπομπών των οχημάτων***. Σημαντικό ποσοστό των μεταχειρισμένων οχημάτων που εξέρχονται από την Ένωση προορίζονται για χώρες στις οποίες έχουν θεσπιστεί ή ενδέχεται να θεσπιστούν απαιτήσεις εισαγωγής, όπως απαιτήσεις σχετικά με την ηλικία του οχήματος ή ***το πρότυπο εκπομπών*** του. Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα, μέσω του περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, αν ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί συμμορφώνεται με τις εν λόγω απαιτήσεις, όταν οι πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω απαιτήσεις κοινοποιούνται επίσημα στην Επιτροπή από τις σχετικές τρίτες χώρες. ***Η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιεύει και να καθιστά διαθέσιμες τις πληροφορίες που σχετίζονται με τις εν λόγω απαιτήσεις που θεσπίζουν οι τρίτες χώρες.*** Για την προστασία του περιβάλλοντος και της οδικής ασφάλειας σε τρίτες χώρες, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό των εν λόγω απαιτήσεων.

[63] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 269 της 10.10.2013, σ. 1).

Or. en

Τροπολογία 407
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 73

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(73) Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να διενεργούν ελέγχους σε μεταχειρισμένα οχήματα που πρόκειται να εξαχθούν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.[63]. Σημαντικό ποσοστό των μεταχειρισμένων οχημάτων που εξέρχονται από την Ένωση προορίζονται για χώρες στις οποίες έχουν θεσπιστεί ή ενδέχεται να θεσπιστούν απαιτήσεις εισαγωγής, όπως απαιτήσεις σχετικά με την ηλικία του οχήματος ή τις εκπομπές του. Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα, μέσω του περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία, αν ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί συμμορφώνεται με τις εν λόγω απαιτήσεις, όταν οι πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω απαιτήσεις κοινοποιούνται επίσημα στην Επιτροπή από τις σχετικές τρίτες χώρες. Για την προστασία του περιβάλλοντος και της οδικής ασφάλειας σε τρίτες χώρες, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία	(73) Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να διενεργούν ελέγχους σε μεταχειρισμένα οχήματα που πρόκειται να εξαχθούν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου***. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να οριστεί ως τομέας ελέγχου προτεραιότητας που καθιστά δυνατή τη διενέργεια ενισχυμένων τελωνειακών ελέγχων και την ανάληψη συντονισμένης δράσης μεταξύ των τελωνειακών αρχών***. Σημαντικό ποσοστό των μεταχειρισμένων οχημάτων που εξέρχονται από την Ένωση προορίζονται για χώρες στις οποίες έχουν θεσπιστεί ή ενδέχεται να θεσπιστούν απαιτήσεις εισαγωγής, όπως απαιτήσεις σχετικά με την ηλικία του οχήματος ή τις εκπομπές του. Είναι σημαντικό οι τελωνειακές αρχές να είναι σε θέση να επαληθεύουν ηλεκτρονικά και αυτόματα, μέσω του περιβάλλοντος ενιαίας θυρίδας της ΕΕ για τα τελωνεία***, ή μέσω ειδικών τελωνειακών ελέγχων***, αν ένα μεταχειρισμένο όχημα που πρόκειται να εξαχθεί συμμορφώνεται με τις εν λόγω απαιτήσεις, όταν οι πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω απαιτήσεις κοινοποιούνται

της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό των εν λόγω απαιτήσεων.

επίσημα στην Επιτροπή από τις σχετικές τρίτες χώρες. Για την προστασία του περιβάλλοντος και της οδικής ασφάλειας σε τρίτες χώρες, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τον καθορισμό των εν λόγω απαιτήσεων.

_____ _____

[63] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 952/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του ενωσιακού τελωνειακού κώδικα (ΕΕ L 269 της 10.10.2013, σ. 1).

