Parlamento Europeo
2024-2029

Comisión de Medio Ambiente, Clima y Seguridad Alimentaria
Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor

2023/0284(COD)

24,2.2025

ENMIENDAS
212 - 418

Proyecto de informe
Jens Gieseke, Paulius Saudargas
(PE768.004v01-00)

Requisitos de circularidad aplicables al diseño de los vehículos y a la gestión de los vehículos al final de su vida útil, modificación de los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) 2019/1020 y derogación de las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE

Propuesta de Reglamento
(COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))

AM_Com_LegReport

Enmienda 212
Laurent Castillo

Propuesta de Reglamento
Visto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114,	Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114 ***y su artículo 192, apartado 1, en relación con los artículos 14 a 45, 46 y 48 del presente Reglamento***,

Or. en

Enmienda 213
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Visto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular ***su artículo*** 114,	Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular ***sus artículos*** 114 ***y 192***,

Or. en

Justificación

La presente propuesta fusiona la legislación sobre homologación de tipo con el artículo 114 como base jurídica y la legislación sobre vehículos al final de su vida útil con el artículo 192 como base jurídica. Por lo tanto, es pertinente una doble base jurídica, como ocurre en el caso del Reglamento relativo a las pilas y baterías.

Enmienda 214
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Visto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular ***su artículo*** 114,	Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular ***sus artículos*** 114 ***y 192***,

Or. en

Enmienda 215
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Propuesta de Reglamento
Considerando 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(1) La Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2019 sobre «El Pacto Verde Europeo»[37] ***(en lo sucesivo, el «Pacto Verde Europeo») es la nueva estrategia de crecimiento de Europa cuyo*** objetivo ***es transformar la Unión en una sociedad equitativa y próspera, con*** una economía ***moderna,*** que utiliza eficientemente los recursos ***y competitiva,*** en la que ***no haya*** emisiones ***netas de gases de efecto invernadero en 2050 y*** el crecimiento económico ***esté disociado del uso de los recursos. Con vistas a que las políticas sobre productos de la Unión contribuyan a la reducción de las emisiones de carbono a escala mundial, es necesario garantizar que los productos comercializados y vendidos en la Unión se obtengan, fabriquen y traten al final de su vida útil de un modo*** sostenible.	(1) La Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2019 sobre «El Pacto Verde Europeo»[37] ***tiene por*** objetivo ***crear*** una economía ***más sostenible y*** que utiliza eficientemente los recursos***, pero no es una estrategia de crecimiento convencional, ya que prioriza la sostenibilidad y la intervención reguladora por encima del crecimiento económico, la creación de empleo y la competitividad industrial. Una preocupación clave es su impacto en la industria automovilística europea,*** en la que ***los estrictos objetivos de*** emisiones ***y los mandatos de electrificación ejercen una presión significativa sobre los fabricantes de automóviles. Los fabricantes europeos se enfrentan a una intensa competencia mundial, en particular de China y los Estados Unidos, donde las subvenciones estatales y las políticas industriales ofrecen ventajas estratégicas. Los elevados costes de la transición a la producción de vehículos eléctricos podrían suponer una carga desproporcionada para las pequeñas y medianas empresas (pymes) de la cadena de suministro automovilística. Este cambio podría suponer la pérdida de puestos de trabajo y la aparición de***

perturbaciones económicas, ya que la incertidumbre normativa plantea retos adicionales para la inversión a largo plazo. Además, los fabricantes que superan los objetivos de emisiones de CO_2 se enfrentan actualmente a multas de 95 EUR por gramo por vehículo, lo que podría costar a la industria miles de millones. Si bien estas sanciones tienen por objeto impulsar la reducción de las emisiones, solo sirven para añadir presión financiera al sector, obstaculizar la inversión en innovación y socavar la competitividad. Si bien las consideraciones medioambientales son importantes, las políticas deben diseñarse para evitar socavar la fortaleza del mercado, la resiliencia industrial y la asequibilidad de los consumidores. Hace falta un enfoque equilibrado para fomentar la innovación y la sostenibilidad, al tiempo que se apoya el crecimiento económico ***y la prosperidad. La revisión de la Directiva relativa a los vehículos al final de su vida útil debe reforzar las obligaciones de reciclado y economía circular de tal manera que se impulse la competitividad y el crecimiento*** sostenible ***de los fabricantes, proveedores, empresas de desmontaje o reciclaje, mercados de chatarra, consumidores, reguladores, gestores de residuos, recicladores de baterías de vehículos eléctricos y proveedores de logística, en lugar de imponerles costes de cumplimiento o cargas reglamentarias excesivos.***

---

[37] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: El Pacto Verde Europeo [COM(2019) 640 final].

[37] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: El Pacto Verde Europeo [COM(2019) 640 final].

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(1) La Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2019 sobre «El Pacto Verde Europeo»[37] (en lo sucesivo, el «Pacto Verde Europeo») es la nueva estrategia de crecimiento de Europa cuyo objetivo es transformar la Unión en una sociedad equitativa y próspera, con una economía moderna, que utiliza eficientemente los recursos y competitiva, en la que no haya emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050 y el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos. Con vistas a que las políticas sobre productos de la Unión contribuyan a la reducción de las emisiones de carbono a escala mundial, es necesario garantizar que los productos comercializados y vendidos en la Unión se obtengan, fabriquen y traten al final de su vida útil de un modo sostenible.	(1) La Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2019 sobre «El Pacto Verde Europeo»[37] (en lo sucesivo, el «Pacto Verde Europeo») es la nueva estrategia de crecimiento de Europa cuyo objetivo es transformar la Unión en una sociedad equitativa y próspera, con una economía moderna, que utiliza eficientemente los recursos y competitiva, en la que no haya emisiones netas de gases de efecto invernadero ***a más tardar*** en 2050 ***(«neutralidad climática»)respetando los límites planetarios*** y ***en la que*** el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos. Con vistas a que las políticas sobre productos de la Unión contribuyan a la reducción de las emisiones de carbono a escala mundial, es necesario garantizar que los productos comercializados y vendidos en la Unión se obtengan, fabriquen y traten al final de su vida útil de un modo sostenible.
[37] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: El Pacto Verde Europeo [COM(2019) 640 final].	[37] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: El Pacto Verde Europeo [COM(2019) 640 final].

Or. en

Enmienda 217
Anja Arndt

Propuesta de Reglamento
Considerando 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(1) La Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2019 sobre «El Pacto Verde Europeo»[37] (en lo sucesivo, el «Pacto Verde Europeo») es la nueva estrategia de ***crecimiento*** de Europa cuyo objetivo es transformar la Unión en una sociedad ***equitativa y próspera, con una economía moderna, que utiliza eficientemente los recursos y competitiva,*** en la que no haya emisiones netas de gases de efecto invernadero ***en*** 2050 ***y el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos***. ***Con vistas a que las políticas sobre productos*** de la Unión ***contribuyan a la*** reducción de las emisiones de carbono ***a escala mundial, es necesario garantizar que los productos comercializados y vendidos en la Unión se obtengan, fabriquen y traten al final de su vida útil de un modo sostenible***.	(1) La Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2019 sobre «El Pacto Verde Europeo»[37] (en lo sucesivo, el «Pacto Verde Europeo») es la nueva estrategia de ***decrecimiento*** de Europa cuyo objetivo es transformar la Unión en una ***economía pobre en industria con una*** sociedad ***cada vez más empobrecida,*** en la que ***supuestamente*** no haya emisiones netas de gases de efecto invernadero ***desde el año*** 2050 ***gracias a una reducción específica de la producción y el consumo***. ***La política económica*** de la Unión ***conducirá a la producción e importación de los productos necesarios en terceros países. Por lo tanto, no cabe esperar una*** reducción ***significativa*** de las emisiones de carbono.
[37] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «El Pacto Verde Europeo» [COM(2019) 640 final].	[37] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «El Pacto Verde Europeo» [COM(2019) 640 final].

Or. de

Enmienda 218
Beatrice Timgren

Propuesta de Reglamento
Considerando 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(2) El sector automovilístico contribuye en gran medida a la utilización de recursos energéticos y materiales por parte de la Unión y, por tanto, a la generación de gases de efecto invernadero.	(2) El sector automovilístico contribuye en gran medida a la utilización de recursos energéticos y materiales por parte de la Unión y, por tanto, a la generación de gases de efecto invernadero.

La producción de vehículos en terceros países que se introducen en la Unión contribuye a la generación de gases de efecto invernadero a escala mundial, lo cual tiene a su vez, un impacto medioambiental negativo en la Unión. ***El paso del uso de combustibles fósiles en los vehículos a una movilidad sin emisiones, tal como se prevé en el paquete de medidas «Objetivo 55», es uno de los requisitos previos para alcanzar el objetivo de neutralidad climática en 2050. Reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero del sector automovilístico vinculadas a la fase de uso de los vehículos. La industria automovilística es uno de los mayores usuarios de aluminio, acero y plástico primarios en relación con la fabricación de vehículos nuevos introducidos en el mercado de la Unión. Esto puede suponer un impacto medioambiental significativo debido a la energía necesaria para la extracción y la transformación de estos materiales. La huella ambiental de la fabricación de vehículos nuevos podría aumentar con la electrificación del parque que está en curso, así como debido a un uso más generalizado de la electrónica en futuros modelos, que requieren una cantidad considerable de materias primas fundamentales y estratégicas y metales preciosos, como el cobre y los metales de tierras raras. El resultado de estos cambios es que la fase de producción podría tener una huella ambiental mayor que la fase de uso de los vehículos. Además, los requisitos actuales de la legislación de la Unión en materia de gestión de residuos dan lugar a una recuperación insuficiente de los recursos de los vehículos al final de su vida útil, y existe un gran potencial para aumentar la cantidad y la calidad de las piezas, componentes y materiales que deben ser objeto de reutilización, remanufacturación, reacondicionamiento y reciclado procedentes de los vehículos al final de su vida útil. Para hacer frente a***

La producción de vehículos en terceros países que se introducen en la Unión contribuye a la generación de gases de efecto invernadero a escala mundial, lo cual tiene a su vez, un impacto medioambiental negativo en la Unión. La economía circular ***debe priorizar verdaderamente la prolongación de la vida útil de los vehículos, la reutilización de piezas y la reparabilidad frente al desguace prematuro. Fomentar el reacondicionamiento responsable y la exportación de vehículos usados funcionales, en lugar de imponer clasificaciones rígidas de los VFU, puede dar lugar a mejores resultados medioambientales al reducir*** la necesidad de ***nueva producción y una generación excesiva de residuos***.

estos impactos medioambientales y contribuir a la descarbonización del sector, es necesario mejorar el funcionamiento del mercado único y promover la transición de la industria automovilística a una economía circular. Esto está en consonancia con la Comunicación de la Comisión, de 11 de marzo de 2020, titulada «Nuevo Plan de acción para la economía circular ***por una Europa más limpia y más competitiva»[38], en la que se pedía una revisión de las normas actuales para «promover modelos de negocio más circulares que vinculen el diseño al tratamiento aplicado al final de la vida útil, [...] estudiar reglas sobre el contenido reciclado obligatorio de determinados materiales [...] y [...] mejorar la eficiencia del reciclado». El Consejo[39] y el Parlamento[40] también destacaron*** la necesidad ***de nuevas normas de la Unión sobre estas cuestiones que sustituyan a las normas existentes sobre la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización y sobre los vehículos al final de su vida útil***.

---

[38] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 11 de marzo de 2020: «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva» [COM(2020) 98 final].

[39] Conclusiones del Consejo de 17 de diciembre de 2020, «Hacer que la recuperación sea circular y ecológica».

[40] Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de febrero de 2021, sobre el nuevo Plan de acción para la economía circular.

---

[38] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 11 de marzo de 2020: «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva» [COM(2020) 98 final].

[39] Conclusiones del Consejo de 17 de diciembre de 2020, «Hacer que la recuperación sea circular y ecológica».

[40] Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de febrero de 2021, sobre el nuevo Plan de acción para la economía circular.

Or. en

Enmienda 219
Anja Arndt

Propuesta de Reglamento
Considerando 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(2) El sector automovilístico contribuye ***en gran medida*** a la utilización de recursos energéticos y materiales por parte de la Unión ***y, por tanto, a la generación de gases de efecto invernadero. La producción de vehículos en terceros países que se introducen en la Unión contribuye a la generación de gases de efecto invernadero a escala mundial, lo cual tiene a su vez, un impacto medioambiental negativo en la Unión***. El paso del uso de combustibles fósiles en los vehículos a una movilidad sin emisiones, tal como se prevé en el paquete de medidas «Objetivo 55», es ***uno de los requisitos previos para alcanzar el objetivo de neutralidad climática en 2050***. ***Reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero del sector automovilístico vinculadas a la fase de uso de los vehículos.*** La industria automovilística es uno de los mayores usuarios de aluminio, ***acero*** y plástico primarios en relación con la fabricación de vehículos nuevos introducidos en el mercado de la Unión. ***Esto puede suponer*** un impacto medioambiental significativo ***debido a la energía necesaria para la extracción y la transformación de estos materiales***. La huella ambiental de la fabricación de vehículos nuevos podría aumentar con la electrificación del parque que está en curso, así como debido a un uso más generalizado de la electrónica en futuros modelos, ***que*** requieren una cantidad considerable de materias primas fundamentales y estratégicas y metales preciosos, como el cobre y los metales de tierras raras. El resultado de estos cambios es que la fase de producción podría tener una huella ambiental mayor que la fase de	(2) El sector automovilístico contribuye a la utilización de recursos energéticos y materiales por parte de la Unión. El paso del uso de combustibles fósiles en los vehículos a una movilidad sin emisiones, tal como se prevé en el paquete de medidas «Objetivo 55», es ***un engaño para los ciudadanos, ya que no existe la movilidad sin emisiones. Los vehículos eléctricos también causan emisiones de producción, generación de energía y recuperación***. La industria automovilística es uno de los mayores usuarios de aluminio, ***tierras raras*** y plástico primarios en relación con la fabricación de vehículos nuevos ***eléctricos*** introducidos en el mercado de la Unión. ***La extracción y transformación de estos materiales supone*** un impacto medioambiental significativo. La huella ambiental de la fabricación de vehículos nuevos podría aumentar con la electrificación del parque que está en curso, así como debido a un uso más generalizado de la electrónica en futuros modelos, ***los vehículos eléctricos*** requieren una cantidad considerable de materias primas fundamentales y estratégicas y metales preciosos, como el cobre y los metales de tierras raras. El resultado de estos cambios es que la fase de producción podría tener una huella ambiental mayor que la fase de uso de los vehículos. Para ***mantener la industria automovilística y la movilidad de los ciudadanos***, es necesario ***garantizar*** el funcionamiento del mercado único ***con arreglo a las condiciones de la economía de libre mercado*** y ***apoyar*** la transición de la industria automovilística a una economía circular. ***La transición forzada a los vehículos eléctricos ha demostrado ser***

uso de los vehículos. ***Además, los requisitos actuales de la legislación de la Unión en materia de gestión de residuos dan lugar a una recuperación insuficiente de los recursos de los vehículos al final de su vida útil, y existe un gran potencial para aumentar la cantidad y la calidad de las piezas, componentes y materiales que deben ser objeto de reutilización, remanufacturación, reacondicionamiento y reciclado procedentes de los vehículos al final de su vida útil.*** Para ***hacer frente a estos impactos medioambientales y contribuir a la descarbonización del sector***, es necesario ***mejorar*** el funcionamiento del mercado único y ***promover*** la transición de la industria automovilística a una economía circular. ***Esto está en consonancia con la Comunicación de la Comisión, de 11 de marzo de 2020, titulada «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva»[38], en la que se pedía una revisión de las normas actuales para «promover modelos de negocio más circulares que vinculen el diseño al tratamiento aplicado al final de la vida útil, [...] estudiar reglas sobre el contenido reciclado obligatorio de determinados materiales [...] y [...] mejorar la eficiencia del reciclado». El Consejo[39] y el Parlamento[40] también destacaron la necesidad de nuevas normas de la Unión sobre estas cuestiones que sustituyan a las normas existentes sobre la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización y sobre los vehículos al final de su vida útil.***

perjudicial para el medio ambiente, los trabajadores que extraen tierras raras y los hogares de bajos ingresos. Con menos regulación, el sector de la automoción puede impulsar la innovación hacia la reutilización responsable, el reciclaje y la gestión de residuos.

---

[38] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 11 de marzo de 2020: «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva» [COM(2020) 98

final].

[39] Conclusiones del Consejo de 17 de diciembre de 2020, «Hacer que la recuperación sea circular y ecológica».

[40] Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de febrero de 2021, sobre el nuevo Plan de acción para la economía circular.

Or. de

Enmienda 220
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(2) El sector automovilístico contribuye en gran medida a la utilización de recursos energéticos y materiales por parte de la Unión y, por tanto, a la generación de gases de efecto invernadero. La producción de vehículos en terceros países que se introducen en la Unión contribuye a la generación de gases de efecto invernadero a escala mundial, lo cual tiene a su vez, un impacto medioambiental negativo en la Unión. El paso del uso de combustibles fósiles en los vehículos a una movilidad sin emisiones, tal como se prevé en el paquete de medidas «Objetivo 55», es uno de los requisitos previos para alcanzar el objetivo de neutralidad climática en 2050. Reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero del sector automovilístico vinculadas a la fase de uso de los vehículos. La industria automovilística es uno de los mayores usuarios de aluminio, acero y plástico primarios en relación con la fabricación de vehículos nuevos introducidos en el mercado de la Unión. Esto puede suponer un impacto medioambiental significativo debido a la energía necesaria para la extracción y la transformación de estos	(2) El sector automovilístico contribuye en gran medida a la utilización de recursos energéticos y materiales por parte de la Unión y, por tanto, a la generación de gases de efecto invernadero. La producción de vehículos en terceros países que se introducen en la Unión contribuye a la generación de gases de efecto invernadero a escala mundial, lo cual tiene a su vez, un impacto medioambiental negativo en la Unión. El paso del uso de combustibles fósiles en los vehículos a una movilidad sin emisiones, tal como se prevé en el paquete de medidas «Objetivo 55», es uno de los requisitos previos para alcanzar el objetivo de neutralidad climática en 2050. Reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero del sector automovilístico vinculadas a la fase de uso de los vehículos. ***Sin embargo, el uso creciente de materiales y técnicas que obstaculizan la reparación, la falta de disponibilidad de piezas de recambio y de actualizaciones de software, y la ausencia de medidas en el Derecho de la Unión para fomentar la reparación, la remanufacturación, la retroadaptación y la sustitución de las piezas y componentes***

materiales. La huella ambiental de la fabricación de vehículos nuevos podría aumentar con la electrificación del parque que está en curso, así como debido a un uso más generalizado de la electrónica ***en futuros modelos***, que requieren una cantidad considerable de materias primas fundamentales y estratégicas y metales preciosos, como el cobre y los metales de tierras raras. El resultado de estos cambios es que la fase de producción podría tener una huella ambiental mayor que la fase de uso de los vehículos. Además, los requisitos actuales de la legislación de la Unión en materia de gestión de residuos dan lugar a una recuperación insuficiente de los recursos de los vehículos al final de su vida útil, y existe un gran potencial para aumentar la cantidad y la calidad de las piezas, componentes y materiales que deben ser objeto de reutilización, remanufacturación, reacondicionamiento y reciclado procedentes de los vehículos al final de su vida útil. Para hacer frente a estos impactos medioambientales ***y*** contribuir a la descarbonización del sector, es necesario mejorar el funcionamiento del mercado único y promover la transición de la industria automovilística a una economía circular. Esto está en consonancia con la Comunicación de la Comisión, de 11 de marzo de 2020, titulada «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva»***[38]***, en la que se pedía una revisión de las normas actuales para «promover modelos de negocio más circulares que vinculen el diseño al tratamiento aplicado al final de la vida útil, [...] estudiar reglas sobre el contenido reciclado obligatorio de determinados materiales [...] y [...] mejorar la eficiencia del reciclado». El Consejo***[39]*** y el Parlamento***[40]*** también destacaron la necesidad de nuevas normas de la Unión sobre estas cuestiones que sustituyan a las normas existentes sobre la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización y sobre los

de vehículos dan lugar a una baja circularidad durante la fase de uso de los vehículos y conducen a una obsolescencia prematura. La industria automovilística es uno de los mayores usuarios de aluminio, acero y plástico primarios en relación con la fabricación de vehículos nuevos introducidos en el mercado de la Unión. Esto puede suponer un impacto medioambiental significativo debido a la energía necesaria para la extracción y la transformación de estos materiales. La huella ambiental de la fabricación de vehículos nuevos podría aumentar con la electrificación del parque que está en curso, ***el crecimiento actual del número de vehículos, el aumento actual del tamaño y el peso de los vehículos,*** así como debido a un uso más generalizado ***y una mayor complejidad*** de la electrónica, que requieren una cantidad considerable de materias primas fundamentales y estratégicas y metales preciosos, como el cobre y los metales de tierras raras ***que tan solo suministran unos pocos países***. El resultado de estos cambios es que la fase de producción podría tener una huella ambiental mayor que la fase de uso de los vehículos ***y una creciente huella ambiental en términos absolutos, y que la industria podría depender cada vez más de las importaciones de materias primas fundamentales, ser vulnerable a las perturbaciones del suministro y, por lo tanto, perder competitividad***. Además, los requisitos actuales de la legislación de la Unión en materia de gestión de residuos dan lugar a una recuperación insuficiente de los recursos de los vehículos al final de su vida útil, y existe un gran potencial para aumentar la cantidad y la calidad de las piezas, componentes y materiales que deben ser objeto de ***reparación,*** reutilización, remanufacturación, reacondicionamiento***, retroadaptación*** y reciclado procedentes de los vehículos ***tanto durante la fase de uso como*** al final de su vida útil. Para hacer frente a estos impactos medioambientales***,*** contribuir a la

vehículos al final de su vida útil.

descarbonización del sector ***y apoyar a la competitividad aumentando la resiliencia de la industria automovilística***, es necesario mejorar el funcionamiento del mercado único y promover la transición de la industria automovilística a una economía circular. Esto está en consonancia con la Comunicación de la Comisión, de 11 de marzo de 2020, titulada «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva», en la que se pedía una revisión de las normas actuales para «promover modelos de negocio más circulares que vinculen el diseño al tratamiento aplicado al final de la vida útil, [...] estudiar reglas sobre el contenido reciclado obligatorio de determinados materiales [...] y [...] mejorar la eficiencia del reciclado». ***Esto también está en consonancia con el Reglamento (UE) 2024/1252 por el que se establece un marco para garantizar un suministro seguro y sostenible de materias primas fundamentales.*** El Consejo y el Parlamento también destacaron la necesidad de nuevas normas de la Unión sobre estas cuestiones que sustituyan a las normas existentes sobre la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización y sobre los vehículos al final de su vida útil.