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 76

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(76) Οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να καλύπτουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων και για την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Κάθε χρόνο, οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να καλύπτουν τουλάχιστον το 10 % των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και των φορέων εκμετάλλευσης. Οι εγκαταστάσεις των φορέων επισκευής και συντήρησης θα πρέπει επίσης να υπόκεινται σε επιθεώρηση. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι επιθεωρήσεις που διενεργούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι συμπληρωματικές προς τις επιθεωρήσεις για τη μεταφορά οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι οποίες	(76) Οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να καλύπτουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων και για την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Κάθε χρόνο, οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να καλύπτουν τουλάχιστον το 10 % των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και των φορέων εκμετάλλευσης. Οι εγκαταστάσεις των φορέων επισκευής και συντήρησης***, τα σημεία συλλογής και άλλες εγκαταστάσεις και οικονομικοί φορείς που μπορεί να υποβάλλουν σε επεξεργασία οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους ή να πωλούν μεταχειρισμένα οχήματα ή τα ανταλλακτικά και τα κατασκευαστικά***

ρυθμίζονται εκτενώς στον κανονισμό [Υπηρεσία Εκδόσεων: νέος κανονισμός για τις μεταφορές αποβλήτων].

στοιχεία τους θα πρέπει επίσης να υπόκεινται σε επιθεώρηση. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι επιθεωρήσεις που διενεργούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι συμπληρωματικές προς τις επιθεωρήσεις για τη μεταφορά οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι οποίες ρυθμίζονται εκτενώς στον κανονισμό [Υπηρεσία Εκδόσεων: νέος κανονισμός για τις μεταφορές αποβλήτων].

Or. en

Τροπολογία 409
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 76

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(76) Οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να καλύπτουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων και για την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Κάθε χρόνο, οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να καλύπτουν τουλάχιστον το ***10 %*** των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και των φορέων εκμετάλλευσης. Οι εγκαταστάσεις των φορέων επισκευής και συντήρησης θα πρέπει επίσης να υπόκεινται σε επιθεώρηση. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι επιθεωρήσεις που διενεργούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι συμπληρωματικές προς τις επιθεωρήσεις για τη μεταφορά οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι οποίες ρυθμίζονται εκτενώς στον κανονισμό [Υπηρεσία Εκδόσεων: νέος κανονισμός για τις μεταφορές αποβλήτων].	(76) Οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να καλύπτουν τη συμμόρφωση με τις διατάξεις για την εξαγωγή μεταχειρισμένων οχημάτων και για την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Κάθε χρόνο, οι επιθεωρήσεις θα πρέπει να καλύπτουν τουλάχιστον το ***20 %*** των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας και των φορέων εκμετάλλευσης. Οι εγκαταστάσεις των φορέων επισκευής και συντήρησης θα πρέπει επίσης να υπόκεινται σε επιθεώρηση. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι επιθεωρήσεις που διενεργούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι συμπληρωματικές προς τις επιθεωρήσεις για τη μεταφορά οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, οι οποίες ρυθμίζονται εκτενώς στον κανονισμό [Υπηρεσία Εκδόσεων: νέος κανονισμός για τις μεταφορές αποβλήτων].

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 77

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(77) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν μηχανισμούς συνεργασίας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, ώστε οι επιθεωρήσεις να μπορούν να πραγματοποιούνται με αποτελεσματικό τρόπο. Οι μηχανισμοί αυτοί θα πρέπει να επιτρέπουν την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, τα οποία είναι απαραίτητα για την παρακολούθηση των οχημάτων και τον έλεγχο της ορθής επεξεργασίας τους όταν φθάνουν στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους.	(77) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν μηχανισμούς συνεργασίας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, ώστε οι επιθεωρήσεις να μπορούν να πραγματοποιούνται με αποτελεσματικό τρόπο***, με στόχο τη διευκόλυνση της πρόληψης και του εντοπισμού της παράνομης επεξεργασίας και εξαγωγής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την οριστική αντιμετώπιση του ζητήματος των «αγνοούμενων οχημάτων»***. Οι μηχανισμοί αυτοί θα πρέπει να επιτρέπουν την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων, τα οποία είναι απαραίτητα για την παρακολούθηση των οχημάτων και τον έλεγχο της ορθής επεξεργασίας τους όταν φθάνουν στο στάδιο του τέλους του κύκλου ζωής τους.

Or. en

Τροπολογία 411
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 78

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(78) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα επιβολής για την αντιμετώπιση της παράνομης επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να αποτρέπεται η βλάβη στο περιβάλλον ή στην ανθρώπινη υγεία που οφείλεται σε τέτοιες δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, σε	(78) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα επιβολής για την αντιμετώπιση της παράνομης επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου***, αφενός,*** να αποτρέπεται η βλάβη στο περιβάλλον ή στην ανθρώπινη υγεία που οφείλεται σε τέτοιες δραστηριότητες ***και,***

κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που επεξεργάζεται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους χωρίς έγκυρη άδεια ή κατά παράβαση των όρων ή των απαιτήσεων που καθορίζονται στην άδεια θα πρέπει να επιβάλλονται κυρώσεις. Επίσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάζουν το ενδεχόμενο λήψης άλλων μέτρων, όπως η ανάκληση της άδειας ή η αναστολή των δραστηριοτήτων ενός φορέα εκμετάλλευσης, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.