---

[38] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 11 de marzo de 2020: «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva» [COM(2020) 98 final].

[39] Conclusiones del Consejo de 17 de diciembre de 2020, «Hacer que la recuperación sea circular y ecológica».

[40] Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de febrero de 2021, sobre el nuevo Plan de acción para la economía circular.

---

[38] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 11 de marzo de 2020: «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva» [COM(2020) 98 final].

[39] Conclusiones del Consejo de 17 de diciembre de 2020, «Hacer que la recuperación sea circular y ecológica».

[40] Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de febrero de 2021, sobre el nuevo Plan de acción para la economía circular.

Enmienda 221
Sirpa Pietikäinen

Propuesta de Reglamento
Considerando 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(2) El sector automovilístico contribuye en gran medida a la utilización de recursos energéticos y materiales por parte de la Unión y, por tanto, a la generación de gases de efecto invernadero. La producción de vehículos en terceros países que se introducen en la Unión contribuye a la generación de gases de efecto invernadero a escala mundial, lo cual tiene a su vez, un impacto medioambiental negativo en la Unión. El paso del uso de combustibles fósiles en los vehículos a una movilidad sin emisiones, tal como se prevé en el paquete de medidas «Objetivo 55», es uno de los requisitos previos para alcanzar el objetivo de neutralidad climática en 2050. Reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero del sector automovilístico vinculadas a la fase de uso de los vehículos. La industria automovilística es uno de los mayores usuarios de aluminio, acero y plástico primarios en relación con la fabricación de vehículos nuevos introducidos en el mercado de la Unión. Esto puede suponer un impacto medioambiental significativo debido a la energía necesaria para la extracción y la transformación de estos materiales. La huella ambiental de la fabricación de vehículos nuevos podría aumentar con la electrificación del parque que está en curso, así como debido a un uso más generalizado de la electrónica en futuros modelos, que requieren una cantidad considerable de materias primas fundamentales y estratégicas y metales preciosos, como el cobre y los metales de	(2) ***La Unión Europea tiene una gran dependencia de los materiales importados. Para mejorar la autosuficiencia estratégica y reducir la dependencia de terceros países, la UE debe mejorar el uso de los recursos y la energía. Para hacer frente a los retos, la UE debe adoptar las medidas necesarias para lograr la circularidad de los materiales en circuitos cerrados aumentando la eficiencia de los recursos y la energía, y siguiendo el principio de uso en cascada, el principio de reducir los residuos a través del diseño, la jerarquía de residuos y los principios generales de circularidad. Esto también beneficiará a las industrias europeas, aumentará la competitividad sostenible y proporcionará modelos de negocio sostenibles para un nuevo crecimiento económico.*** El sector automovilístico contribuye en gran medida a la utilización de recursos energéticos y materiales por parte de la Unión y, por tanto, a la generación de gases de efecto invernadero. La producción de vehículos en terceros países que se introducen en la Unión contribuye a la generación de gases de efecto invernadero a escala mundial, lo cual tiene a su vez, un impacto medioambiental negativo en la Unión. El paso del uso de combustibles fósiles en los vehículos a una movilidad sin emisiones, tal como se prevé en el paquete de medidas «Objetivo 55», es uno de los requisitos previos para alcanzar el objetivo de neutralidad climática en 2050. Reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero

tierras raras. El resultado de estos cambios es que la fase de producción podría tener una huella ambiental mayor que la fase de uso de los vehículos. Además, los requisitos actuales de la legislación de la Unión en materia de gestión de residuos dan lugar a una recuperación insuficiente de los recursos de los vehículos al final de su vida útil, y existe un gran potencial para aumentar la cantidad y la calidad de las piezas, componentes y materiales que deben ser objeto de reutilización, remanufacturación, reacondicionamiento y reciclado procedentes de los vehículos al final de su vida útil. Para hacer frente a estos impactos medioambientales y contribuir a la descarbonización del sector, es necesario mejorar el funcionamiento del mercado único y promover la transición de la industria automovilística a una economía circular. Esto está en consonancia con la Comunicación de la Comisión, de 11 de marzo de 2020, titulada «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva»[38], en la que se pedía una revisión de las normas actuales para «promover modelos de negocio más circulares que vinculen el diseño al tratamiento aplicado al final de la vida útil, [...] estudiar reglas sobre el contenido reciclado obligatorio de determinados materiales [...] y [...] mejorar la eficiencia del reciclado». El Consejo[39] y el Parlamento[40] también destacaron la necesidad de nuevas normas de la Unión sobre estas cuestiones que sustituyan a las normas existentes sobre la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización y sobre los vehículos al final de su vida útil.

del sector automovilístico vinculadas a la fase de uso de los vehículos. La industria automovilística es uno de los mayores usuarios de aluminio, acero y plástico primarios en relación con la fabricación de vehículos nuevos introducidos en el mercado de la Unión. Esto puede suponer un impacto medioambiental significativo debido a la energía necesaria para la extracción y la transformación de estos materiales. La huella ambiental de la fabricación de vehículos nuevos podría aumentar con la electrificación del parque que está en curso, así como debido a un uso más generalizado de la electrónica en futuros modelos, que requieren una cantidad considerable de materias primas fundamentales y estratégicas y metales preciosos, como el cobre y los metales de tierras raras. El resultado de estos cambios es que la fase de producción podría tener una huella ambiental mayor que la fase de uso de los vehículos. Además, los requisitos actuales de la legislación de la Unión en materia de gestión de residuos dan lugar a una recuperación insuficiente de los recursos de los vehículos al final de su vida útil, y existe un gran potencial para aumentar la cantidad y la calidad de las piezas, componentes y materiales que deben ser objeto de reutilización, remanufacturación, reacondicionamiento y reciclado procedentes de los vehículos al final de su vida útil. Para hacer frente a estos impactos medioambientales y contribuir a la descarbonización del sector, es necesario mejorar el funcionamiento del mercado único y promover la transición de la industria automovilística a una economía circular. Esto está en consonancia con la Comunicación de la Comisión, de 11 de marzo de 2020, titulada «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva»[38], en la que se pedía una revisión de las normas actuales para «promover modelos de negocio más circulares que vinculen el diseño al tratamiento aplicado al final de la vida útil, [...] estudiar reglas sobre el

contenido reciclado obligatorio de determinados materiales [...] y [...] mejorar la eficiencia del reciclado». El Consejo[39] y el Parlamento[40] también destacaron la necesidad de nuevas normas de la Unión sobre estas cuestiones que sustituyan a las normas existentes sobre la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización y sobre los vehículos al final de su vida útil.

[38] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 11 de marzo de 2020: «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva» [COM(2020) 98 final].

[39] Conclusiones del Consejo de 17 de diciembre de 2020, «Hacer que la recuperación sea circular y ecológica».

[40] Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de febrero de 2021, sobre el nuevo Plan de acción para la economía circular.

[38] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 11 de marzo de 2020: «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva» [COM(2020) 98 final].

[39] Conclusiones del Consejo de 17 de diciembre de 2020, «Hacer que la recuperación sea circular y ecológica».

[40] Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de febrero de 2021, sobre el nuevo Plan de acción para la economía circular.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(2) El sector automovilístico contribuye en gran medida a la utilización de recursos energéticos y materiales por parte de la Unión y, por tanto, a la generación de gases de efecto invernadero. La producción de vehículos en terceros países que se introducen en la Unión contribuye a la generación de gases de	(2) El sector automovilístico contribuye en gran medida a la utilización de recursos energéticos y materiales por parte de la Unión y, por tanto, a la generación de gases de efecto invernadero. La producción de vehículos en terceros países que se introducen en la Unión contribuye a la generación de gases de

efecto invernadero a escala mundial, lo cual tiene a su vez, un impacto medioambiental negativo en la Unión***. El paso del uso de combustibles fósiles en los vehículos a una movilidad sin emisiones, tal como se prevé en el paquete de medidas «Objetivo 55», es uno de los requisitos previos para alcanzar el objetivo de neutralidad climática en 2050. Reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero del sector automovilístico vinculadas a la fase de uso de los vehículos***. La industria automovilística es uno de los mayores usuarios de aluminio, acero y plástico primarios en relación con la fabricación de vehículos nuevos introducidos en el mercado de la Unión. Esto puede suponer un impacto medioambiental significativo debido a la energía necesaria para la extracción y la transformación de estos materiales. La huella ambiental de la fabricación de vehículos nuevos podría aumentar con la electrificación del parque que está en curso, así como debido a un uso más generalizado de la electrónica en futuros modelos, que requieren una cantidad considerable de materias primas fundamentales y estratégicas y metales preciosos, como el cobre y los metales de tierras raras. El resultado de estos cambios es que la fase de producción podría tener una huella ambiental mayor que la fase de uso de los vehículos. Además, los requisitos actuales de la legislación de la Unión en materia de gestión de residuos dan lugar a una recuperación insuficiente de los recursos de los vehículos al final de su vida útil, y existe un gran potencial para aumentar la cantidad y la calidad de las piezas, componentes y materiales que deben ser objeto de reutilización, remanufacturación, reacondicionamiento y reciclado procedentes de los vehículos al final de su vida útil. Para hacer frente a estos impactos medioambientales y contribuir a la descarbonización del sector, es necesario mejorar el funcionamiento del mercado único y promover la transición de

efecto invernadero a escala mundial, lo cual tiene a su vez, un impacto medioambiental negativo en la Unión. La industria automovilística es uno de los mayores usuarios de aluminio, acero y plástico primarios en relación con la fabricación de vehículos nuevos introducidos en el mercado de la Unión. Esto puede suponer un impacto medioambiental significativo debido a la energía necesaria para la extracción y la transformación de estos materiales. La huella ambiental de la fabricación de vehículos nuevos podría aumentar con la electrificación del parque que está en curso, así como debido a un uso más generalizado de la electrónica en futuros modelos, que requieren una cantidad considerable de materias primas fundamentales y estratégicas y metales preciosos, como el cobre y los metales de tierras raras. El resultado de estos cambios es que la fase de producción podría tener una huella ambiental mayor que la fase de uso de los vehículos. Además, los requisitos actuales de la legislación de la Unión en materia de gestión de residuos dan lugar a una recuperación insuficiente de los recursos de los vehículos al final de su vida útil, y existe un gran potencial para aumentar la cantidad y la calidad de las piezas, componentes y materiales que deben ser objeto de reutilización, remanufacturación, reacondicionamiento y reciclado procedentes de los vehículos al final de su vida útil. Para hacer frente a estos impactos medioambientales y contribuir a la descarbonización del sector, es necesario mejorar el funcionamiento del mercado único y promover la transición de la industria automovilística a una economía circular. Esto está en consonancia con la Comunicación de la Comisión, de 11 de marzo de 2020, titulada «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva»[38], en la que se pedía una revisión de las normas actuales para «promover modelos de negocio más circulares que vinculen el

la industria automovilística a una economía circular. Esto está en consonancia con la Comunicación de la Comisión, de 11 de marzo de 2020, titulada «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva»[38], en la que se pedía una revisión de las normas actuales para «promover modelos de negocio más circulares que vinculen el diseño al tratamiento aplicado al final de la vida útil, [...] estudiar reglas sobre el contenido reciclado obligatorio de determinados materiales [...] y [...] mejorar la eficiencia del reciclado». El Consejo[39] y el Parlamento[40] también destacaron la necesidad de nuevas normas de la Unión sobre estas cuestiones que sustituyan a las normas existentes sobre la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización y sobre los vehículos al final de su vida útil.	diseño al tratamiento aplicado al final de la vida útil, [...] estudiar reglas sobre el contenido reciclado obligatorio de determinados materiales [...] y [...] mejorar la eficiencia del reciclado». El Consejo[39] y el Parlamento[40] también destacaron la necesidad de nuevas normas de la Unión sobre estas cuestiones que sustituyan a las normas existentes sobre la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización y sobre los vehículos al final de su vida útil.
[38] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 11 de marzo de 2020: «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva» [COM(2020) 98 final].	[38] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 11 de marzo de 2020: «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva» [COM(2020) 98 final].
[39] Conclusiones del Consejo de 17 de diciembre de 2020, «Hacer que la recuperación sea circular y ecológica».	[39] Conclusiones del Consejo de 17 de diciembre de 2020, «Hacer que la recuperación sea circular y ecológica».
[40] Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de febrero de 2021, sobre el nuevo Plan de acción para la economía circular.	[40] Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de febrero de 2021, sobre el nuevo Plan de acción para la economía circular.
	Or. fr

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(3) La Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[41] define requisitos de tratamiento armonizados para los vehículos al final de su vida útil y objetivos de reutilización, reciclado y valorización de los vehículos. Establece obligaciones en materia de recogida de vehículos al final de su vida útil, así como obligaciones para los operadores económicos, en particular la restricción del uso de metales pesados en los vehículos. También crea normas básicas sobre la responsabilidad ampliada del productor que obligan a los fabricantes de vehículos a cubrir parte de los costes de recogida de los vehículos al final de su vida útil.	(3) La Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[41] define requisitos de tratamiento armonizados para los vehículos al final de su vida útil y objetivos de reutilización, reciclado y valorización de los vehículos. Establece obligaciones en materia de recogida de vehículos al final de su vida útil, así como obligaciones para los operadores económicos, en particular la restricción del uso de metales pesados en los vehículos. También crea normas básicas sobre la responsabilidad ampliada del productor que obligan a los fabricantes de vehículos a cubrir parte de los costes de recogida de los vehículos al final de su vida útil. ***En consonancia con el principio de «quien contamina paga» consagrado en el artículo 191, apartado 2, del TFUE, los productores deben asumir la responsabilidad financiera y operativa de una gestión adecuada de los vehículos que introducen en el mercado, garantizando que los costes relacionados con la gestión de los costes al final de su vida útil no se transfieran a los consumidores, las autoridades públicas o los servicios de gestión de residuos. Reforzar la responsabilidad ampliada del productor es esencial para impulsar la circularidad, incentivar el diseño sostenible y prevenir las externalidades medioambientales.***
[41] Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil (DO L 269 de 21.10.2000, p. 34).	[41] Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil (DO L 269 de 21.10.2000, p. 34).

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(4) La evaluación de la Directiva 2000/53/CE[42] realizada por la Comisión destacó su eficacia en la consecución de muchos de sus objetivos iniciales, en particular la eliminación del cadmio, el plomo, el mercurio y el cromo hexavalente de los vehículos, el aumento de los puntos de recogida de los vehículos al final de su vida útil y la consecución de los objetivos de valorización y reciclado. No obstante, la evaluación constató que la Directiva no abordaba suficientemente cuestiones importantes relacionadas con la recogida de vehículos al final de su vida útil y que ya no se adaptaba para garantizar la buena calidad del tratamiento de estos vehículos.	(4) La evaluación de la Directiva 2000/53/CE[42] realizada por la Comisión destacó su eficacia en la consecución de muchos de sus objetivos iniciales, en particular la eliminación del cadmio, el plomo, el mercurio y el cromo hexavalente de los vehículos, el aumento de los puntos de recogida de los vehículos al final de su vida útil y la consecución de los objetivos de valorización y reciclado. No obstante, la evaluación constató que la Directiva no abordaba suficientemente cuestiones importantes relacionadas con la recogida de vehículos al final de su vida útil y que ya no se adaptaba para garantizar la buena calidad del tratamiento de estos vehículos. ***En particular, la evaluación identificó el problema de los «vehículos desaparecidos», que representan alrededor del 35 % de todos los vehículos dados de baja cada año, como el principal problema en la aplicación de la Directiva.***
[42] Evaluación de la Directiva 2000/53/CE, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil, SWD(2021) 61 final.	[42] Evaluación de la Directiva 2000/53/CE, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil, SWD(2021) 61 final.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(5) La Directiva 2005/64/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[43] regula la homologación de tipo de los vehículos en lo que concierne a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, de modo que estos vehículos puedan cumplir los objetivos establecidos en la Directiva 2000/53/CE en la fase final de su vida útil. Esta Directiva no ha sido eficaz para mejorar de forma sustancial la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de los vehículos nuevos y no se adapta a las características de los vehículos nuevos, que han cambiado considerablemente desde su entrada en vigor.	(5) La Directiva 2005/64/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[43] regula la homologación de tipo de los vehículos en lo que concierne a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, de modo que estos vehículos puedan cumplir los objetivos establecidos en la Directiva 2000/53/CE en la fase final de su vida útil. Esta Directiva no ha sido eficaz para mejorar de forma sustancial la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de los vehículos nuevos y no se adapta a las características de los vehículos nuevos, que han cambiado considerablemente desde su entrada en vigor***, en especial los vehículos eléctricos cuyas baterías son escasamente reciclables***.
[43] Directiva 2005/64/CE Del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, relativa a la homologación de tipo de los vehículos de motor en lo que concierne a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo (DO L 310 de 25.11.2005, p. 10).	[43] Directiva 2005/64/CE Del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, relativa a la homologación de tipo de los vehículos de motor en lo que concierne a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo (DO L 310 de 25.11.2005, p. 10).