αφετέρου, να αντιμετωπίζεται το ζήτημα των αγνοούμενων οχημάτων και των μη συμμορφούμενων εξαγόμενων οχημάτων. Ως εκ τούτου, σε κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που επεξεργάζεται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους χωρίς έγκυρη άδεια ή κατά παράβαση των όρων ή των απαιτήσεων που καθορίζονται στην άδεια θα πρέπει να επιβάλλονται κυρώσεις. Επίσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάζουν το ενδεχόμενο λήψης άλλων μέτρων, όπως η ανάκληση της άδειας ή η αναστολή των δραστηριοτήτων ενός φορέα εκμετάλλευσης, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 78

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(78) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα επιβολής για την αντιμετώπιση της παράνομης επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να αποτρέπεται η βλάβη στο περιβάλλον ή στην ***ανθρώπινη*** υγεία που οφείλεται σε τέτοιες δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, σε κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που επεξεργάζεται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους χωρίς έγκυρη άδεια ή κατά παράβαση των όρων ή των απαιτήσεων που καθορίζονται στην άδεια θα πρέπει να επιβάλλονται κυρώσεις. Επίσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάζουν το ενδεχόμενο λήψης άλλων μέτρων, όπως η ανάκληση της άδειας ή η αναστολή των δραστηριοτήτων ενός φορέα εκμετάλλευσης, προκειμένου να	(78) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα επιβολής για την αντιμετώπιση της παράνομης επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, προκειμένου να αποτρέπεται η βλάβη στο περιβάλλον ή στην υγεία που οφείλεται σε τέτοιες δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, σε κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που επεξεργάζεται οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους χωρίς έγκυρη άδεια ή κατά παράβαση των όρων ή των απαιτήσεων που καθορίζονται στην άδεια θα πρέπει να επιβάλλονται κυρώσεις. Επίσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάζουν το ενδεχόμενο λήψης άλλων μέτρων, όπως η ανάκληση της άδειας ή η αναστολή των δραστηριοτήτων ενός φορέα εκμετάλλευσης, προκειμένου να

διασφαλιστεί η αποτελεσματική συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.

διασφαλιστεί η αποτελεσματική συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό.

Or. en

Τροπολογία 413
Sara Matthieu, David Cormand

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 78 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
	(78α) Προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, θα πρέπει να δημιουργηθεί δίκτυο συντονισμού της επιβολής και να εποπτεύεται από την Επιτροπή. Το εν λόγω δίκτυο θα πρέπει να έχει ως στόχο τη διεξαγωγή συζήτησης σχετικά με τα επαναλαμβανόμενα προβλήματα που αφορούν την επιβολή, την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και τη εξέταση ενός εναρμονισμένου πλαισίου για τη θέσπιση διορθωτικών μέτρων και κυρώσεων.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 86

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(86) Τα αγνοούμενα οχήματα έχουν αναγνωριστεί ως μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις εφαρμογής της οδηγίας 2000/53/ΕΚ. Η απουσία αποτελεσματικού συστήματος που να επιτρέπει την ανταλλαγή πληροφοριών σε	(86) Τα αγνοούμενα οχήματα έχουν αναγνωριστεί ως μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις εφαρμογής της οδηγίας 2000/53/ΕΚ. Η απουσία αποτελεσματικού συστήματος που να επιτρέπει την ανταλλαγή πληροφοριών σε

πραγματικό χρόνο μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με την κατάσταση ταξινόμησης των οχημάτων εμποδίζει την ιχνηλασιμότητα και έχει αναγνωριστεί ως λόγος για τον μεγάλο αριθμό «αγνοούμενων οχημάτων» στην Ένωση. Για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα, η Επιτροπή θα πρέπει να προτείνει αναθεώρηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων[67]. Η αναθεώρηση αυτή θα πρέπει να απαιτεί από τα κράτη μέλη να καταγράφουν ηλεκτρονικά, για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στο έδαφός τους, δεδομένα που επιτρέπουν την κατάλληλη τεκμηρίωση των λόγων ακύρωσης της ταξινόμησης ενός οχήματος, ιδίως εάν ένα όχημα έχει υποβληθεί σε επεξεργασία ως όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, έχει ταξινομηθεί εκ νέου σε άλλο κράτος μέλος, έχει εξαχθεί σε τρίτη χώρα εκτός της Ένωσης ή έχει κλαπεί. Επιπλέον, για να αποτραπεί η παράνομη αποσυναρμολόγηση ή εξαγωγή οχημάτων που έχουν διαγραφεί προσωρινά από την ταξινόμηση, οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να υποχρεούνται να αναφέρουν αμέσως τυχόν αλλαγές στην ιδιοκτησία τους στην εθνική αρχή ταξινόμησης οχημάτων. Οι τροποποιήσεις αυτές συμπληρώνουν και βασίζονται στις υφιστάμενες απαιτήσεις για τα κράτη μέλη όσον αφορά την ηλεκτρονική καταχώριση δεδομένων για όλα τα οχήματα που είναι ταξινομημένα στο έδαφός τους.

[67] Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57).

πραγματικό χρόνο μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με την κατάσταση ταξινόμησης των οχημάτων εμποδίζει την ιχνηλασιμότητα και έχει αναγνωριστεί ως λόγος για τον μεγάλο αριθμό «αγνοούμενων οχημάτων» στην Ένωση. Για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα, η Επιτροπή θα πρέπει να προτείνει***, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος,*** αναθεώρηση της οδηγίας 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων[67]. Η αναθεώρηση αυτή θα πρέπει να απαιτεί από τα κράτη μέλη να καταγράφουν ηλεκτρονικά, για τα οχήματα που έχουν ταξινομηθεί στο έδαφός τους, δεδομένα που επιτρέπουν την κατάλληλη τεκμηρίωση των λόγων ακύρωσης της ταξινόμησης ενός οχήματος, ιδίως εάν ένα όχημα έχει υποβληθεί σε επεξεργασία ως όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του σε εγκεκριμένη εγκατάσταση επεξεργασίας, έχει ταξινομηθεί εκ νέου σε άλλο κράτος μέλος, έχει εξαχθεί σε τρίτη χώρα εκτός της Ένωσης ή έχει κλαπεί. Επιπλέον, για να αποτραπεί η παράνομη αποσυναρμολόγηση ή εξαγωγή οχημάτων που έχουν διαγραφεί προσωρινά από την ταξινόμηση, οι ιδιοκτήτες οχημάτων θα πρέπει να υποχρεούνται να αναφέρουν αμέσως τυχόν αλλαγές στην ιδιοκτησία τους στην εθνική αρχή ταξινόμησης οχημάτων. Οι τροποποιήσεις αυτές συμπληρώνουν και βασίζονται στις υφιστάμενες απαιτήσεις για τα κράτη μέλη όσον αφορά την ηλεκτρονική καταχώριση δεδομένων για όλα τα οχήματα που είναι ταξινομημένα στο έδαφός τους.

[67] Οδηγία 1999/37/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με τα έγγραφα κυκλοφορίας οχημάτων (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 57).

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 87

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(87) Λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και να ληφθεί υπόψη η επιστημονική πρόοδος, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον και στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Η Επιτροπή θα πρέπει να συμπεριλάβει, στην έκθεσή της, αξιολόγηση των διατάξεων σχετικά με τον σχεδιασμό νέων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των στόχων για τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης, τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων των στόχων ανακύκλωσης, και σχετικά με τις κυρώσεις, καθώς και αξιολόγηση της ανάγκης και της σκοπιμότητας περαιτέρω επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε ορισμένα οχήματα της κατηγορίας L, βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους. Η αξιολόγηση αυτή θα πρέπει να επικεντρωθεί όχι μόνο σε πτυχές που αφορούν τη μεταχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, αλλά και στη συνάφεια και την προστιθέμενη αξία του καθορισμού απαιτήσεων σχεδιασμού.	(87) Λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και να ληφθεί υπόψη η επιστημονική πρόοδος, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον και στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Η Επιτροπή θα πρέπει να συμπεριλάβει, στην έκθεσή της, αξιολόγηση των διατάξεων σχετικά με τον σχεδιασμό νέων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των στόχων για τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης, τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων των στόχων ανακύκλωσης, και σχετικά με τις κυρώσεις, καθώς και αξιολόγηση της ανάγκης και της σκοπιμότητας περαιτέρω επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε ορισμένα οχήματα της κατηγορίας L, βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους. Η αξιολόγηση αυτή θα πρέπει να επικεντρωθεί όχι μόνο σε πτυχές που αφορούν τη μεταχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, αλλά και στη συνάφεια και την προστιθέμενη αξία του καθορισμού απαιτήσεων σχεδιασμού***, όπως και στον αντίκτυπο των μέτρων που στοχεύουν στην αντιμετώπιση του ζητήματος των «αγνοούμενων οχημάτων» και ειδικότερα της παράνομης επεξεργασίας και εξαγωγής οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους***.