Or. fr

Enmienda 226
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(7) Con el fin de mejorar el funcionamiento del mercado único y garantizar al mismo tiempo un elevado nivel de protección del medio ambiente, es esencial armonizar ***las*** condiciones para la	(7) Con el fin de mejorar el funcionamiento del mercado único y garantizar al mismo tiempo un elevado nivel de protección del medio ambiente, es esencial armonizar ***y establecer nuevas***

homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, así como las condiciones que rigen la gestión de residuos en el sector automovilístico. Existen vínculos intrínsecos entre la fase de producción y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, ya que un tratamiento de los vehículos que no dañe el medio ambiente depende sobre todo del modo en que, en primer lugar, se diseñan y se fabrican los vehículos. Por tanto, la forma más eficiente de facilitar la transición del sector automovilístico a una economía circular es establecer un marco reglamentario uniforme a escala de la Unión que abarque de una manera integrada y coherente el diseño, la fabricación, la introducción en el mercado de la Unión y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Esto también es fundamental para el desarrollo del mercado de la Unión de materias primas secundarias incluidas en los vehículos nuevos que se introducen en el mercado, así como para evitar obstáculos al comercio y distorsiones de la competencia, garantizar la claridad jurídica y mejorar la eficacia medioambiental de todos los operadores económicos que participan en el diseño, la producción y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Con el fin de alcanzar estos objetivos y ***debido a*** la necesidad de contar con normas uniformes para el mercado único que estén impulsadas por consideraciones medioambientales, y en consonancia con la legislación general de la Unión en materia de homologación de tipo de los vehículos de motor, la Directiva 2000/53/CE y la Directiva 2005/64/CE deben ser sustituidas por un Reglamento sobre la base ***del artículo*** 114 del TFUE.

condiciones para la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a su aptitud para la ***reparabilidad, la*** reutilización***, la remanufacturación, el reacondicionamiento, la adaptación***, el reciclado y la valorización, así como las condiciones que rigen la gestión de residuos en el sector automovilístico. Existen vínculos intrínsecos entre la fase de producción***, la fase de uso*** y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, ya que ***la viabilidad de la reparación, la reutilización, la remanufacturación, el reacondicionamiento, la adaptación y el*** tratamiento de los vehículos ***de un modo*** que no dañe el medio ambiente ***al final de su vida útil*** depende sobre todo del modo en que, en primer lugar, se diseñan y se fabrican los vehículos. Por tanto, la forma más eficiente de facilitar la transición del sector automovilístico a una economía circular es establecer un marco reglamentario uniforme a escala de la Unión que abarque de una manera integrada y coherente el diseño, la fabricación, la introducción en el mercado de la Unión y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Esto también es fundamental para el desarrollo del mercado de la Unión de materias primas secundarias incluidas en los vehículos nuevos que se introducen en el mercado, así como para evitar obstáculos al comercio y distorsiones de la competencia, garantizar la claridad jurídica y mejorar la eficacia medioambiental de todos los operadores económicos que participan en el diseño, la producción y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Con el fin de alcanzar estos objetivos y ***habida cuenta de*** la necesidad de contar con normas uniformes para el mercado único que estén impulsadas por consideraciones medioambientales, y en consonancia con la legislación general de la Unión en materia de homologación de tipo de los vehículos de motor, ***y de manera coherente con la legislación complementaria y similar,***

como el Reglamento 2023/1542 relativo a las pilas y baterías y sus residuos y el Reglamento 2024/1781 por el que se instaura un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles, la Directiva 2000/53/CE y la Directiva 2005/64/CE deben ser sustituidas por un Reglamento sobre la base ***de los artículos*** 114 ***y 192*** del TFUE.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(7) Con el fin de mejorar el funcionamiento del mercado único y garantizar al mismo tiempo un elevado nivel de protección del medio ambiente, es esencial armonizar las condiciones para la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, así como las condiciones que rigen la gestión de residuos en el sector automovilístico. Existen vínculos intrínsecos entre la fase de producción y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, ya que un tratamiento de los vehículos que no dañe el medio ambiente depende sobre todo del modo en que, en primer lugar, se diseñan y se fabrican los vehículos. Por tanto, la forma más eficiente de facilitar la transición del sector automovilístico a una economía circular es establecer un marco reglamentario uniforme a escala de la Unión que abarque de una manera integrada y coherente el diseño, la fabricación, la introducción en el mercado de la Unión y el tratamiento de	(7) Con el fin de mejorar el funcionamiento del mercado único y garantizar al mismo tiempo un elevado nivel de protección del medio ambiente, es esencial armonizar las condiciones para la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, así como las condiciones que rigen la gestión de residuos en el sector automovilístico ***y la exportación de vehículos usados***. Existen vínculos intrínsecos entre la fase de producción y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, ya que un tratamiento de los vehículos que no dañe el medio ambiente depende sobre todo del modo en que, en primer lugar, se diseñan y se fabrican los vehículos. Por tanto, la forma más eficiente de facilitar la transición del sector automovilístico a una economía circular es establecer un marco reglamentario uniforme a escala de la Unión que abarque de una manera integrada y coherente el diseño, la fabricación, la introducción en el

los vehículos al final de su vida útil. Esto también es fundamental para el desarrollo del mercado de la Unión de materias primas secundarias incluidas en los vehículos nuevos que se introducen en el mercado, así como para evitar obstáculos al comercio y distorsiones de la competencia, garantizar la claridad jurídica y mejorar la eficacia medioambiental de todos los operadores económicos que participan en el diseño, la producción y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Con el fin de alcanzar estos objetivos y debido a la necesidad de contar con normas uniformes para el mercado único que estén impulsadas por consideraciones medioambientales, y en consonancia con la legislación general de la Unión en materia de homologación de tipo de los vehículos de motor, la Directiva 2000/53/CE y la Directiva 2005/64/CE deben ser sustituidas por un Reglamento sobre la base del artículo 114 del TFUE.

mercado de la Unión y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Esto también es fundamental para el desarrollo del mercado de la Unión de materias primas secundarias incluidas en los vehículos nuevos que se introducen en el mercado, así como para evitar obstáculos al comercio y distorsiones de la competencia, garantizar la claridad jurídica y mejorar la eficacia medioambiental de todos los operadores económicos que participan en el diseño, la producción y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Con el fin de alcanzar estos objetivos y debido a la necesidad de contar con normas uniformes para el mercado único que estén impulsadas por consideraciones medioambientales, y en consonancia con la legislación general de la Unión en materia de homologación de tipo de los vehículos de motor, la Directiva 2000/53/CE y la Directiva 2005/64/CE deben ser sustituidas por un Reglamento sobre la base del artículo 114 del TFUE.

Or. en

Enmienda 228
Sirpa Pietikäinen

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(7) Con el fin de mejorar el funcionamiento del mercado único y garantizar al mismo tiempo un elevado nivel de protección del medio ambiente, es esencial armonizar las condiciones para la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, así como las condiciones que rigen la gestión de residuos en el sector automovilístico. Existen vínculos intrínsecos entre la fase de producción y el	(7) Con el fin de mejorar el funcionamiento del mercado único y garantizar al mismo tiempo un elevado nivel de protección del medio ambiente, es esencial armonizar las condiciones para la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, así como las condiciones que rigen la gestión de residuos en el sector automovilístico. Existen vínculos intrínsecos entre la fase de producción y el

tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, ya que un tratamiento de los vehículos que no dañe el medio ambiente depende sobre todo del modo en que, en primer lugar, se diseñan y se fabrican los vehículos. Por tanto, la forma más eficiente de facilitar la transición del sector automovilístico a una economía circular es establecer un marco reglamentario uniforme a escala de la Unión que abarque de una manera integrada y coherente el diseño, la fabricación, la introducción en el mercado de la Unión y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Esto también es fundamental para el desarrollo del mercado de la Unión de materias primas secundarias incluidas en los vehículos nuevos que se introducen en el mercado, así como para evitar obstáculos al comercio y distorsiones de la competencia, garantizar la claridad jurídica y mejorar la eficacia medioambiental de todos los operadores económicos que participan en el diseño, la producción y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Con el fin de alcanzar estos objetivos y debido a la necesidad de contar con normas uniformes para el mercado único que estén impulsadas por consideraciones medioambientales, y en consonancia con la legislación general de la Unión en materia de homologación de tipo de los vehículos de motor, la Directiva 2000/53/CE y la Directiva 2005/64/CE deben ser sustituidas por un Reglamento sobre la base del artículo 114 del TFUE.

tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, ya que un tratamiento de los vehículos que no dañe el medio ambiente depende sobre todo del modo en que, en primer lugar, se diseñan y se fabrican los vehículos. Por tanto, la forma más eficiente de facilitar la transición del sector automovilístico a una economía circular es establecer un marco reglamentario uniforme a escala de la Unión que abarque de una manera integrada y coherente el diseño, ***de acuerdo con el principio de reducir los residuos a través del diseño,*** la fabricación, la introducción en el mercado de la Unión y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Esto también es fundamental para el desarrollo del mercado de la Unión de materias primas secundarias incluidas en los vehículos nuevos que se introducen en el mercado, así como para evitar obstáculos al comercio y distorsiones de la competencia, garantizar la claridad jurídica y mejorar la eficacia medioambiental de todos los operadores económicos que participan en el diseño, la producción y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Con el fin de alcanzar estos objetivos y debido a la necesidad de contar con normas uniformes para el mercado único que estén impulsadas por consideraciones medioambientales, y en consonancia con la legislación general de la Unión en materia de homologación de tipo de los vehículos de motor, la Directiva 2000/53/CE y la Directiva 2005/64/CE deben ser sustituidas por un Reglamento sobre la base del artículo 114 del TFUE.

Or. en

Enmienda 229
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(8) Las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE se aplican únicamente a los turismos (M_1) y a los vehículos comerciales ligeros (N_1), que constituyen aproximadamente el 85 % de todos los vehículos matriculados en la Unión. El resto de vehículos, a saber, los vehículos de dos y tres ruedas, los camiones, los autobuses y los remolques, no están sujetos a ninguna legislación de la Unión relativa a sus fases de diseño ecológico y gestión al final de su vida útil. Por tanto, para garantizar un marco circular para todos los vehículos matriculados en la Unión, incluido su tratamiento respetuoso con el medio ambiente, así como para evitar la fragmentación del mercado único, el presente Reglamento debe aplicarse no solo a los vehículos de las categorías M_1 y N_1, sino***, parcialmente,*** también a determinados vehículos de la categoría ($L3_3$e-L_7e), vehículos pesados y sus remolques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). ***No se dispone de información exhaustiva sobre el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil en la Unión, lo cual impide aplicarles el mismo régimen que el que se aplica a los vehículos M_1 y N_1 en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento. No obstante, los requisitos relativos a la recogida de vehículos al final de su vida útil, su entrega obligatoria a instalaciones autorizadas para su tratamiento, así como su descontaminación, deben aplicarse a los vehículos de categoría L (L_3e-L_7e) y vehículos pesados y sus remolques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Para facilitar el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil, se debe exigir a sus fabricantes que faciliten información sobre la retirada y la sustitución de piezas, componentes y materiales de dichos vehículos. Asimismo, las disposiciones que rigen la responsabilidad ampliada del productor deben aplicarse a estas***	(8) Las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE se aplican únicamente a los turismos (M_1) y a los vehículos comerciales ligeros (N_1), que constituyen aproximadamente el 85 % de todos los vehículos matriculados en la Unión. El resto de vehículos, a saber, los vehículos de dos y tres ruedas, los camiones, los autobuses y los remolques, no están sujetos a ninguna legislación de la Unión relativa a sus fases de diseño ecológico y gestión al final de su vida útil. Por tanto, para garantizar un marco circular para todos los vehículos matriculados en la Unión, incluido su tratamiento respetuoso con el medio ambiente, así como para evitar la fragmentación del mercado único, el presente Reglamento debe aplicarse no solo a los vehículos de las categorías M_1 y N_1, sino también a determinados vehículos de la categoría (L_3e-L_7e), vehículos pesados y sus remolques (M_2, M_3, N_2, N_3, O).

categorías de vehículos y cubrir los costes de su recogida y descontaminación al final de su vida útil.

Or. en

Enmienda 230
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(8) Las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE se aplican únicamente a los turismos (M_1) y a los vehículos comerciales ligeros (N_1), que constituyen aproximadamente el 85 % de todos los vehículos matriculados en la Unión. El resto de vehículos, a saber, los vehículos de dos y tres ruedas, los camiones, los autobuses y los remolques, no están sujetos a ninguna legislación de la Unión relativa a sus fases de diseño ecológico y gestión al final de su vida útil. Por tanto, para garantizar un marco circular para todos los vehículos matriculados en la Unión, incluido su tratamiento respetuoso con el medio ambiente, así como para evitar la fragmentación del mercado único, el presente Reglamento debe aplicarse no solo a los vehículos de las categorías M_1 y N_1, sino, parcialmente, también a ***determinados*** vehículos de la categoría (L_3e-L_7e), vehículos pesados y sus remolques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). ***No se dispone de información exhaustiva sobre el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil en la Unión, lo cual impide aplicarles el mismo régimen que el que se aplica a los vehículos M_1 y N_1 en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento. No obstante,*** los requisitos relativos a la recogida de vehículos al final de su vida útil, su entrega obligatoria a instalaciones autorizadas para	(8) Las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE se aplican únicamente a los turismos (M_1) y a los vehículos comerciales ligeros (N_1), que constituyen aproximadamente el 85 % de todos los vehículos matriculados en la Unión. El resto de vehículos, a saber, los vehículos de dos y tres ruedas, los camiones, los autobuses y los remolques, no están sujetos a ninguna legislación de la Unión relativa a sus fases de diseño ecológico y gestión al final de su vida útil. Por tanto, para garantizar un marco circular para todos los vehículos matriculados en la Unión, incluido su tratamiento respetuoso con el medio ambiente, así como para evitar la fragmentación del mercado único, el presente Reglamento debe aplicarse no solo a los vehículos de las categorías M_1 y N_1, sino, parcialmente, también a vehículos de la categoría (L_3e-L_7e), vehículos pesados y sus remolques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Los requisitos relativos a la recogida de vehículos al final de su vida útil, su entrega obligatoria a instalaciones autorizadas para su tratamiento, así como su descontaminación, ***su reparabilidad y la eliminación no destructiva de los componentes de sus cargadores para vehículos eléctricos y motores de accionamiento eléctrico*** deben aplicarse a los vehículos de categoría L (L_3e-L_7e) y vehículos pesados y sus remolques (M_2,

su tratamiento, así como su descontaminación, deben aplicarse a los vehículos de categoría L (L_3e-L_7e) y vehículos pesados y sus remolques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Para facilitar el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil, se debe exigir a sus fabricantes que faciliten información sobre la retirada y la sustitución de piezas, componentes y materiales de dichos vehículos. Asimismo, las disposiciones que rigen la responsabilidad ampliada del productor deben aplicarse a estas categorías de vehículos y cubrir los costes de su recogida y descontaminación al final de su vida útil.

M_3, N_2, N_3, O). Para facilitar el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil, se debe exigir a sus fabricantes que faciliten información sobre la retirada y la sustitución de piezas, componentes y materiales de dichos vehículos. Asimismo, las disposiciones que rigen la responsabilidad ampliada del productor deben aplicarse a estas categorías de vehículos y cubrir los costes de su recogida y descontaminación al final de su vida útil.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(8) Las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE se aplican únicamente a los turismos (M_1) y a los vehículos comerciales ligeros (N_1), que constituyen aproximadamente el 85 % de todos los vehículos matriculados en la Unión. El resto de vehículos, a saber, los vehículos de dos y tres ruedas, los camiones, los autobuses y los remolques, no están sujetos a ninguna legislación de la Unión relativa a sus fases de diseño ecológico y gestión al final de su vida útil. Por tanto, para garantizar un marco circular para todos los vehículos matriculados en la Unión, incluido su tratamiento respetuoso con el medio ambiente, así como para evitar la fragmentación del mercado único, el presente Reglamento debe aplicarse no solo a los vehículos de las categorías M_1 y N_1, sino, parcialmente, también a	(8) Las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE se aplican únicamente a los turismos (M_1) y a los vehículos comerciales ligeros (N_1), que constituyen aproximadamente el 85 % de todos los vehículos matriculados en la Unión. El resto de vehículos, a saber, los vehículos de dos y tres ruedas, los camiones, los autobuses y los remolques, no están sujetos a ninguna legislación de la Unión relativa a sus fases de diseño ecológico y gestión al final de su vida útil. Por tanto, para garantizar un marco circular para todos los vehículos matriculados en la Unión, incluido su tratamiento respetuoso con el medio ambiente, así como para evitar la fragmentación del mercado único, el presente Reglamento debe aplicarse no solo a los vehículos de las categorías M_1 y N_1, sino, parcialmente, también a vehículos

determinados vehículos de la categoría ***(L_3e-L_7e)***, vehículos pesados y sus remolques ($_2$, M_3, N_2, N_3, O). No se dispone de información exhaustiva sobre el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil en la Unión, lo cual impide aplicarles el mismo régimen que el que se aplica a los vehículos M_1 y N_1 en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento. No obstante, los requisitos relativos a la recogida de vehículos al final de su vida útil, su entrega obligatoria a instalaciones autorizadas para su tratamiento, así como su descontaminación, deben aplicarse a los vehículos de categoría L ***(L_3e-L_7e)*** y vehículos pesados y sus remolques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Para facilitar el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil, se debe exigir a sus fabricantes que faciliten información sobre la retirada y la sustitución de piezas, componentes y materiales de dichos vehículos. Asimismo, las disposiciones que rigen la responsabilidad ampliada del productor deben aplicarse a estas categorías de vehículos y cubrir los costes de su recogida y descontaminación al final de su vida útil.

de la categoría ***L***, vehículos pesados y sus remolques ($_2$, M_3, N_2, N_3, O). No se dispone de información exhaustiva sobre el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil en la Unión, lo cual impide aplicarles el mismo régimen que el que se aplica a los vehículos M_1 y N_1 en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento. No obstante, los requisitos relativos a la recogida de vehículos al final de su vida útil, su entrega obligatoria a instalaciones autorizadas para su tratamiento, así como su descontaminación, deben aplicarse a los vehículos de categoría L y vehículos pesados y sus remolques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Para facilitar el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil, se debe exigir a sus fabricantes que faciliten información sobre la retirada y la sustitución de piezas, componentes y materiales de dichos vehículos. Asimismo, las disposiciones que rigen la responsabilidad ampliada del productor deben aplicarse a estas categorías de vehículos y cubrir los costes de su recogida y descontaminación al final de su vida útil.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(8) Las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE se aplican únicamente a los turismos (M_1) y a los vehículos comerciales ligeros (N_1), que constituyen aproximadamente el 85 % de todos los vehículos matriculados en la Unión. El resto de vehículos, a saber, los vehículos de	(8) Las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE se aplican únicamente a los turismos (M_1) y a los vehículos comerciales ligeros (N_1), que constituyen aproximadamente el 85 % de todos los vehículos matriculados en la Unión. El resto de vehículos, a saber, los vehículos de

dos y tres ruedas, los camiones, los autobuses y los remolques, no están sujetos a ninguna legislación de la Unión relativa a sus fases de diseño ecológico y gestión al final de su vida útil. Por tanto, para garantizar un marco circular para todos los vehículos matriculados en la Unión, incluido su tratamiento respetuoso con el medio ambiente, así como para evitar la fragmentación del mercado único, el presente Reglamento debe aplicarse no solo a los vehículos de las categorías M_1 y N_1, sino, parcialmente, también a determinados vehículos de la categoría (L_3e-L_7e), vehículos pesados y sus remolques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). No se dispone de información exhaustiva sobre el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil en la Unión, lo cual impide aplicarles el mismo régimen que el que se aplica a los vehículos M_1 y N_1 en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento. No obstante, los requisitos relativos a la recogida de vehículos al final de su vida útil, su entrega obligatoria a instalaciones autorizadas para su tratamiento, así como su descontaminación, deben aplicarse a los vehículos de categoría L (L_3e-L_7e) y vehículos pesados y sus remolques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Para facilitar el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil, se debe exigir a sus fabricantes que faciliten información sobre la retirada ***y*** la sustitución de piezas, componentes y materiales de dichos vehículos. Asimismo, las disposiciones que rigen la responsabilidad ampliada del productor deben aplicarse a estas categorías de vehículos y cubrir los costes de su recogida y descontaminación al final de su vida útil.

dos y tres ruedas, los camiones, los autobuses y los remolques, no están sujetos a ninguna legislación de la Unión relativa a sus fases de diseño ecológico y gestión al final de su vida útil. Por tanto, para garantizar un marco circular para todos los vehículos matriculados en la Unión, incluido su tratamiento respetuoso con el medio ambiente, así como para evitar la fragmentación del mercado único, el presente Reglamento debe aplicarse no solo a los vehículos de las categorías M_1 y N_1, sino, parcialmente, también a determinados vehículos de la categoría (L_3e-L_7e), vehículos pesados y sus remolques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). No se dispone de información exhaustiva sobre el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil en la Unión, lo cual impide aplicarles el mismo régimen que el que se aplica a los vehículos M_1 y N_1 en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento. No obstante, los requisitos relativos a la recogida de vehículos al final de su vida útil, su entrega obligatoria a instalaciones autorizadas para su tratamiento, así como su descontaminación, deben aplicarse a los vehículos de categoría L (L_3e-L_7e) y vehículos pesados y sus remolques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Para facilitar el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil, se debe exigir a sus fabricantes que faciliten información sobre la retirada***,*** la sustitución ***y la codificación digital*** de piezas, componentes y materiales de dichos vehículos. Asimismo, las disposiciones que rigen la responsabilidad ampliada del productor deben aplicarse a estas categorías de vehículos y cubrir los costes de su recogida y descontaminación al final de su vida útil.

Or. fr

Enmienda 233
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa

Corrado, Elena Sancho Murillo

Propuesta de Reglamento
Considerando 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(8 bis) A fin de garantizar la coherencia normativa y evitar la fragmentación del mercado único, es necesario ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento a los vehículos pertenecientes a las categorías L1 y L2, tal como se definen en el Reglamento (UE) n.º 168/2013. Cuando dichas categorías de vehículos no estén sujetas a matriculación administrativa en virtud de la Directiva 1999/37/CE en un Estado miembro concreto, y con el fin de garantizar el cumplimiento del presente Reglamento, la matriculación debe implicar la matriculación de los vehículos en un sistema equivalente que permita su identificación, particularmente en el momento de su comercialización, durante su utilización y al final de su vida útil.

Or. en

Enmienda 234
Beatrice Timgren

Propuesta de Reglamento
Considerando 9

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(9) Los problemas que plantea la exportación de vehículos usados afectan no solo a los turismos (***M_1***) y vehículos comerciales ligeros (***N_1***), sino también, como lo demuestran los estudios***[45]***, a los vehículos de mayor tamaño. Por tanto, estas disposiciones deben aplicarse también a los vehículos pesados y a sus remolques ***(M_2, M_3, N_2, N_3, O)***.	(9) Los problemas que plantea la exportación de vehículos usados afectan no solo a los turismos (***M1***) y vehículos comerciales ligeros (***N1***), sino también, como lo demuestran los estudios, a los vehículos de mayor tamaño. Por tanto, estas disposiciones deben aplicarse también a los vehículos pesados y a sus remolques***. Sin embargo, las restricciones a la exportación de vehículos no deben***

	perturbar el comercio legítimo dentro y fuera de la UE. Los vehículos usados desempeñan un papel importante en los mercados mundiales, y las limitaciones arbitrarias a su transferencia podrían distorsionar el mercado a los operadores económicos y reducir la asequibilidad de los vehículos de segunda mano en la UE y en el extranjero. Garantizar unas normas de exportación claras, justas y proporcionadas respaldará la actividad económica, manteniendo al mismo tiempo las normas medioambientales y de seguridad.
45 https://www.unep.org/es/resources/report/global-trade-used-vehicles-report.	45 https://www.unep.org/es/resources/report/global-trade-used-vehicles-report.

Or. en

Enmienda 235
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 10

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(10) Los vehículos especiales están destinados a desempeñar una función específica, por lo que exigen tipos especiales de carrocería que no están por completo bajo el control del fabricante. En consecuencia, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización no pueden calcularse adecuadamente. En el caso de estos vehículos, solo deben aplicarse las disposiciones relativas a la recogida, la descontaminación y la retirada obligatoria de piezas y componentes. Los costes de estas actividades deben correr a cargo de los productores en el marco del sistema de responsabilidad ampliada del productor. Las disposiciones relativas a	***suprimido***

las sustancias contenidas en los vehículos también deben aplicarse a los vehículos especiales, tal como se establece en la Directiva 2000/53/CE. El fabricante de la segunda fase de vehículos que han recibido la homologación de tipo multifásica no está en condiciones de calcular los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de los vehículos finalizados. Por consiguiente, procede exigir únicamente que el vehículo de base cumpla el presente Reglamento.

Or. en

Enmienda 236
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 10

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(10) Los vehículos especiales están destinados a desempeñar una función específica, por lo que exigen tipos especiales de carrocería que no están por completo bajo el control del fabricante. En consecuencia, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización no pueden calcularse adecuadamente. En el caso de estos vehículos, solo deben aplicarse las disposiciones relativas a la recogida, la descontaminación y la retirada obligatoria de piezas y componentes. Los costes de estas actividades deben correr a cargo de los productores en el marco del sistema de responsabilidad ampliada del productor. Las disposiciones relativas a las sustancias contenidas en los vehículos también deben aplicarse a los vehículos especiales, tal como se establece en la Directiva 2000/53/CE. El fabricante de la segunda fase de vehículos que han recibido la homologación de tipo	***suprimido***

multifásica no está en condiciones de calcular los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de los vehículos finalizados. Por consiguiente, procede exigir únicamente que el vehículo de base cumpla el presente Reglamento.

Or. en

Enmienda 237
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Propuesta de Reglamento
Considerando 10

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(10) Los vehículos especiales están destinados a desempeñar ***una función específica***, por lo que exigen tipos ***especiales*** de carrocería que no están ***por completo*** bajo el control del fabricante. ***En consecuencia, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización no pueden calcularse adecuadamente. En el caso de estos vehículos, solo deben aplicarse las disposiciones relativas a la recogida, la descontaminación y la retirada obligatoria de piezas y componentes. Los costes de estas actividades deben correr a cargo de los productores en el marco del sistema de responsabilidad ampliada del productor. Las disposiciones relativas a las sustancias contenidas en los*** vehículos ***también deben aplicarse a los vehículos especiales, tal como se establece en la Directiva 2000/53/CE. El fabricante de la segunda fase de*** vehículos ***que han recibido la homologación de tipo multifásica no está en condiciones de calcular los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de los vehículos finalizados. Por consiguiente, procede exigir únicamente que el vehículo de base cumpla el presente***	(10) Los vehículos especiales***, en particular las ambulancias, los camiones de bomberos, los vehículos militares y las unidades especializadas,*** están destinados a desempeñar ***funciones específicas***, por lo que exigen tipos ***especializados*** de carrocería que ***a menudo*** no están bajo el control del fabricante. ***Estos*** vehículos***, que representan una fracción mínima de la flota total de vehículos, están sujetos a requisitos de diseño y operativos específicos que limitan la aplicabilidad de los criterios estándar de circularidad. Dadas sus funciones especializadas y sus bajos volúmenes de producción, en particular en el caso de los*** vehículos ***especiales en el marco del Reglamento sobre los vehículos al final de su vida útil, generarían beneficios medioambientales insignificantes, al tiempo que impondrían dificultades de cumplimiento desproporcionadas. Para hacer frente a estas preocupaciones, se recomienda excluir explícitamente a los vehículos especiales del ámbito de aplicación del*** Reglamento.

Reglamento.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 10

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(10) Los vehículos especiales están destinados a desempeñar una función específica, por lo que exigen tipos especiales de carrocería que no están por completo bajo el control del fabricante. En consecuencia, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización no pueden calcularse adecuadamente. En el caso de estos vehículos, solo deben aplicarse las disposiciones relativas a la recogida, la descontaminación y la retirada obligatoria de piezas y componentes. Los costes de estas actividades deben correr a cargo de los productores en el marco del sistema de responsabilidad ampliada del productor. Las disposiciones relativas a las sustancias contenidas en los vehículos también deben aplicarse a los vehículos especiales, tal como se establece en la Directiva 2000/53/CE. El fabricante de la segunda fase de vehículos que han recibido la homologación de tipo multifásica ***no está en condiciones de calcular los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización*** de los vehículos ***finalizados. Por consiguiente, procede exigir únicamente que el vehículo de base cumpla*** el presente Reglamento.	(10) Los vehículos especiales están destinados a desempeñar una función específica, por lo que exigen tipos especiales de carrocería que no están por completo bajo el control del fabricante. En consecuencia, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización no pueden calcularse adecuadamente. En el caso de estos vehículos, solo deben aplicarse las disposiciones relativas a la recogida, la descontaminación y la retirada obligatoria de piezas y componentes. Los costes de estas actividades deben correr a cargo de los productores en el marco del sistema de responsabilidad ampliada del productor. Las disposiciones relativas a las sustancias contenidas en los vehículos también deben aplicarse a los vehículos especiales, tal como se establece en la Directiva 2000/53/CE. El fabricante de la segunda fase de vehículos que han recibido la homologación de tipo multifásica ***debe ser responsable*** de los vehículos ***que comercialice y, por tanto, estar cubierto por los requisitos de responsabilidad ampliados de los productores. No obstante, los vehículos especiales, en particular los que hayan obtenido la homologación de tipo en procesos de homologación de tipo multifásica, deben seguir estando exentos, tal como se indica en*** el presente Reglamento.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 10

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(10) Los vehículos especiales están destinados a desempeñar una función específica, por lo que exigen tipos especiales de carrocería que no están por completo bajo el control del fabricante. En consecuencia, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización no pueden calcularse adecuadamente. En el caso de estos vehículos, solo deben aplicarse las disposiciones relativas a la recogida, la descontaminación y la retirada obligatoria de piezas y componentes. Los costes de estas actividades deben correr a cargo de los productores en el marco del sistema de responsabilidad ampliada del productor. Las disposiciones relativas a las sustancias contenidas en los vehículos también deben aplicarse a los vehículos especiales, tal como se establece en la Directiva 2000/53/CE. ***El*** fabricante de la segunda fase ***de vehículos que han recibido la homologación de tipo multifásica no está en condiciones de calcular los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de los vehículos finalizados. Por consiguiente, procede exigir únicamente que*** el vehículo de base ***cumpla el presente Reglamento***.	(10) Los vehículos especiales están destinados a desempeñar una función específica, por lo que exigen tipos especiales de carrocería que no están por completo bajo el control del fabricante. En consecuencia, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización no pueden calcularse adecuadamente. En el caso de estos vehículos, solo deben aplicarse las disposiciones relativas a la recogida, la descontaminación y la retirada obligatoria de piezas y componentes. Los costes de estas actividades deben correr a cargo de los productores en el marco del sistema de responsabilidad ampliada del productor. Las disposiciones relativas a las sustancias contenidas en los vehículos también deben aplicarse a los vehículos especiales, tal como se establece en la Directiva 2000/53/CE. ***En el caso de los vehículos homologados en el marco de una homologación multifásica, las piezas añadidas por un*** fabricante de la segunda fase***, como la carrocería, se recogerán y tratarán conjuntamente con*** el vehículo de base***. En consecuencia, la carrocería de los vehículos multifásicos deberá entrar en el ámbito de aplicación de la responsabilidad ampliada del productor***.

Or. en

Enmienda 240
Zala Tomašič, Milan Zver

Propuesta de Reglamento
Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(10 bis) Las autocaravanas y las caravanas, tal como se definen en el anexo I, parte A, apartado 5, punto 1, del Reglamento (UE) 2018/858, son distintas de los vehículos o remolques convencionales, ya que su función principal es el alojamiento y no el transporte. Muchas caravanas están estacionadas en un lugar de manera permanente como viviendas de uso turístico, se utilizan como alojamientos estacionales y se mantienen en uso durante décadas. Estas unidades no deben clasificarse como vehículos al final de su vida útil, ya que siguen sirviendo de vivienda, a menudo sin permanecer matriculadas, lo que hace que se clasifiquen erróneamente como «vehículos perdidos». Estas caravanas están construidas con componentes no automovilísticos, como madera, mobiliario, sistemas de agua y sistemas eléctricos domésticos, que quedan fuera del ámbito de las instalaciones de reciclado de vehículos. Dada su naturaleza especial, su composición material diferenciada y su uso continuo, las autocaravanas y las caravanas de remolque deben quedar excluidas de la normativa sobre vehículos al final de su vida útil.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 10 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(10 ter) Los requisitos de circularidad para los neumáticos deben introducirse como grupo de productos prioritario en el Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles, como se indica en su artículo 18, apartado 5, letra e). En consecuencia, no deben considerarse cubiertos por el capítulo II del presente Reglamento.

Or. en

Enmienda 242
Beatrice Timgren

Propuesta de Reglamento
Considerando 11

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(11) Uno de los mayores retos prácticos relacionados con la aplicación de la Directiva 2000/53/CE se refiere a la determinación de si un vehículo se ha convertido o no en un vehículo al final de su vida útil, en particular en los casos de traslados transfronterizos de vehículos. Esta valoración, a pesar de la publicación de orientaciones***[46]*** sobre esta cuestión, sigue siendo problemática. ***Por tanto, es necesario establecer criterios precisos jurídicamente vinculantes que permitan determinar si*** un vehículo ***está*** al final de su vida útil***. Estos criterios deben utilizarlos todos los operadores económicos y*** los propietarios ***de vehículos que se ocupen de vehículos al final de su vida útil***.	(11) Uno de los mayores retos prácticos relacionados con la aplicación de la Directiva 2000/53/CE se refiere a la determinación de si un vehículo se ha convertido o no en un vehículo al final de su vida útil, en particular en los casos de traslados transfronterizos de vehículos. Esta valoración, a pesar de la publicación de orientaciones sobre esta cuestión, sigue siendo problemática. ***Para garantizar que los propietarios de vehículos conserven sus derechos fundamentales de propiedad,*** un vehículo ***solo debe clasificarse como vehículo*** al final de su vida útil ***si está abandonado, está dañado irremediablemente o presenta un riesgo claro y demostrable para la seguridad pública o el medio ambiente. El presente Reglamento debe garantizar que las decisiones sobre la clasificación de los VFU sigan un proceso transparente, evitando determinaciones administrativas arbitrarias o automatizadas que puedan privar a*** los propietarios ***de sus bienes***

injustamente.

[46] Guía de Corresponsales n.º 9 sobre el traslado de vehículos de desguace, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

[46] Guía de Corresponsales n.º 9 sobre el traslado de vehículos de desguace, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Or. en

Enmienda 243
Christine Singer

Propuesta de Reglamento
Considerando 11

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(11) Uno de los mayores retos prácticos relacionados con la aplicación de la Directiva 2000/53/CE se refiere a la determinación de si un vehículo se ha convertido o no en un vehículo al final de su vida útil, en particular en los casos de traslados transfronterizos de vehículos. Esta valoración, a pesar de la publicación de orientaciones[46] sobre esta cuestión, sigue siendo problemática. Por tanto, es necesario establecer criterios precisos jurídicamente vinculantes que permitan determinar si un vehículo está al final de su vida útil. Estos criterios deben utilizarlos todos los operadores económicos y los propietarios de vehículos que se ocupen de vehículos al final de su vida útil.	(11) Uno de los mayores retos prácticos relacionados con la aplicación de la Directiva 2000/53/CE se refiere a la determinación de si un vehículo se ha convertido o no en un vehículo al final de su vida útil, en particular en los casos de traslados transfronterizos de vehículos. Esta valoración, a pesar de la publicación de orientaciones[46] sobre esta cuestión, sigue siendo problemática. Por tanto, es necesario establecer criterios precisos jurídicamente vinculantes que permitan determinar si un vehículo está al final de su vida útil. Estos criterios deben utilizarlos todos los operadores económicos y los propietarios de vehículos que se ocupen de vehículos al final de su vida útil. ***Estos criterios no deben ser establecidos por la Comisión, sino por un grupo de expertos independientes.***

[46] Guía de Corresponsales n.º 9 sobre el traslado de vehículos de desguace, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

[46] Guía de Corresponsales n.º 9 sobre el traslado de vehículos de desguace, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Or. en

Justificación

La Comisión Europea no puede establecer criterios precisos, sino que deben hacerlo expertos independientes que posean los conocimientos técnicos y la experiencia necesarios.

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 11

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(11) Uno de los mayores retos prácticos relacionados con la aplicación de la Directiva 2000/53/CE se refiere a la determinación de si un vehículo se ha convertido o no en un vehículo al final de su vida útil, en particular en los casos de traslados transfronterizos de vehículos. Esta valoración, a pesar de la publicación de orientaciones[46] sobre esta cuestión, sigue siendo problemática. Por tanto, es necesario establecer criterios precisos jurídicamente vinculantes que permitan determinar si un vehículo está al final de su vida útil. Estos criterios deben utilizarlos ***todos*** los operadores económicos y los propietarios de vehículos que se ocupen de vehículos al final de su vida útil.	(11) Uno de los mayores retos prácticos relacionados con la aplicación de la Directiva 2000/53/CE se refiere a la determinación de si un vehículo se ha convertido o no en un vehículo al final de su vida útil, en particular en los casos de traslados transfronterizos ***y exportaciones*** de vehículos. Esta valoración, a pesar de la publicación de orientaciones[46] sobre esta cuestión, sigue siendo problemática. Por tanto, es necesario establecer criterios precisos jurídicamente vinculantes***, basados en justificaciones tecnológicas y técnicas,*** que permitan determinar si un vehículo está al final de su vida útil. Estos criterios deben utilizarlos ***todas las autoridades competentes,*** los operadores económicos y los propietarios de vehículos que se ocupen de vehículos al final de su vida útil.
[46] Guía de Corresponsales n.º 9 sobre el traslado de vehículos de desguace, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.	[46] Guía de Corresponsales n.º 9 sobre el traslado de vehículos de desguace, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Or. en

Enmienda 245
Zala Tomašič, Milan Zver

Propuesta de Reglamento
Considerando 12 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(12 bis) Los vehículos al final de su vida útil no son meros residuos, sino recursos valiosos con potencial económico. Reutilizarlos cuando tenga sentido favorece los intereses económicos de las empresas. Además, las exportaciones ilegales no solo plantean riesgos medioambientales, sino también pérdidas económicas para la UE.