Or. en

Τροπολογία 416
Laurent Castillo

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 87

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(87) Λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και να ληφθεί υπόψη η επιστημονική πρόοδος, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον και στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Η Επιτροπή θα πρέπει να συμπεριλάβει, στην έκθεσή της, αξιολόγηση των διατάξεων σχετικά με τον σχεδιασμό νέων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των στόχων για τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης, τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων των στόχων ανακύκλωσης, και σχετικά με τις κυρώσεις, καθώς και αξιολόγηση της ανάγκης και της σκοπιμότητας περαιτέρω επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε ορισμένα οχήματα της κατηγορίας L, βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους. Η αξιολόγηση αυτή θα πρέπει να επικεντρωθεί όχι μόνο σε πτυχές που αφορούν τη μεταχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, αλλά και στη συνάφεια και την προστιθέμενη αξία του καθορισμού απαιτήσεων σχεδιασμού.	(87) Λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και να ληφθεί υπόψη η επιστημονική πρόοδος, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον και στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς***, λαμβάνοντας επίσης υπόψη και τις εξαγωγές που περιλαμβάνουν την παράνομη μεταφορά***. Η Επιτροπή θα πρέπει να συμπεριλάβει, στην έκθεσή της, αξιολόγηση των διατάξεων σχετικά με τον σχεδιασμό νέων οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των στόχων για τη δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης, τη διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων των στόχων ανακύκλωσης, και σχετικά με τις κυρώσεις, καθώς και αξιολόγηση της ανάγκης και της σκοπιμότητας περαιτέρω επέκτασης του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε ορισμένα οχήματα της κατηγορίας L, βαρέα επαγγελματικά οχήματα και τα ρυμουλκούμενά τους. Η αξιολόγηση αυτή θα πρέπει να επικεντρωθεί όχι μόνο σε πτυχές που αφορούν τη μεταχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, αλλά και στη συνάφεια και την προστιθέμενη αξία του καθορισμού απαιτήσεων σχεδιασμού.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 95

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(95) Η εφαρμογή όλων των διατάξεων που αφορούν οχήματα των κατηγοριών ***L3e-L7e***, M_2, M_3, N_2, N_3 και Ο θα πρέπει να αναβληθεί προκειμένου να δοθεί επαρκής χρόνος στους φορείς εκμετάλλευσης για να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό όσον αφορά τις άδειες για εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας που είναι ικανές να προβαίνουν σε απορρύπανση και περαιτέρω επεξεργασία των εν λόγω οχημάτων.	(95) Η εφαρμογή όλων των διατάξεων που αφορούν οχήματα των κατηγοριών ***L1e-L7e***, M_2, M_3, N_2, N_3 και Ο θα πρέπει να αναβληθεί προκειμένου να δοθεί επαρκής χρόνος στους φορείς εκμετάλλευσης για να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό όσον αφορά τις άδειες για εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας που είναι ικανές να προβαίνουν σε απορρύπανση και περαιτέρω επεξεργασία των εν λόγω οχημάτων.

Or. en

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

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 97

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή	*Τροπολογία*
(97) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η συμβολή στη λειτουργία της ενιαίας αγοράς, η πρόληψη και η μείωση των δυσμενών επιπτώσεων από τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας της ***ανθρώπινης*** υγείας και του περιβάλλοντος, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της ανάγκης εναρμόνισης, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της	(97) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η συμβολή στη λειτουργία της ενιαίας αγοράς, η πρόληψη και η μείωση των δυσμενών επιπτώσεων από τη διαχείριση οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας της υγείας και του περιβάλλοντος, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της ανάγκης εναρμόνισης, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5

επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

Or. en