Or. en

Enmienda 246
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 13

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) Para abordar el diseño de todos los vehículos introducidos en el mercado de la Unión, así como la fase final de su vida útil, es necesario establecer requisitos armonizados de circularidad que se verifiquen en la fase de homologación de tipo. Diseñar y fabricar vehículos con vistas a garantizar que sus piezas y componentes sean reutilizables y que los materiales que contienen sean reciclables es esencial para evitar que dichas piezas, componentes y materiales no puedan valorizarse de forma adecuada cuando un vehículo llega al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes de vehículos y sus proveedores deben integrar estrategias de diseño que mejoren la aptitud para la reutilización y el reciclado en una fase temprana del desarrollo de nuevos	(13) Para abordar el diseño de todos los vehículos introducidos en el mercado de la Unión, así como la fase ***de uso y la fase*** final de su vida útil, es necesario establecer requisitos armonizados de circularidad que se verifiquen en la fase de homologación de tipo Diseñar y fabricar vehículos con vistas a garantizar que sus piezas y componentes sean reutilizables y que los materiales que contienen sean reciclables es esencial para evitar que dichas piezas, componentes y materiales no puedan valorizarse de forma adecuada cuando un vehículo llega al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes de vehículos y sus proveedores deben integrar estrategias de diseño que mejoren la ***modularidad, la reparabilidad, la*** aptitud para la reutilización y el reciclado en una fase

vehículos. En consecuencia, los nuevos tipos de vehículos deben seguir fabricándose de manera que sean reutilizables o reciclables en un mínimo del 85 % en masa y reutilizables o valorizables en un mínimo del 95 % en masa, como ya se prevé en la Directiva 2005/64/CE. Con el fin de garantizar que el cálculo de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización se realice de manera uniforme y se pueda ***controlar***, debe establecerse una nueva metodología para el cálculo y la verificación de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de un vehículo. Esta metodología debe reflejar mejor el potencial real de un vehículo nuevo para su reciclaje, reutilización y valorización al final de su vida útil, teniendo en cuenta al mismo tiempo el progreso tecnológico en curso. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para crear dicha metodología. Hasta que se establezca esta metodología, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización deben seguir calculándose de conformidad con la norma ISO 22628:2002, tal como se establece en la Directiva 2005/64/CE.

temprana del desarrollo de nuevos vehículos. En consecuencia, los nuevos tipos de vehículos deben seguir fabricándose de manera que sean reutilizables o reciclables en un mínimo del 85 % en masa y reutilizables o valorizables en un mínimo del 95 % en masa, como ya se prevé en la Directiva 2005/64/CE. Con el fin de garantizar ***la coherencia con la jerarquía de los residuos, el objetivo de reusabilidad en el futuro se separará de los objetivos de reciclabilidad y recuperabilidad. Además, para reducir aún más el impacto medioambiental de los vehículos, debe establecerse un nuevo objetivo de durabilidad que garantice que los fabricantes diseñan sus vehículos para que tengan una vida útil más larga. Con el fin de garantizar los objetivos de aptitud para la reutilización y de durabilidad, así como de garantizar*** que el cálculo de los coeficientes de ***durabilidad,*** aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización se realice de manera uniforme y se pueda ***verificar***, debe establecerse una nueva metodología para el cálculo y la verificación de los coeficientes de ***durabilidad,*** aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de un vehículo. Esta metodología debe reflejar mejor el potencial real de un vehículo nuevo para ***que dure más tiempo y para*** su reciclaje, reutilización y valorización al final de su vida útil, teniendo en cuenta al mismo tiempo el progreso tecnológico en curso***. Esta metodología debe dar lugar a una verificación adecuada del cumplimiento por parte de los vehículos fabricados tanto dentro como fuera de la Unión***. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para crear dicha metodología. Hasta que se establezca esta metodología, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización deben seguir calculándose de conformidad con la norma ISO 22628:2002, tal como se

establece en la Directiva 2005/64/CE.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 13

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) Para abordar el diseño de todos los vehículos introducidos en el mercado de la Unión, así como la fase final de su vida útil, es necesario establecer requisitos armonizados de circularidad que se verifiquen en la fase de homologación de tipo. Diseñar y fabricar vehículos con vistas a garantizar que sus piezas y componentes sean reutilizables y que los materiales que contienen sean reciclables es esencial para evitar que dichas piezas, componentes y materiales no puedan valorizarse de forma adecuada cuando un vehículo llega al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes de vehículos y sus proveedores deben integrar estrategias de diseño que mejoren la aptitud para la reutilización y el reciclado en una fase temprana del desarrollo de nuevos vehículos. En consecuencia, los nuevos tipos de vehículos deben seguir fabricándose de manera que sean reutilizables o reciclables en un mínimo del 85 % en masa y reutilizables o valorizables en un mínimo del 95 % en masa, como ya se prevé en la Directiva 2005/64/CE. Con el fin de garantizar que el cálculo de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización se realice de manera uniforme y se pueda controlar, debe establecerse una nueva metodología para el cálculo y la verificación de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de un	(13) Para abordar el diseño de todos los vehículos introducidos en el mercado de la Unión, así como la fase final de su vida útil, es necesario establecer requisitos armonizados de circularidad que se verifiquen en la fase de homologación de tipo. Diseñar y fabricar vehículos con vistas a garantizar que sus piezas y componentes sean reutilizables y que los materiales que contienen sean reciclables es esencial para evitar que dichas piezas, componentes y materiales no puedan valorizarse de forma adecuada cuando un vehículo llega al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes de vehículos y sus proveedores deben integrar estrategias de diseño que mejoren la aptitud para la reutilización y el reciclado en una fase temprana del desarrollo de nuevos vehículos. En consecuencia, los nuevos tipos de vehículos deben seguir fabricándose de manera que sean reutilizables o reciclables en un mínimo del 85 % en masa y reutilizables o valorizables en un mínimo del 95 % en masa, como ya se prevé en la Directiva 2005/64/CE. Con el fin de garantizar que el cálculo de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización se realice de manera uniforme y se pueda controlar, debe establecerse una nueva metodología para el cálculo y la verificación de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de un

vehículo. Esta metodología debe reflejar mejor el potencial real de un vehículo nuevo para su reciclaje, reutilización y valorización al final de su vida útil, teniendo en cuenta al mismo tiempo el progreso tecnológico en curso. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para crear dicha metodología. Hasta que se establezca esta metodología, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización deben seguir calculándose de conformidad con la norma ISO 22628:2002, tal como se establece en la Directiva 2005/64/CE.

vehículo. Esta metodología debe reflejar mejor el potencial real de un vehículo nuevo para su reciclaje, reutilización y valorización al final de su vida útil, teniendo en cuenta al mismo tiempo el progreso tecnológico en curso. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para crear dicha metodología. Hasta que se establezca esta metodología, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización deben seguir calculándose de conformidad con la norma ISO 22628:2002, tal como se establece en la Directiva 2005/64/CE. ***Además, la Comisión también debe llevar a cabo una evaluación de la necesidad de incluir un objetivo independiente relativo al porcentaje mínimo de aptitud para la reutilización.***

Or. en

Enmienda 248
Christine Singer

Propuesta de Reglamento
Considerando 13

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) Para abordar el diseño de todos los vehículos introducidos en el mercado de la Unión, así como la fase final de su vida útil, es necesario establecer requisitos armonizados de circularidad que se verifiquen en la fase de homologación de tipo. Diseñar y fabricar vehículos con vistas a garantizar que sus piezas y componentes sean reutilizables y que los materiales que contienen sean reciclables es esencial para evitar que dichas piezas, componentes y materiales no puedan valorizarse de forma adecuada cuando un vehículo llega al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes de vehículos y sus	(13) Para abordar el diseño de todos los vehículos introducidos en el mercado de la Unión, así como la fase final de su vida útil, es necesario establecer requisitos armonizados de circularidad que se verifiquen en la fase de homologación de tipo. Diseñar y fabricar vehículos con vistas a garantizar que sus piezas y componentes sean reutilizables y que los materiales que contienen sean reciclables es esencial para evitar que dichas piezas, componentes y materiales no puedan valorizarse de forma adecuada cuando un vehículo llega al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes de vehículos y sus

proveedores deben integrar estrategias de diseño que mejoren la aptitud para la reutilización y el reciclado en una fase temprana del desarrollo de nuevos vehículos. En consecuencia, los nuevos tipos de vehículos deben seguir fabricándose de manera que sean reutilizables o reciclables en un mínimo del 85 % en masa y reutilizables o valorizables en un mínimo del 95 % en masa, como ya se prevé en la Directiva 2005/64/CE. Con el fin de garantizar que el cálculo de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización se realice de manera uniforme y se pueda controlar, debe establecerse una nueva metodología para el cálculo y la verificación de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de un vehículo. Esta metodología debe reflejar mejor el potencial real de un vehículo nuevo para su reciclaje, reutilización y valorización al final de su vida útil, teniendo en cuenta al mismo tiempo el progreso tecnológico en curso. ***A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para crear dicha metodología.*** Hasta que se establezca esta metodología, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización deben seguir calculándose de conformidad con la norma ISO 22628:2002, tal como se establece en la Directiva 2005/64/CE.

proveedores deben integrar estrategias de diseño que mejoren la aptitud para la reutilización y el reciclado en una fase temprana del desarrollo de nuevos vehículos. En consecuencia, los nuevos tipos de vehículos deben seguir fabricándose de manera que sean reutilizables o reciclables en un mínimo del 85 % en masa y reutilizables o valorizables en un mínimo del 95 % en masa, como ya se prevé en la Directiva 2005/64/CE. Con el fin de garantizar que el cálculo de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización se realice de manera uniforme y se pueda controlar, debe establecerse una nueva metodología para el cálculo y la verificación de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de un vehículo. Esta metodología debe reflejar mejor el potencial real de un vehículo nuevo para su reciclaje, reutilización y valorización al final de su vida útil, teniendo en cuenta al mismo tiempo el progreso tecnológico en curso. Hasta que se establezca esta metodología, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización deben seguir calculándose de conformidad con la norma ISO 22628:2002, tal como se establece en la Directiva 2005/64/CE.

Or. en

Justificación

La Comisión Europea no debe ser la encargada de proporcionar la metodología para el cálculo y la verificación de los índices de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de un vehículo. En su lugar, debe evaluarlo un grupo de expertos independientes con los conocimientos y la experiencia necesarios.

Enmienda 249
Sirpa Pietikäinen

Propuesta de Reglamento
Considerando 13

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) Para abordar el diseño de todos los vehículos introducidos en el mercado de la Unión, así como la fase final de su vida útil, es necesario establecer requisitos armonizados de circularidad que se verifiquen en la fase de homologación de tipo. Diseñar y fabricar vehículos con vistas a garantizar que sus piezas y componentes sean reutilizables y que los materiales que contienen sean reciclables es esencial para evitar que dichas piezas, componentes y materiales no puedan valorizarse de forma adecuada cuando un vehículo llega al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes de vehículos y sus proveedores deben integrar estrategias de diseño que mejoren la aptitud para la reutilización y el reciclado en una fase temprana del desarrollo de nuevos vehículos. En consecuencia, los nuevos tipos de vehículos deben seguir fabricándose de manera que sean reutilizables o reciclables en un mínimo del 85 % en masa y reutilizables o valorizables en un mínimo del 95 % en masa, como ya se prevé en la Directiva 2005/64/CE. Con el fin de garantizar que el cálculo de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización se realice de manera uniforme y se pueda controlar, debe establecerse una nueva metodología para el cálculo y la verificación de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de un vehículo. Esta metodología debe reflejar mejor el potencial real de un vehículo nuevo para su reciclaje, reutilización y valorización al final de su vida útil, teniendo en cuenta al mismo tiempo el progreso tecnológico en curso. A fin de garantizar condiciones uniformes para la	(13) Para abordar el diseño de todos los vehículos introducidos en el mercado de la Unión, así como la fase final de su vida útil, es necesario establecer requisitos armonizados de circularidad que se verifiquen en la fase de homologación de tipo. Diseñar y fabricar vehículos ***aplicando el principio de reducir los residuos a través del diseño,*** con vistas a garantizar que sus piezas y componentes sean reutilizables y que los materiales que contienen sean reciclables es esencial para evitar que dichas piezas, componentes y materiales no puedan valorizarse de forma adecuada cuando un vehículo llega al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes de vehículos y sus proveedores deben integrar estrategias de diseño que mejoren la aptitud para la reutilización y el reciclado en una fase temprana del desarrollo de nuevos vehículos. En consecuencia, los nuevos tipos de vehículos deben seguir fabricándose de manera que sean reutilizables o reciclables en un mínimo del 85 % en masa y reutilizables o valorizables en un mínimo del 95 % en masa, como ya se prevé en la Directiva 2005/64/CE. Con el fin de garantizar que el cálculo de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización se realice de manera uniforme y se pueda controlar, debe establecerse una nueva metodología para el cálculo y la verificación de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de un vehículo. Esta metodología debe reflejar mejor el potencial real de un vehículo nuevo para su reciclaje, reutilización y valorización al final de su vida útil, teniendo en cuenta al mismo tiempo el progreso tecnológico en curso. A fin de

aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para crear dicha metodología. Hasta que se establezca esta metodología, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización deben seguir calculándose de conformidad con la norma ISO 22628:2002, tal como se establece en la Directiva 2005/64/CE.

garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para crear dicha metodología. Hasta que se establezca esta metodología, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización deben seguir calculándose de conformidad con la norma ISO 22628:2002, tal como se establece en la Directiva 2005/64/CE.

Or. en

Enmienda 250
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Propuesta de Reglamento
Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(13 bis) Garantizar la reparabilidad de los vehículos a lo largo de su vida útil es un pilar fundamental de una economía automovilística verdaderamente sostenible y circular. Los vehículos no deben clasificarse prematuramente como vehículos al final de su vida útil cuando sigan siendo reparables, ya que ello daría lugar a residuos innecesarios, ineficiencias económicas y una carga indebida para los propietarios de los vehículos. Un vehículo solo debe considerarse al final de su vida útil cuando no pueda restaurarse razonablemente para cumplir los requisitos de inspección técnica y, por tanto, presente un riesgo para la seguridad de los usuarios viales. La longevidad de los vehículos depende no solo de su diseño inicial, sino también de la disponibilidad de servicios de reparación y mantenimiento asequibles y competitivos. Los talleres de reparación independientes deben poder operar en condiciones justas y transparentes para garantizar que los consumidores no

dependan únicamente de las redes de reparación controladas por el fabricante, lo que de otro modo podría limitar la competencia, aumentar los costes y reducir la disponibilidad de servicios. Deben evitarse los obstáculos a la reparación, incluidas las restricciones de acceso a piezas de recambio, herramientas de diagnóstico, la vinculación injustificada de las piezas a un vehículo específico y la información técnica, a fin de salvaguardar las posibilidades de elección de los consumidores y garantizar el uso eficiente de los recursos. La capacidad de reparar y mantener vehículos reviste especial importancia para la sociedad y la economía, especialmente para las personas y familias con ingresos más bajos que dependen de vehículos de segunda mano asequibles como medio de transporte principal. La restricción de las opciones de reparación afecta de manera desproporcionada a las personas de regiones rurales o económicamente desfavorecidas, en las que las infraestructuras de transporte público son insuficientes, lo que limita su independencia, movilidad y acceso al empleo, la educación y los servicios esenciales. Por lo tanto, salvaguardar la reparabilidad no es solo un imperativo medioambiental y económico, sino también una cuestión de igualdad de acceso a las oportunidades. Además, determinadas categorías de vehículos requieren una atención especial para garantizar su utilización y conservación continuadas. Entre ellas se incluyen los vehículos todoterreno, los vehículos de ocio y los vehículos históricos o clásicos, que a menudo se mantienen más allá del ciclo de vida comercial habitual y requieren reparaciones continuas, a menudo de gran calado, para preservar su función prevista, su valor cultural y su aptitud para el uso. Estos vehículos suelen ser restaurados y mantenidos durante períodos prolongados por aficionados y

pequeñas empresas, lo que contribuye a la actividad económica y al empleo en sectores especializados de restauración y reparación. El presente Reglamento debe garantizar que dichos vehículos no se clasifiquen indebidamente como vehículos al final de su vida útil, preservando así su uso y su restauración continuados.

Or. en

Enmienda 251
Pietro Fiocchi

Propuesta de Reglamento
Considerando 14

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(14) Los vehículos se deben diseñar y fabricar de manera que se limite la presencia de sustancias preocupantes. En su Comunicación, de 14 de octubre de 2020, titulada «Estrategia de sostenibilidad para las sustancias químicas. Hacia un entorno sin sustancias tóxicas» (en adelante, la «Estrategia de sostenibilidad para las sustancias químicas»)[47], la Comisión señaló que las sustancias preocupantes se deben minimizar y sustituir en la medida de lo posible, eliminando progresivamente las más nocivas para usos sociales no esenciales, en particular en los productos de consumo. En consecuencia, las sustancias preocupantes como constituyentes de los materiales utilizados en los vehículos o de cualquiera de las piezas o componentes de los vehículos deben reducirse ***tanto como*** sea posible ***con el fin de garantizar que los vehículos, así como los materiales reciclados a partir de los vehículos, no tengan ningún efecto adverso*** en la salud humana ni en el medio ambiente durante todo su ciclo de vida.	(14) Los vehículos se deben diseñar y fabricar de manera que se limite la presencia de sustancias preocupantes. En su Comunicación, de 14 de octubre de 2020, titulada «Estrategia de sostenibilidad para las sustancias químicas. Hacia un entorno sin sustancias tóxicas» (en adelante, la «Estrategia de sostenibilidad para las sustancias químicas»), la Comisión señaló que las sustancias preocupantes se deben minimizar y sustituir en la medida de lo posible, eliminando progresivamente las más nocivas para usos sociales no esenciales, en particular en los productos de consumo. En consecuencia, las sustancias preocupantes como constituyentes de los materiales utilizados en los vehículos o de cualquiera de las piezas o componentes de los vehículos deben reducirse ***en la medida en que*** sea posible***, cuando sea necesario, para evitar efectos adversos*** en la salud humana ni en el medio ambiente durante todo su ciclo de vida.

[47] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 14 de noviembre de 2020: «Estrategia de sostenibilidad para las sustancias químicas. Hacia un entorno sin sustancias tóxicas» [COM(2020) 667 final].

[47] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 14 de noviembre de 2020: «Estrategia de sostenibilidad para las sustancias químicas. Hacia un entorno sin sustancias tóxicas» [COM(2020) 667 final].

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 14

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(14) Los vehículos se deben diseñar y fabricar de manera que se limite la presencia de sustancias preocupantes. En su Comunicación, de 14 de octubre de 2020, titulada «Estrategia de sostenibilidad para las sustancias químicas. Hacia un entorno sin sustancias tóxicas» (en adelante, la «Estrategia de sostenibilidad para las sustancias químicas»)[47], la Comisión señaló que las sustancias preocupantes se deben minimizar y sustituir en la medida de lo posible, eliminando progresivamente las más nocivas para usos sociales no esenciales, en particular en los productos de consumo. En consecuencia, las sustancias preocupantes como constituyentes de los materiales utilizados en los vehículos o de cualquiera de las piezas o componentes de los vehículos deben reducirse tanto como sea posible con el fin de garantizar que los vehículos, así como los materiales reciclados a partir de los vehículos, no tengan ningún efecto adverso en la salud ***humana*** ni en el medio ambiente durante todo su ciclo de vida.	(14) Los vehículos se deben diseñar y fabricar de manera que se limite la presencia de sustancias preocupantes. En su Comunicación, de 14 de octubre de 2020, titulada «Estrategia de sostenibilidad para las sustancias químicas. Hacia un entorno sin sustancias tóxicas» (en adelante, la «Estrategia de sostenibilidad para las sustancias químicas»)[47], la Comisión señaló que las sustancias preocupantes***, en consonancia con el enfoque de «Una sola salud»,*** se deben minimizar y sustituir en la medida de lo posible, eliminando progresivamente las más nocivas para usos sociales no esenciales, en particular en los productos de consumo. En consecuencia, las sustancias preocupantes como constituyentes de los materiales utilizados en los vehículos o de cualquiera de las piezas o componentes de los vehículos deben reducirse tanto como sea posible con el fin de garantizar que los vehículos, así como los materiales reciclados a partir de los vehículos, no tengan ningún efecto adverso en la salud ni en el medio

ambiente durante todo su ciclo de vida.

[47] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 14 de noviembre de 2020: «Estrategia de sostenibilidad para las sustancias químicas. Hacia un entorno sin sustancias tóxicas» [COM(2020) 667 final].

[47] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 14 de noviembre de 2020: «Estrategia de sostenibilidad para las sustancias químicas. Hacia un entorno sin sustancias tóxicas» [COM(2020) 0667 final].

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 15

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(15) La Directiva 2000/53/CE ya restringe el uso de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los vehículos y establece excepciones, cuando dichas sustancias puedan utilizarse en determinadas aplicaciones. El presente Reglamento debe recoger estas normas existentes. No obstante, para garantizar la coherencia de la legislación sobre sustancias químicas, las restricciones relativas a la comercialización y el uso de otras sustancias en los vehículos deben abordarse con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo[48]. Del mismo modo, deben introducirse restricciones al uso de sustancias reguladas en el Reglamento (UE) 2019/1021 del Parlamento Europeo y del Consejo[49]**,** sobre la base de las disposiciones de dicho Reglamento. ***Por consiguiente, el presente Reglamento no debe establecer la posibilidad de restringir sustancias distintas del plomo, el mercurio, el cadmio y el cromo***	(15) La Directiva 2000/53/CE ya restringe el uso de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los vehículos y establece excepciones, cuando dichas sustancias puedan utilizarse en determinadas aplicaciones. El presente Reglamento debe recoger estas normas existentes. No obstante, para garantizar la coherencia de la legislación sobre sustancias químicas, las restricciones relativas a la comercialización y el uso de otras sustancias en los vehículos deben abordarse con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo[48]. Del mismo modo, deben introducirse restricciones al uso de sustancias reguladas en el Reglamento (UE) 2019/1021 del Parlamento Europeo y del Consejo[49] sobre la base de las disposiciones de dicho Reglamento.

hexavalente en los vehículos.

---

[48] Reglamento (CE) n.º 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y mezclas químicas (REACH), por el que se crea la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas, se modifica la Directiva 1999/45/CE y se derogan el Reglamento (CEE) n.º 793/93 del Consejo y el Reglamento (CE) n.º 1488/94 de la Comisión, así como la Directiva 76/769/CEE del Consejo y las Directivas 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE y 2000/21/CE de la Comisión (DO L 396 de 30.12.2006, p. 1).

[49] Reglamento (UE) 2019/1021 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, sobre contaminantes orgánicos persistentes (DO L 169 de 25.6.2019, p. 45).

---

[48] Reglamento (CE) n.º 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y mezclas químicas (REACH), por el que se crea la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas, se modifica la Directiva 1999/45/CE y se derogan el Reglamento (CEE) n.º 793/93 del Consejo y el Reglamento (CE) n.º 1488/94 de la Comisión, así como la Directiva 76/769/CEE del Consejo y las Directivas 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE y 2000/21/CE de la Comisión (DO L 396 de 30.12.2006, p. 1).

[49] Reglamento (UE) 2019/1021 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, sobre contaminantes orgánicos persistentes (DO L 169 de 25.6.2019, p. 45).

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 15 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(15 bis) Con vistas a establecer nuevas restricciones para las sustancias presentes en los vehículos o utilizadas en su fabricación, procede inventariar las sustancias preocupantes, definidas en la Estrategia de Sostenibilidad para las Sustancias Químicas como sustancias con efectos crónicos para la salud o el medio ambiente, como las sustancias de la lista de posibles sustancias que podrían ser

incluidas en el anexo XIV del Reglamento (CE) n.º 1907/2006 y en el anexo VI del Reglamento (CE) n.º 1272/2008, pero también las que obstaculizan el reciclado para obtener materias primas secundarias seguras y de alta calidad, en el contexto de la evaluación de sustancias prevista en el Plan de Acción Conjunto para la Evaluación del REACH publicado en el sitio web de la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas creada en virtud del Reglamento (CE) n.º 1907/2006 (en lo sucesivo, «Agencia»).

Or. en

Enmienda 255
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 16

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(16) La Directiva 2000/53/CE establece exenciones a las restricciones al uso de plomo y cadmio en las baterías utilizadas en los vehículos, que se recogen en el presente Reglamento. Sin embargo, el uso de sustancias en las baterías está regulado de manera exhaustiva en el Reglamento (UE) ***2023/[Baterías]*** del Parlamento Europeo y del Consejo[50]. Por tanto, se deben abordar estas sustancias y, en su caso, transferir sus restricciones y exenciones conexas a dicho Reglamento, y no deben regularse en el presente Reglamento. Antes de introducir dichas restricciones en virtud del Reglamento (UE) 2023/[Baterías], debe llevarse a cabo una evaluación exhaustiva con arreglo a dicho Reglamento con el fin de evaluar si una exención sigue siendo necesaria y con qué alcance.	(16) La Directiva 2000/53/CE establece exenciones a las restricciones al uso de plomo y cadmio en las baterías utilizadas en los vehículos, que se recogen en el presente Reglamento. Sin embargo, el uso de sustancias en las baterías está regulado de manera exhaustiva en el Reglamento (UE) ***2023/1542*** del Parlamento Europeo y del Consejo[50]. Por tanto, se deben abordar estas sustancias y, en su caso, transferir sus restricciones y exenciones conexas a dicho Reglamento, y no deben regularse en el presente Reglamento. Antes de introducir dichas restricciones en virtud del Reglamento (UE) 2023/[Baterías], debe llevarse a cabo una evaluación exhaustiva con arreglo a dicho Reglamento con el fin de evaluar si una exención sigue siendo necesaria y con qué alcance.
[50] Reglamento del Parlamento Europeo y	[50] Reglamento del Parlamento Europeo y

del Consejo, de [fecha] de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE (DO L [...]).

del Consejo, de [fecha] de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE (DO L [...]).

Or. en

Enmienda 256
Christine Singer

Propuesta de Reglamento
Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) A fin de tener en cuenta los avances científicos y técnicos, se deben seguir delegando poderes en la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación de las exenciones a las restricciones de uso del plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los vehículos en virtud del presente Reglamento. La modificación o supresión de estas exenciones debe ir precedida de una evaluación de las repercusiones socioeconómicas de dicho cambio, que no figura en la Directiva 2000/53/CE, incluido el estudio de la disponibilidad de sustancias alternativas y los efectos en la salud humana y el medio ambiente a lo largo del ciclo de vida de los vehículos. Para garantizar la eficacia de la adopción de decisiones, la coordinación y la gestión de los aspectos técnicos, científicos y administrativos de la modificación del presente Reglamento con respecto a las restricciones de uso de sustancias en los vehículos, la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas debe asistir a la Comisión en dicha evaluación.	(17) A fin de tener en cuenta los avances científicos y técnicos, se deben seguir delegando poderes en la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación de las exenciones a las restricciones de uso del plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los vehículos en virtud del presente Reglamento. La modificación o supresión de estas exenciones debe ir precedida de una evaluación de las repercusiones socioeconómicas de dicho cambio, que no figura en la Directiva 2000/53/CE, incluido el estudio de la disponibilidad de sustancias alternativas y los efectos en la salud humana y el medio ambiente a lo largo del ciclo de vida de los vehículos. ***Antes de la adopción de estos actos delegados, la Comisión debe consultar a los expertos y partes interesadas pertinentes para garantizar que, además de las repercusiones para la salud humana y ambiental, se tengan también en cuenta las repercusiones socioeconómicas de carácter más amplio.*** Para garantizar la eficacia de la adopción de decisiones, la coordinación y la gestión de los aspectos técnicos, científicos y

administrativos de la modificación del presente Reglamento con respecto a las restricciones de uso de sustancias en los vehículos, la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas debe asistir a la Comisión en dicha evaluación.

Or. en

Justificación

La Comisión no siempre dispone de los conocimientos técnicos necesarios, especialmente en lo que respecta a detalles técnicos y su aplicación en la práctica.

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 17 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(17 bis) A fin de garantizar que puedan tratarse debidamente las sustancias que suponen un riesgo inaceptable para la salud humana o para el medio ambiente al utilizarse en vehículos o estar presentes en vehículos al final de su vida útil, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE por lo que respecta a la modificación de las restricciones aplicadas a las sustancias en vehículos.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 18

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(18) Con vistas a aumentar la circularidad en el sector automovilístico, paulatinamente, los vehículos se deben diseñar y fabricar de forma que incorporen materiales reciclados en lugar de materias primas primarias. La utilización de materiales reciclados permite un uso más eficiente de los materiales, descarboniza la producción y reduce los impactos medioambientales negativos relacionados con el uso de materias primas primarias. Asimismo, una mayor circularidad de los vehículos fabricados en terceros países que se introducen en la Unión contribuirá a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a escala mundial y también en la Unión. Además, ***reduce*** la dependencia energética y de materias primas relacionadas con el suministro de materias primas primarias y, al mismo tiempo, ***refuerza*** el mercado de materias primas secundarias. Aunque no existen requisitos relativos al uso del contenido reciclado a escala mundial, muchos fabricantes ya han incorporado materiales reciclados en sus vehículos. Establecer objetivos y disposiciones uniformes sobre cómo calcular el contenido reciclado proporcionará seguridad jurídica y contribuirá a crear una competencia leal entre los fabricantes. Los requisitos se aplicarán a todos los fabricantes que tengan la intención de introducir vehículos en el mercado de la Unión, independientemente del lugar en el que estén radicados. Teniendo en cuenta la importancia de las cadenas de valor mundiales en el sector automovilístico, el Reglamento debe permitir el abastecimiento de materias primas secundarias de fuera de la Unión.	(18) Con vistas a aumentar la circularidad en el sector automovilístico, paulatinamente, los vehículos se deben diseñar y fabricar de forma que incorporen materiales reciclados en lugar de materias primas primarias. La utilización de materiales reciclados permite un uso más eficiente de los materiales, descarboniza la producción y reduce los impactos medioambientales negativos relacionados con el uso de materias primas primarias. Asimismo, una mayor circularidad de los vehículos fabricados en terceros países que se introducen en la Unión contribuirá a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a escala mundial y también en la Unión. Además, ***fortalece la autonomía estratégica y la competitividad de la Unión al reducir*** la dependencia energética y de materias primas relacionadas con el suministro de materias primas primarias***, particularmente al contribuir a mantener materias primas críticas de valor dentro de la Unión*** y, al mismo tiempo, ***reforzar*** el mercado de materias primas secundarias. Aunque no existen requisitos relativos al uso del contenido reciclado a escala mundial, muchos fabricantes ya han incorporado materiales reciclados en sus vehículos. Establecer objetivos y disposiciones uniformes sobre cómo calcular el contenido reciclado proporcionará seguridad jurídica y contribuirá a crear una competencia leal entre los fabricantes. Los requisitos se aplicarán a todos los fabricantes que tengan la intención de introducir vehículos en el mercado de la Unión, independientemente del lugar en el que estén radicados. Teniendo en cuenta la importancia de las cadenas de valor mundiales en el sector automovilístico, el Reglamento debe permitir el abastecimiento de materias primas secundarias de fuera de la Unión.

Or. en

Enmienda 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

Propuesta de Reglamento
Considerando 18

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(18) Con vistas a aumentar la circularidad en el sector automovilístico, paulatinamente, los vehículos se deben diseñar y fabricar de forma que incorporen materiales reciclados en lugar de materias primas primarias. La utilización de materiales reciclados permite un uso más eficiente de los materiales, descarboniza la producción y reduce los impactos medioambientales negativos relacionados con el uso de materias primas primarias. Asimismo, una mayor circularidad de los vehículos fabricados en terceros países que se introducen en la Unión contribuirá a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a escala mundial y también en la Unión. Además, reduce la dependencia energética y de materias primas relacionadas con el suministro de materias primas primarias y, al mismo tiempo, refuerza el mercado de materias primas secundarias. Aunque no existen requisitos relativos al uso del contenido reciclado a escala mundial, muchos fabricantes ya han incorporado materiales reciclados en sus vehículos. Establecer objetivos y disposiciones uniformes sobre cómo calcular el contenido reciclado proporcionará seguridad jurídica y contribuirá a crear una competencia leal entre los fabricantes. Los requisitos se aplicarán a todos los fabricantes que tengan la intención de introducir vehículos en el mercado de la Unión, independientemente del lugar en el que estén radicados. Teniendo en cuenta la importancia de las cadenas de valor mundiales en el sector	(18) Con vistas a aumentar la circularidad en el sector automovilístico, paulatinamente, los vehículos se deben diseñar y fabricar de forma que incorporen materiales reciclados en lugar de materias primas primarias***, siempre y cuando el contenido reciclado no altere el rendimiento de seguridad de los vehículos***. La utilización de materiales reciclados permite un uso más eficiente de los materiales, descarboniza la producción y reduce los impactos medioambientales negativos relacionados con el uso de materias primas primarias. Asimismo, una mayor circularidad de los vehículos fabricados en terceros países que se introducen en la Unión contribuirá a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a escala mundial y también en la Unión. Además, reduce la dependencia energética y de materias primas relacionadas con el suministro de materias primas primarias y, al mismo tiempo, refuerza el mercado de materias primas secundarias. Aunque no existen requisitos relativos al uso del contenido reciclado a escala mundial, muchos fabricantes ya han incorporado materiales reciclados en sus vehículos. Establecer objetivos y disposiciones uniformes sobre cómo calcular el contenido reciclado proporcionará seguridad jurídica y contribuirá a crear una competencia leal entre los fabricantes. Los requisitos se aplicarán a todos los fabricantes que tengan la intención de introducir vehículos en el mercado de la Unión, independientemente

automovilístico, el Reglamento debe permitir el abastecimiento de materias primas secundarias de fuera de la Unión.	del lugar en el que estén radicados. Teniendo en cuenta la importancia de las cadenas de valor mundiales en el sector automovilístico, el Reglamento debe permitir el abastecimiento de materias primas secundarias de fuera de la Unión.

Or. en

Justificación

Los vehículos se someten a estrictas evaluaciones de seguridad y rendimiento para garantizar su homologación de tipo para pasajeros. El uso de un contenido reciclado elevado requiere una evaluación previa de su impacto en la seguridad y la calidad generales del vehículo.

Enmienda 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

Propuesta de Reglamento
Considerando 18

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(18) Con vistas a aumentar la circularidad en el sector automovilístico, paulatinamente, los vehículos se deben diseñar y fabricar de forma que incorporen materiales reciclados en lugar de materias primas primarias. La utilización de materiales reciclados permite un uso más eficiente de los materiales, descarboniza la producción y reduce los impactos medioambientales negativos relacionados con el uso de materias primas primarias. Asimismo, una mayor circularidad de los vehículos fabricados en terceros países que se introducen en la Unión contribuirá a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a escala mundial y también en la Unión. Además, reduce la dependencia energética y de materias primas relacionadas con el suministro de materias primas primarias y, al mismo tiempo, refuerza el mercado de materias primas secundarias. Aunque no existen requisitos	(18) Con vistas a aumentar la circularidad en el sector automovilístico, paulatinamente, los vehículos se deben diseñar y fabricar de forma que incorporen materiales reciclados en lugar de materias primas primarias***, siempre y cuando el contenido reciclado no altere el rendimiento de seguridad de los vehículos***. La utilización de materiales reciclados permite un uso más eficiente de los materiales, descarboniza la producción y reduce los impactos medioambientales negativos relacionados con el uso de materias primas primarias. Asimismo, una mayor circularidad de los vehículos fabricados en terceros países que se introducen en la Unión contribuirá a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a escala mundial y también en la Unión. Además, reduce la dependencia energética y de materias primas relacionadas con el suministro de materias

relativos al uso del contenido reciclado a escala mundial, muchos fabricantes ya han incorporado materiales reciclados en sus vehículos. Establecer objetivos y disposiciones uniformes sobre cómo calcular el contenido reciclado proporcionará seguridad jurídica y contribuirá a crear una competencia leal entre los fabricantes. Los requisitos se aplicarán a todos los fabricantes que tengan la intención de introducir vehículos en el mercado de la Unión, independientemente del lugar en el que estén radicados. Teniendo en cuenta la importancia de las cadenas de valor mundiales en el sector automovilístico, el Reglamento debe permitir el abastecimiento de materias primas secundarias de fuera de la Unión.

primas primarias y, al mismo tiempo, refuerza el mercado de materias primas secundarias. Aunque no existen requisitos relativos al uso del contenido reciclado a escala mundial, muchos fabricantes ya han incorporado materiales reciclados en sus vehículos. Establecer objetivos y disposiciones uniformes sobre cómo calcular el contenido reciclado proporcionará seguridad jurídica y contribuirá a crear una competencia leal entre los fabricantes. Los requisitos se aplicarán a todos los fabricantes que tengan la intención de introducir vehículos en el mercado de la Unión, independientemente del lugar en el que estén radicados. Teniendo en cuenta la importancia de las cadenas de valor mundiales en el sector automovilístico, el Reglamento debe permitir el abastecimiento de materias primas secundarias de fuera de la Unión.

Or. en

Enmienda 261
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 18

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(18) Con vistas a aumentar la circularidad en el sector automovilístico, paulatinamente, los vehículos se deben diseñar y fabricar de forma que incorporen materiales reciclados en lugar de materias primas primarias. La utilización de materiales reciclados permite un uso más eficiente de los materiales, descarboniza la producción y reduce los impactos medioambientales negativos relacionados con el uso de materias primas primarias. Asimismo, una mayor circularidad de los vehículos fabricados en terceros países que se introducen en la Unión contribuirá a reducir las emisiones de gases de efecto	(18) Con vistas a aumentar la circularidad en el sector automovilístico, paulatinamente, los vehículos se deben diseñar y fabricar de forma que incorporen materiales reciclados en lugar de materias primas primarias. La utilización de materiales reciclados permite un uso más eficiente de los materiales, descarboniza la producción y reduce los impactos medioambientales negativos relacionados con el uso de materias primas primarias. Asimismo, una mayor circularidad de los vehículos fabricados en terceros países que se introducen en la Unión contribuirá a reducir las emisiones de gases de efecto

invernadero a escala mundial y también en la Unión. Además, reduce la dependencia energética y de materias primas relacionadas con el suministro de materias primas primarias y, al mismo tiempo, refuerza el mercado de materias primas secundarias. Aunque no existen requisitos relativos al uso del contenido reciclado a escala mundial, muchos fabricantes ya han incorporado materiales reciclados en sus vehículos. Establecer objetivos y disposiciones uniformes sobre cómo calcular el contenido reciclado proporcionará seguridad jurídica y contribuirá a crear una competencia leal entre los fabricantes. Los requisitos se aplicarán a todos los fabricantes que tengan la intención de introducir vehículos en el mercado de la Unión, independientemente del lugar en el que estén radicados. Teniendo en cuenta la importancia de las cadenas de valor mundiales en el sector automovilístico, el Reglamento debe permitir el abastecimiento de materias primas secundarias de fuera de la Unión.	invernadero a escala mundial y también en la Unión. Además, reduce la dependencia energética y de materias primas relacionadas con el suministro de materias primas primarias y, al mismo tiempo, refuerza el mercado de materias primas secundarias. Aunque no existen requisitos relativos al uso del contenido reciclado a escala mundial, muchos fabricantes ya han incorporado materiales reciclados en sus vehículos. Establecer objetivos y disposiciones uniformes sobre cómo calcular el contenido reciclado proporcionará seguridad jurídica y contribuirá a crear una competencia leal entre los fabricantes. Los requisitos se aplicarán a todos los fabricantes que tengan la intención de introducir vehículos en el mercado de la Unión, independientemente del lugar en el que estén radicados***, en particular cuando se comercialicen a través de mercados en línea***. Teniendo en cuenta la importancia de las cadenas de valor mundiales en el sector automovilístico, el Reglamento debe permitir el abastecimiento de materias primas secundarias de fuera de la Unión.
	Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(18 bis) La transición hacia la economía circular en el sector del automóvil debe ir acompañada de medidas que salvaguarden la seguridad laboral y creen nuevas oportunidades de empleo. El presente Reglamento debe poder apoyar a los trabajadores a lo largo de una transición justa, integrando

aspectos de sostenibilidad social, económica y medioambiental.

Or. en

Enmienda 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

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el 25 % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo. El 25 % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.	***suprimido***

Or. en

Enmienda 264
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, ***debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de*** plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el ***25*** % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo. El 25 % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.	(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, ***deben establecerse objetivos obligatorios de incluir en los vehículos nuevos cantidades mínimas de*** plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo ***homologado una vez transcurridos 48 meses desde la entrada en vigor del presente Reglamento*** debe contener el ***20*** % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo. ***Transcurridos 72 meses desde la entrada en vigor del presente Reglamento, el objetivo debe ser del 30 %, y*** el 25 % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. ***Este enfoque en dos fases proporcionará una vía para la industria, garantizará mejoras graduales y dará pie a inversiones.*** A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo. ***La metodología de verificación debe***

garantizar condiciones equivalentes de gestión y reciclado de residuos dentro y fuera de la Unión y puede exigir la demostración del cumplimiento mediante una certificación expedida por un tercero independiente y acreditado con las cualificaciones adecuadas.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el 25 % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo. El 25 % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.	(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el 25 % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo. El 25 % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo. ***Para garantizar unas condiciones de***

competencia equitativas, es necesario abordar los problemas medioambientales conexos de manera no discriminatoria en lo que respecta al plástico reciclado de producción nacional e importado. A tal fin, el plástico reciclado integrado en vehículos importados a la Unión debe estar sujeto a condiciones equivalentes en lo que respecta a las emisiones y a los criterios de recogida separada y sostenibilidad para las tecnologías de reciclado.

Or. en

Enmienda 266
Christine Singer

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, ***especialmente*** procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo ***obligatorio*** de ***plástico reciclado procedente*** de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el 25 % de plástico reciclado ***procedente*** de residuos plásticos posconsumo. El 25 % de este ***objetivo de contenido reciclado*** de plásticos debe alcanzarse incluyendo ***los*** plásticos ***reciclados*** procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo ***de que se trate***. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, ***deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una*** metodología ***de cálculo y verificación del***	(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, ***particularmente*** procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo ***vinculante*** de ***plásticos reciclados procedentes*** de ***flujos de*** residuos ***preconsumo y*** posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el 25 % de plástico ***que se haya*** reciclado ***a partir*** de ***flujos de*** residuos plásticos ***tanto preconsumo como*** posconsumo***, incluidos plásticos biobasados***. El 25 % de este ***porcentaje de reciclaje*** de plásticos debe alcanzarse incluyendo ***mediante el reciclado de*** plásticos procedentes de ***flujos de residuos originados en*** vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo ***correspondiente***. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, ***un***

porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo ***y*** de vehículos al final de su vida útil***, respectivamente, presentes*** e incorporados en el tipo de vehículo.	***grupo independiente de expertos debe*** establecer una metodología ***para calcular y verificar el*** porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos ***preconsumo y*** posconsumo***, así como*** de vehículos al final de su vida útil, e incorporados en el tipo de vehículo ***correspondiente, teniendo en cuenta la mejor tecnología de reciclado disponible, en particular el reciclado químico***.

Or. en

Justificación

La Comisión no debe ser la encargada de desarrollar una metodología para calcular y verificar la proporción de plásticos recuperados a partir de residuos preconsumo y posconsumo, así como de vehículos al final de su vida útil. Para ello sería más adecuado un grupo independiente de expertos con los mejores conocimientos.

Enmienda 267
Laurent Castillo

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el 25 % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo. El 25 % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de	(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos ***preconsumo y*** posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el 25 % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos***, tanto preconsumo como*** posconsumo. El 25 % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo

garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.

de vehículo de que se trate. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos ***preconsumo y*** posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo***, y que tenga en cuenta la mejor tecnología de reciclado disponible, dando prioridad al reciclado mecánico***.

Or. en

Enmienda 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

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el ***25*** % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo***. El 25 % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate***. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben	(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, ***72 meses después de la entrada en vigor del Reglamento,*** debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo ***nuevo*** debe contener el ***10*** % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos ***preconsumo y*** posconsumo. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de

conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.	plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.

Or. en

Justificación

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.

Enmienda 269
Sirpa Pietikäinen

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el	(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el

25 % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo. El ***25*** % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.	***40*** % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo. El ***40*** % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.

Or. en

Enmienda 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

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el ***25*** % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo***. El 25 % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo***	(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo ***72 meses después de la entrada en vigor del Reglamento o 48 meses después de la entrada en vigor del acto de ejecución a que se refiere el artículo 6, apartado 2, si esta fecha es posterior***. En consecuencia, cada tipo de vehículo ***nuevo*** debe contener el ***10*** % de plástico reciclado procedente de residuos

de vehículo de que se trate. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados ***a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo***.

plásticos ***preconsumo y*** posconsumo. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados***, de acuerdo con el enfoque tecnológicamente neutro***.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el 25 % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo. El 25 % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ***ejecución*** para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos	(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el 25 % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo. El 25 % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ***delegación*** para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir

posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.

de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.

Or. en

Enmienda 272
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el ***25*** % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo. El 25 % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.	(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el ***30*** % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo. El 25 % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el ***25 %*** de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo. El ***25 %*** de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.	(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el ***15 %*** de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo. El ***15 %*** de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.

Or. fr

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 19 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(19 bis) Con el fin de estimular la innovación e impulsar un mercado de soluciones de base biológica, la Comisión debe publicar, a más tardar 96 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento, una revisión del estado del desarrollo tecnológico y del comportamiento medioambiental de los plásticos de origen biológico en los vehículos y, cuando proceda, presentar una propuesta legislativa para introducir requisitos de sostenibilidad y objetivos específicos.

Or. en

Enmienda 275
Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Propuesta de Reglamento
Considerando 19 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(19 ter) Los objetivos de contenido mínimo reciclado para los plásticos establecidos en el presente Reglamento estarán compuestos por residuos plásticos reciclados en la Unión o residuos plásticos procedentes de un tercer país que aplique prácticas de gestión y reciclado de residuos conformes con la legislación pertinente de la Unión. El cumplimiento será verificado y documentado por un tercero acreditado.

Or. en

Justificación

El establecimiento de objetivos de contenido reciclado no tendrá ningún efecto positivo en el medio ambiente ni en la competitividad y la autonomía estratégica de la UE si el contenido reciclado no procede de la UE o de un tercer país que produzca contenido reciclado de conformidad con las normas sociales, medioambientales y de seguridad de la UE. La

importación de contenido reciclado virgen, objeto de blanqueo ecológico o de baja calidad de terceros países es contraproducente para los objetivos y las metas de la UE.

Enmienda 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

Propuesta de Reglamento
Considerando 20

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de residuos de acero posconsumo que debe estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. El establecimiento de un objetivo futuro debe ir precedido de un estudio específico de la Comisión que abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de residuos posconsumo que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.	***suprimido***

Or. en

Justificación

Cualquier propuesta que incluya un objetivo de acero reciclado tendría un efecto desproporcionado en la asequibilidad de los vehículos.

Enmienda 277
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 20

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, ***deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de*** acero reciclado ***procedente*** de residuos ***de acero*** posconsumo ***que debe estar presente e incorporarse*** en los ***tipos de*** vehículos***. El establecimiento de un objetivo futuro debe ir precedido de un estudio específico de la Comisión que abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo***. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer ***la*** metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de residuos posconsumo que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.	(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, ***reducir el consumo y los costes de la energía, y mejorar la resiliencia reduciendo la dependencia de suministros de materias primas primarias, conviene incrementar la utilización*** de acero reciclado ***en vehículos. A tal fin, deben establecerse objetivos para exigir la inclusión de cantidades mínimas de acero reciclado a partir*** de residuos posconsumo en los vehículos ***nuevos. En consecuencia, todos los tipos de vehículos homologados a partir de los 48 meses y 108 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento debe contener el 30 y el 40 % de acero reciclado procedente de acero reciclado posconsumo, respectivamente. El 75 % de estos objetivos de contenido reciclado de acero debe alcanzarse incluyendo el acero reciclado de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate***. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer ***una*** metodología de cálculo y verificación del porcentaje de

acero recuperado a partir de residuos posconsumo ***y de vehículos al final de la vida útil, respectivamente,*** que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo. ***La metodología de verificación debe garantizar condiciones equivalentes de gestión y reciclado de residuos dentro y fuera de la Unión y puede exigir la demostración del cumplimiento mediante una certificación expedida por un tercero independiente y acreditado con las cualificaciones adecuadas.***

Or. en

Enmienda 278
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi

Propuesta de Reglamento
Considerando 20

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de acero ***reciclado procedente de residuos de acero posconsumo*** que debe estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. El establecimiento de un objetivo futuro debe ir precedido de un estudio específico de la Comisión que abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación	(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, ***debe establecerse un objetivo para integrar acero reciclado procedente de residuos posconsumo en los vehículos nuevos. Asimismo,*** deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de acero ***bajo en carbono*** que debe estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. El establecimiento de un objetivo futuro debe ir precedido de un estudio específico de la Comisión que abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad

de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ***ejecución*** para establecer la metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de residuos posconsumo que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.

de dicho objetivo. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ***delegación*** para establecer la metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de residuos posconsumo ***y acero bajo en carbono*** que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.

Or. en

Enmienda 279
Dennis Radtke

Propuesta de Reglamento
Considerando 20

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de residuos de acero posconsumo que debe estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. El establecimiento de un objetivo futuro debe ir precedido de un estudio específico de la Comisión que abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para	(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de acero ***bajo en CO_2 y de acero*** reciclado procedente de residuos de acero posconsumo que debe estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. El establecimiento de un objetivo futuro debe ir precedido de un estudio específico de la Comisión que abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo***, en especial las repercusiones para otros sectores que usen acero y para las emisiones globales***

establecer la metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de residuos posconsumo que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.	***de gases de efecto invernadero***. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de residuos posconsumo que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.

Or. en

Justificación

El aumento del contenido de acero reciclado en el sector del automóvil en ausencia de un aumento global de la disponibilidad de chatarra tendría un impacto negativo en otros sectores que utilizan acero en los que la chatarra ya no estaría disponible, tanto en términos de contenido reciclado como de emisiones de gases de efecto invernadero (efecto de sustitución).

Enmienda 280
Susana Solís Pérez

Propuesta de Reglamento
Considerando 20

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de residuos de acero posconsumo que debe estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. El establecimiento de un objetivo futuro debe ir precedido de un estudio específico de la	(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de residuos de acero posconsumo que debe estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. El establecimiento de un objetivo futuro debe ir precedido de un estudio específico de la

Comisión que abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de residuos posconsumo que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.

Comisión que abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo***, en especial las repercusiones para otros sectores que usen acero y para las emisiones globales de gases de efecto invernadero***. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de residuos posconsumo que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.

Or. en

Enmienda 281
Laurent Castillo

Propuesta de Reglamento
Considerando 20

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de residuos de acero posconsumo que debe estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. El establecimiento de un objetivo futuro debe ir precedido de un estudio específico de la Comisión que abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos	(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de residuos de acero posconsumo que debe estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. El establecimiento de un objetivo futuro debe ir precedido de un estudio específico de la Comisión que abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos

pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de residuos posconsumo que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.

pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo***, en especial las repercusiones para otros sectores que usen acero y para las emisiones globales de gases de efecto invernadero***. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de residuos posconsumo que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 20

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, ***deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo*** de acero reciclado procedente de residuos ***de acero*** posconsumo que debe ***estar presente e*** incorporarse en los ***tipos de*** vehículos. ***El establecimiento de un objetivo futuro debe ir precedido de un estudio específico de la Comisión que abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad***	(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, ***debe establecerse un objetivo obligatorio*** de acero reciclado procedente de residuos posconsumo que debe incorporarse en los vehículos nuevos***. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener un 30 % de acero reciclado procedente de residuos de acero posconsumo***. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ***delegación*** para establecer la metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de residuos

de dicho objetivo. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ***ejecución*** para establecer la metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de residuos posconsumo que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.

posconsumo que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo. ***A fin de tener en cuenta el riesgo de escasez de acero y evaluar la disponibilidad de dichas materias primas, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE por lo que respecta a la modificación del objetivo relativo al porcentaje mínimo de acero reciclado presente.***

Or. en

Enmienda 283
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 20

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir ***la huella de carbono relacionada*** con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, ***deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de residuos*** de acero posconsumo que debe ***estar presente e*** incorporarse en los ***tipos de*** vehículos. ***El establecimiento de un*** objetivo ***futuro debe ir precedido de un estudio específico de la Comisión que abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo***. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación	(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir ***el impacto medioambiental relacionado*** con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, ***debe establecerse un objetivo obligatorio*** de acero reciclado procedente de residuos de acero posconsumo que debe incorporarse en los vehículos ***nuevos. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el 40 % de acero reciclado en peso procedente de residuos de acero posconsumo. El 75 % de este*** objetivo ***de contenido reciclado de acero debe alcanzarse incluyendo el acero reciclado procedente de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate***. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de

de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de residuos posconsumo que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.

cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de residuos posconsumo que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.

Or. en

Enmienda 284
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(20 bis) El sector automovilístico es también uno de los mayores usuarios de aluminio, que representa más del 40 % de la demanda total, y su uso va en aumento. La utilización actual de aluminio reciclado en vehículos nuevos es baja. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, reducir el consumo y los costes de la energía, y mejorar la resiliencia mediante la reducción de la dependencia del suministro de materias primas primarias, conviene aumentar la utilización de aluminio reciclado en los vehículos. A tal fin, deben establecerse objetivos para exigir la inclusión de cantidades mínimas de aluminio reciclado a partir de residuos posconsumo en los vehículos nuevos. En consecuencia, cada tipo de vehículo homologado a partir de los 48 meses y 108 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento debe contener un 30 y un 50 % de aluminio reciclado a partir de aluminio reciclado posconsumo, respectivamente. El 10 y el 20 % de estos objetivos de contenido reciclado de aluminio deben

alcanzarse incluyendo el aluminio reciclado procedente de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de aluminio recuperado a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo. La metodología de verificación debe garantizar condiciones equivalentes de gestión y reciclado de residuos dentro y fuera de la Unión y puede exigir la demostración del cumplimiento mediante una certificación expedida por un tercero independiente y acreditado con las cualificaciones adecuadas. El establecimiento de los objetivos de contenido reciclado debe ir acompañado de requisitos de diseño y tratamiento que permitan el desmontaje, la retirada y la separación de los materiales para que puedan mantener la misma calidad y evitar el infrarreciclado.

Or. en

Enmienda 285
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(20 bis) El aluminio es uno de los materiales cuyo uso crece más rápido en la fabricación de vehículos en la industria automovilística. A fin de contribuir a reducir el impacto medioambiental relacionado con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la

neutralidad climática, debe establecerse un objetivo obligatorio de aluminio reciclado procedente de residuos posconsumo que debe incorporarse en los nuevos vehículos. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el 50 % de aluminio reciclado en peso procedente de residuos de aluminio posconsumo. El 20 % de este objetivo de contenido reciclado de aluminio debe alcanzarse incluyendo el aluminio reciclado procedente de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de cálculo y verificación del porcentaje de aluminio recuperado a partir de residuos de aluminio posconsumo que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.

Or. en

Enmienda 286
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 21

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(21) Existe la posibilidad de aumentar en los vehículos el uso de contenido reciclado de otros materiales utilizados de forma habitual por la industria automovilística y para los que los mercados de materias primas secundarias están poco desarrollados, la huella relacionada con la producción de materias primas primarias es elevada o los niveles de reciclado son limitados, mientras que las tecnologías de clasificación y reciclado están mejorando. Por consiguiente, es conveniente que la Comisión evalúe la oportunidad, la viabilidad y el impacto de	(21) Existe la posibilidad de aumentar en los vehículos el uso de contenido reciclado de otros materiales utilizados de forma habitual por la industria automovilística y para los que los mercados de materias primas secundarias están poco desarrollados, la huella relacionada con la producción de materias primas primarias es elevada o los niveles de reciclado son limitados, mientras que las tecnologías de clasificación y reciclado están mejorando. Por consiguiente, es conveniente que la Comisión evalúe la oportunidad, la viabilidad y el impacto de

establecer objetivos sobre el contenido reciclado de neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, boro utilizado en los imanes permanentes, así como sobre el aluminio y sus aleaciones, ***o*** el magnesio y sus aleaciones. En cuanto a la viabilidad de poder establecer objetivos sobre tipos específicos de aleaciones de aluminio y magnesio, el estudio debe abordar la adecuación de la demanda a la oferta secundaria en general y, en particular, investigar la solución intermedia entre maximizar las economías de escala especificando un número mínimo de familias de aleaciones y maximizar la conservación del valor mediante la clasificación en una gama más amplia de tipos específicos de aleaciones.

establecer objetivos sobre el contenido reciclado de neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, ***níquel, cobalto y*** boro utilizado en los imanes permanentes, así como sobre el aluminio y sus aleaciones, el magnesio y sus aleaciones***, el vidrio y el caucho***. En cuanto a la viabilidad de poder establecer objetivos sobre tipos específicos de aleaciones de aluminio y magnesio, el estudio debe abordar la adecuación de la demanda a la oferta secundaria en general y, en particular, investigar la solución intermedia entre maximizar las economías de escala especificando un número mínimo de familias de aleaciones y maximizar la conservación del valor mediante la clasificación en una gama más amplia de tipos específicos de aleaciones.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 21

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(21) Existe la posibilidad de aumentar en los vehículos el uso de contenido reciclado de otros materiales utilizados de forma habitual por la industria automovilística y para los que los mercados de materias primas secundarias están poco desarrollados, la huella relacionada con la producción de materias primas primarias es elevada o los niveles de reciclado son limitados, mientras que las tecnologías de clasificación y reciclado están mejorando. Por consiguiente, es conveniente que la Comisión evalúe la oportunidad, la viabilidad y el impacto de establecer objetivos sobre el contenido reciclado de neodimio, disprosio,	(21) Existe la posibilidad de aumentar en los vehículos el uso de contenido reciclado de otros materiales utilizados de forma habitual por la industria automovilística y para los que los mercados de materias primas secundarias están poco desarrollados, la huella relacionada con la producción de materias primas primarias es elevada o los niveles de reciclado son limitados, mientras que las tecnologías de clasificación y reciclado están mejorando. Por consiguiente, es conveniente que la Comisión evalúe la oportunidad, la viabilidad y el impacto de establecer objetivos sobre el contenido reciclado de neodimio, disprosio,

praseodimio, terbio, samario, boro utilizado en los imanes permanentes, así como sobre el aluminio y sus aleaciones, o el magnesio y sus aleaciones. En cuanto a la viabilidad de poder establecer objetivos sobre tipos específicos de aleaciones de aluminio y magnesio, el estudio debe abordar la adecuación de la demanda a la oferta secundaria en general y, en particular, investigar la solución intermedia entre maximizar las economías de escala especificando un número mínimo de familias de aleaciones y maximizar la conservación del valor mediante la clasificación en una gama más amplia de tipos específicos de aleaciones.	praseodimio, terbio, samario, ***níquel, cobalto,*** boro utilizado en los imanes permanentes, así como sobre el aluminio y sus aleaciones, ***el cobre*** o el magnesio y sus aleaciones. En cuanto a la viabilidad de poder establecer objetivos sobre tipos específicos de aleaciones de aluminio y magnesio, el estudio debe abordar la adecuación de la demanda a la oferta secundaria en general y, en particular, investigar la solución intermedia entre maximizar las economías de escala especificando un número mínimo de familias de aleaciones y maximizar la conservación del valor mediante la clasificación en una gama más amplia de tipos específicos de aleaciones.
	Or. en

Enmienda 288
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 21

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(21) Existe la posibilidad de aumentar en los vehículos el uso de contenido reciclado de otros materiales utilizados de forma habitual por la industria automovilística y para los que los mercados de materias primas secundarias están poco desarrollados, la huella relacionada con la producción de materias primas primarias es elevada o los niveles de reciclado son limitados, mientras que las tecnologías de clasificación y reciclado están mejorando. Por consiguiente, es conveniente que la Comisión evalúe la oportunidad, la viabilidad y el impacto de establecer objetivos sobre el contenido reciclado de neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, boro utilizado en los imanes permanentes, así como sobre ***el aluminio y sus aleaciones, o***	(21) Existe la posibilidad de aumentar en los vehículos el uso de contenido reciclado de otros materiales utilizados de forma habitual por la industria automovilística y para los que los mercados de materias primas secundarias están poco desarrollados, la huella relacionada con la producción de materias primas primarias es elevada o los niveles de reciclado son limitados, mientras que las tecnologías de clasificación y reciclado están mejorando. Por consiguiente, es conveniente que la Comisión evalúe la oportunidad, la viabilidad y el impacto de establecer objetivos sobre el contenido reciclado de neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, boro utilizado en los imanes permanentes, así como sobre el magnesio y sus aleaciones.

el magnesio y sus aleaciones. En cuanto a la viabilidad de poder establecer objetivos sobre tipos específicos de aleaciones de ***aluminio y*** magnesio, el estudio debe abordar la adecuación de la demanda a la oferta secundaria en general y, en particular, investigar la solución intermedia entre maximizar las economías de escala especificando un número mínimo de familias de aleaciones y maximizar la conservación del valor mediante la clasificación en una gama más amplia de tipos específicos de aleaciones.

En cuanto a la viabilidad de poder establecer objetivos sobre tipos específicos de aleaciones de magnesio, el estudio debe abordar la adecuación de la demanda a la oferta secundaria en general y, en particular, investigar la solución intermedia entre maximizar las economías de escala especificando un número mínimo de familias de aleaciones y maximizar la conservación del valor mediante la clasificación en una gama más amplia de tipos específicos de aleaciones.

Or. en

Enmienda 289
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Propuesta de Reglamento
Considerando 22

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(22) Con el fin de impulsar los mercados poco desarrollados de materias primas secundarias, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de aluminio y sus aleaciones, magnesio y sus aleaciones, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o boro reciclados procedentes de residuos posconsumo que deberá estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de cálculo y verificación de los porcentajes de materiales reciclados a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos. La metodología es necesaria para aclarar las definiciones de	***suprimido***

chatarra posconsumo y chatarra preconsumo. Esta aclaración es pertinente para incentivar la mejora de la calidad y la conservación del valor, en particular en el caso de las fracciones posconsumo. Para promover la descarbonización mediante el uso de un mayor contenido reciclado son necesarias definiciones claras que permitan incentivar el reciclado de la chatarra posconsumo y, al mismo tiempo, minimizar el uso de chatarra preconsumo, que suele tener la misma huella de carbono que la materia prima primaria.

Or. es

Enmienda 290
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Propuesta de Reglamento
Considerando 22

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(22) Con el fin de impulsar los mercados poco desarrollados de materias primas secundarias, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de aluminio y sus aleaciones, magnesio y sus aleaciones, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o boro reciclados procedentes de residuos posconsumo que deberá estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de cálculo y verificación de los porcentajes de materiales reciclados a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos. La metodología es necesaria para aclarar las definiciones de chatarra	(22) Con el fin de impulsar los mercados poco desarrollados de materias primas secundarias, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de aluminio y sus aleaciones, magnesio y sus aleaciones, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o boro reciclados procedentes de residuos posconsumo que deberá estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de cálculo y verificación de los porcentajes de materiales reciclados a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos. La metodología es necesaria para aclarar las definiciones de chatarra

posconsumo y chatarra preconsumo. Esta aclaración es pertinente para incentivar la mejora de la calidad y la conservación del valor, en particular en el caso de las fracciones posconsumo. Para promover la descarbonización mediante el uso de un mayor contenido reciclado son necesarias definiciones claras que permitan incentivar el reciclado de la chatarra posconsumo y, al mismo tiempo, minimizar el uso de chatarra preconsumo, que suele tener la misma huella de carbono que la materia prima primaria.

posconsumo y chatarra preconsumo. Esta aclaración es pertinente para incentivar la mejora de la calidad y la conservación del valor, en particular en el caso de las fracciones posconsumo. Para promover la descarbonización mediante el uso de un mayor contenido reciclado son necesarias definiciones claras que permitan incentivar el reciclado de la chatarra posconsumo y, al mismo tiempo, minimizar el uso de chatarra preconsumo, que suele tener la misma huella de carbono que la materia prima primaria. ***El establecimiento de este objetivo deberá ir precedido de un estudio de impacto específico de la Comisión que abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo.***

Or. es

Enmienda 291
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 22

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(22) Con el fin de impulsar los mercados poco desarrollados de materias primas secundarias, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de aluminio y sus aleaciones, magnesio y sus aleaciones, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario ***o*** boro reciclados procedentes de residuos posconsumo que deberá estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer	(22) Con el fin de impulsar los mercados poco desarrollados de materias primas secundarias, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de aluminio y sus aleaciones, magnesio y sus aleaciones, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario***, níquel, cobalto,*** boro***, vidrio y caucho*** reciclados procedentes de residuos posconsumo que deberá estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de

la metodología de cálculo y verificación de los porcentajes de materiales reciclados a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos. La metodología es necesaria para aclarar las definiciones de chatarra posconsumo y chatarra preconsumo. Esta aclaración es pertinente para incentivar la mejora de la calidad y la conservación del valor, en particular en el caso de las fracciones posconsumo. Para promover la descarbonización mediante el uso de un mayor contenido reciclado son necesarias definiciones claras que permitan incentivar el reciclado de la chatarra posconsumo y, al mismo tiempo, minimizar el uso de chatarra preconsumo, que suele tener la misma huella de carbono que la materia prima primaria.	ejecución para establecer la metodología de cálculo y verificación de los porcentajes de materiales reciclados a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos. La metodología es necesaria para aclarar las definiciones de chatarra posconsumo y chatarra preconsumo. Esta aclaración es pertinente para incentivar la mejora de la calidad y la conservación del valor, en particular en el caso de las fracciones posconsumo. Para promover la descarbonización mediante el uso de un mayor contenido reciclado son necesarias definiciones claras que permitan incentivar el reciclado de la chatarra posconsumo y, al mismo tiempo, minimizar el uso de chatarra preconsumo, que suele tener la misma huella de carbono que la materia prima primaria.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 22

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(22) Con el fin de impulsar los mercados poco desarrollados de materias primas secundarias, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de aluminio y sus aleaciones, magnesio y sus aleaciones, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o boro reciclados procedentes de residuos posconsumo que deberá estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión	(22) Con el fin de impulsar los mercados poco desarrollados de materias primas secundarias, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de aluminio y sus aleaciones, ***cobre,*** magnesio y sus aleaciones, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario***, níquel, cobalto*** o boro reciclados procedentes de residuos posconsumo que deberá estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta

competencias de ***ejecución*** para establecer la metodología de cálculo y verificación de los porcentajes de materiales reciclados a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos. La metodología es necesaria para aclarar las definiciones de chatarra posconsumo y chatarra preconsumo. Esta aclaración es pertinente para incentivar la mejora de la calidad y la conservación del valor, en particular en el caso de las fracciones posconsumo. Para promover la descarbonización mediante el uso de un mayor contenido reciclado son necesarias definiciones claras que permitan incentivar el reciclado de la chatarra posconsumo y, al mismo tiempo, minimizar el uso de chatarra preconsumo, que suele tener la misma huella de carbono que la materia prima primaria.

obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ***delegación*** para establecer la metodología de cálculo y verificación de los porcentajes de materiales reciclados a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos. La metodología es necesaria para aclarar las definiciones de chatarra posconsumo y chatarra preconsumo. Esta aclaración es pertinente para incentivar la mejora de la calidad y la conservación del valor, en particular en el caso de las fracciones posconsumo. Para promover la descarbonización mediante el uso de un mayor contenido reciclado son necesarias definiciones claras que permitan incentivar el reciclado de la chatarra posconsumo y, al mismo tiempo, minimizar el uso de chatarra preconsumo, que suele tener la misma huella de carbono que la materia prima primaria.

Or. en

Enmienda 293
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 22

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(22) Con el fin de impulsar los mercados poco desarrollados de materias primas secundarias, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de ***aluminio y sus aleaciones,*** magnesio y sus aleaciones, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o boro reciclados procedentes de residuos posconsumo que deberá estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta	(22) Con el fin de impulsar los mercados poco desarrollados de materias primas secundarias, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de magnesio y sus aleaciones, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o boro reciclados procedentes de residuos posconsumo que deberá estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben

obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de cálculo y verificación de los porcentajes de materiales reciclados a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos. La metodología es necesaria para aclarar las definiciones de chatarra posconsumo y chatarra preconsumo. Esta aclaración es pertinente para incentivar la mejora de la calidad y la conservación del valor, en particular en el caso de las fracciones posconsumo. Para promover la descarbonización mediante el uso de un mayor contenido reciclado son necesarias definiciones claras que permitan incentivar el reciclado de la chatarra posconsumo y, al mismo tiempo, minimizar el uso de chatarra preconsumo, que suele tener la misma huella de carbono que la materia prima primaria.

conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de cálculo y verificación de los porcentajes de materiales reciclados a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos. La metodología es necesaria para aclarar las definiciones de chatarra posconsumo y chatarra preconsumo. Esta aclaración es pertinente para incentivar la mejora de la calidad y la conservación del valor, en particular en el caso de las fracciones posconsumo. Para promover la descarbonización mediante el uso de un mayor contenido reciclado son necesarias definiciones claras que permitan incentivar el reciclado de la chatarra posconsumo y, al mismo tiempo, minimizar el uso de chatarra preconsumo, que suele tener la misma huella de carbono que la materia prima primaria.

Or. en

Enmienda 294
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 23

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(23) En consonancia con los requisitos del Reglamento (UE) ***[Ley de Materias Primas Fundamentales]*** del Parlamento Europeo y del Consejo[51], y teniendo en cuenta que es necesario establecer en el presente Reglamento disposiciones sobre el contenido reciclado de los vehículos y las materias primas fundamentales utilizadas en las piezas y componentes de los vehículos, dichas disposiciones deben aplicarse como aplicación sectorial específica de las disposiciones contenidas en el Reglamento (UE) ***[Ley de Materias Primas Fundamentales]***. De este modo se garantizará la racionalización y la integración de las distintas obligaciones en	(23) En consonancia con los requisitos del Reglamento (UE) ***2024/1252*** del Parlamento Europeo y del Consejo[51], y teniendo en cuenta que es necesario establecer en el presente Reglamento disposiciones sobre el contenido reciclado de los vehículos y las materias primas fundamentales utilizadas en las piezas y componentes de los vehículos, dichas disposiciones deben aplicarse como aplicación sectorial específica de las disposiciones contenidas en el Reglamento (UE) ***2024/1252***. De este modo se garantizará la racionalización y la integración de las distintas obligaciones en materia de información, etiquetado y

materia de información, etiquetado y retirada con arreglo a los procedimientos del presente Reglamento con las de otras piezas, componentes y materiales.

retirada con arreglo a los procedimientos del presente Reglamento con las de otras piezas, componentes y materiales.

---

[51] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un marco para garantizar el suministro seguro y sostenible de materias primas fundamentales y se modifican los Reglamentos (UE) 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 y (UE) 2019/1020 [COM(2023) 160 final].

[51] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un marco para garantizar el suministro seguro y sostenible de materias primas fundamentales y se modifican los Reglamentos (UE) 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 y (UE) 2019/1020 [COM(2023) 160 final].

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 24

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(24) A fin de garantizar que las baterías sean recicladas de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2023/[Baterías], y que los motores de accionamiento eléctrico, que contienen cantidades importantes de tierras raras, también se puedan sustituir y reciclar, es necesario introducir requisitos de diseño para los nuevos tipos de vehículos, garantizando que instalaciones de tratamiento autorizadas o empresas de reparación y mantenimiento puedan retirar fácilmente estas baterías y motores de accionamiento eléctrico en cualquier fase del ciclo de vida de un vehículo. Para tener en cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del presente	(24) A fin de garantizar que las baterías sean recicladas de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2023/[Baterías], y que los motores de accionamiento eléctrico, que contienen cantidades importantes de tierras raras, también se puedan sustituir y reciclar, es necesario introducir requisitos de diseño para los nuevos tipos de vehículos, garantizando que instalaciones de tratamiento autorizadas o empresas de reparación y mantenimiento puedan retirar fácilmente estas baterías ***y sus conjuntos de baterías*** y motores de accionamiento eléctrico en cualquier fase del ciclo de vida de un vehículo***. La Comisión debe fomentar el desarrollo de normas en materia de técnicas de diseño y montaje que faciliten el mantenimiento, la reparación y la adaptación de las baterías y los conjuntos de baterías***. Para tener en

Reglamento mediante la revisión de la lista de piezas y componentes que deben diseñarse para permitir su retirada y sustitución en los vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de estos requisitos de diseño, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución.

cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del presente Reglamento mediante la revisión de la lista de piezas y componentes que deben diseñarse para permitir su retirada y sustitución en los vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de estos requisitos de diseño, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución.

Or. en

Enmienda 296
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 24

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(24) A fin de garantizar que las baterías ***sean recicladas de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2023/[Baterías], y que los motores de accionamiento eléctrico, que contienen cantidades importantes de tierras raras, también*** se puedan sustituir y reciclar, es necesario introducir requisitos de diseño para los nuevos tipos de vehículos, garantizando que instalaciones de tratamiento autorizadas o empresas de reparación ***y*** mantenimiento puedan retirar fácilmente ***estas baterías y motores de accionamiento eléctrico*** en cualquier fase del ciclo de vida de un vehículo. Para tener en cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del presente Reglamento mediante la revisión de la lista de piezas y componentes que deben	(24) A fin de garantizar que las ***piezas y componentes de vehículos, en particular las*** baterías ***y los motores de accionamiento eléctrico*** se puedan ***retirar, reparar, remanufacturar, reacondicionar, retroadaptar,*** sustituir y reciclar, es necesario introducir requisitos de diseño para los nuevos tipos de vehículos, garantizando que instalaciones de tratamiento autorizadas o empresas de reparación***,*** mantenimiento ***y retroadaptación*** puedan retirar fácilmente ***y de manera no destructiva dichas piezas y componentes*** en cualquier fase del ciclo de vida de un vehículo***. Los requisitos de diseño deben permitir que las baterías se reciclen de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2023/1542***. Para tener en cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo

diseñarse para permitir su retirada y sustitución en los vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de estos requisitos de diseño, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución.

que respecta a la modificación del presente Reglamento mediante la revisión de la lista de piezas y componentes que deben diseñarse para permitir su retirada y sustitución en los vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de estos requisitos de diseño, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 24

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(24) A fin de garantizar que las baterías sean recicladas de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2023/[Baterías], y que los motores de accionamiento eléctrico, que contienen cantidades importantes de tierras raras, también se puedan sustituir y reciclar, es necesario introducir requisitos de diseño para los nuevos tipos de vehículos, garantizando que instalaciones de tratamiento autorizadas o empresas de reparación y mantenimiento puedan retirar fácilmente estas baterías y motores de accionamiento eléctrico en cualquier fase del ciclo de vida de un vehículo. Para tener en cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del presente Reglamento mediante la revisión de la lista de piezas y componentes que deben diseñarse para permitir su retirada y sustitución en los vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la	(24) A fin de garantizar que las baterías sean recicladas de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2023/[Baterías], y que los motores de accionamiento eléctrico, que contienen cantidades importantes de tierras raras, también se puedan sustituir y reciclar, es necesario introducir requisitos de diseño ***y de acceso a la información técnica y digital*** para los nuevos tipos de vehículos, garantizando que instalaciones de tratamiento autorizadas o empresas de reparación y mantenimiento puedan retirar fácilmente estas baterías y motores de accionamiento eléctrico en cualquier fase del ciclo de vida de un vehículo. Para tener en cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del presente Reglamento mediante la revisión de la lista de piezas y componentes que deben diseñarse para permitir su retirada y sustitución en los vehículos. A fin de

aplicación de estos requisitos de diseño, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución.

garantizar condiciones uniformes para la aplicación de estos requisitos de diseño, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución.

Or. fr

Enmienda 298
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 24

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(24) A fin de garantizar que las baterías sean recicladas de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) ***2023/[Baterías]***, y que los motores de accionamiento eléctrico, que contienen cantidades importantes de tierras raras, también se puedan sustituir y reciclar, es necesario introducir requisitos de diseño para los nuevos tipos de vehículos, garantizando que instalaciones de tratamiento autorizadas o empresas de reparación y mantenimiento puedan retirar fácilmente estas baterías y motores de accionamiento eléctrico en cualquier fase del ciclo de vida de un vehículo. Para tener en cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del presente Reglamento mediante la revisión de la lista de piezas y componentes que deben diseñarse para permitir su retirada y sustitución en los vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de estos requisitos de diseño, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución.	(24) A fin de garantizar que las baterías sean recicladas de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) ***2023/1542***, y que los motores de accionamiento eléctrico, que contienen cantidades importantes de tierras raras, también se puedan sustituir y reciclar, es necesario introducir requisitos de diseño para los nuevos tipos de vehículos, garantizando que instalaciones de tratamiento autorizadas o empresas de reparación y mantenimiento puedan retirar fácilmente estas baterías ***y sus componentes*** y motores de accionamiento eléctrico en cualquier fase del ciclo de vida de un vehículo. Para tener en cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del presente Reglamento mediante la revisión de la lista de piezas y componentes que deben diseñarse para permitir su retirada y sustitución en los vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de estos requisitos de diseño, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución.

Or. en

Enmienda 299
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 24 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(24 bis) Con el fin de apoyar enfoques más circulares en el sector automovilístico y permitir a los consumidores tomar decisiones informadas, debe establecerse un índice de reparabilidad obligatorio para los vehículos eléctricos. El índice de reparabilidad debe abarcar aspectos cruciales de la reparación y el mantenimiento de los vehículos, como la disponibilidad y el precio de las piezas de recambio y las herramientas de reparación. Deben delegarse en la Comisión poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en relación con el establecimiento de dicho índice, basado en una evaluación del diseño más adecuado.

Or. en

Enmienda 300
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 24 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(24 ter) La disponibilidad y asequibilidad de las piezas de recambio son esenciales para la reparabilidad, la longevidad y la sostenibilidad de los vehículos, y son fundamentales para promover una economía circular, en

consonancia con los objetivos esbozados en el Plan de Acción para la Economía Circular. Con el fin de reducir la sustitución prematura de los vehículos y minimizar los impactos medioambientales asociados a la generación de residuos, es necesario garantizar que los componentes críticos, en particular las baterías, los motores de accionamiento eléctrico y otras partes esenciales, sigan siendo accesibles durante un período mínimo tras la introducción del vehículo en el mercado. Para apoyar la durabilidad y la reparabilidad de los vehículos, el presente Reglamento debe exigir a los fabricantes que garanticen la disponibilidad de piezas de recambio durante un período de veinte años a partir del cese de la comercialización del vehículo.

Or. en

Enmienda 301
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 26

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(26) Para asegurarse de que los fabricantes ***de turismos y vehículos comerciales ligeros*** adopten medidas para garantizar el cumplimiento de los requisitos de circularidad con arreglo al presente Reglamento, y para incentivarlos a mejorar la circularidad de los tipos de vehículos que introducen en el mercado, deben elaborar una estrategia global de circularidad para cada nuevo tipo y facilitarla a la autoridad de homologación Dicha estrategia debe basarse en tecnologías acreditadas, disponibles o en desarrollo en el momento de solicitar la homologación de tipo del vehículo y ser objeto de una actualización periódica. La Comisión debe informar periódicamente	(26) Para asegurarse de que los fabricantes adopten medidas para garantizar el cumplimiento de los requisitos de circularidad con arreglo al presente Reglamento, y para incentivarlos a mejorar la circularidad de los tipos de vehículos que introducen en el mercado, deben elaborar una estrategia global de circularidad para cada nuevo tipo y facilitarla a la autoridad de homologación. Dicha estrategia debe basarse en tecnologías acreditadas, disponibles o en desarrollo en el momento de solicitar la homologación de tipo del vehículo y ser objeto de una actualización periódica. ***La Comisión debe adoptar actos de ejecución para proporcionar a los fabricantes las***

sobre la circularidad del sector automovilístico a partir de las estrategias de circularidad facilitadas por los fabricantes. A fin de tener en cuenta los avances técnicos y científicos en la fabricación y la gestión de los vehículos al final de su vida útil, la evolución del mercado en el sector automovilístico y los cambios reglamentarios, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo que contiene los requisitos sobre el contenido de la estrategia de circularidad y sus actualizaciones.	***normas acordadas de común acuerdo que se utilizarán para llevar a cabo una evaluación del ciclo de vida que cuantifique el impacto medioambiental y el uso de recursos de la producción de vehículos y la gestión del final de la vida útil como parte de sus estrategias de circularidad***. La Comisión debe informar periódicamente sobre la circularidad del sector automovilístico a partir de las estrategias de circularidad facilitadas por los fabricantes. A fin de tener en cuenta los avances técnicos y científicos en la fabricación y la gestión de los vehículos al final de su vida útil, la evolución del mercado en el sector automovilístico y los cambios reglamentarios, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo que contiene los requisitos sobre el contenido de la estrategia de circularidad y sus actualizaciones.

Or. en

Enmienda 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

Propuesta de Reglamento
Considerando 26

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(26) Para asegurarse de que los fabricantes de turismos y vehículos comerciales ligeros adopten medidas para garantizar el cumplimiento de los requisitos de circularidad con arreglo al presente Reglamento, y para incentivarlos a mejorar la circularidad de los tipos de vehículos que introducen en el mercado, deben elaborar una estrategia global de circularidad ***para cada nuevo tipo*** y	(26) Para asegurarse de que los fabricantes de turismos y vehículos comerciales ligeros adopten medidas para garantizar el cumplimiento de los requisitos de circularidad con arreglo al presente Reglamento, y para incentivarlos a mejorar la circularidad de los tipos de vehículos que introducen en el mercado, deben elaborar una estrategia global de circularidad y facilitarla a la autoridad de

facilitarla a la autoridad de homologación. Dicha estrategia debe basarse en tecnologías acreditadas***, disponibles o en desarrollo en el momento de solicitar la homologación de tipo del vehículo y*** ser objeto de una actualización periódica. La Comisión debe informar periódicamente sobre la circularidad del sector automovilístico a partir de las estrategias de circularidad facilitadas por los fabricantes. A fin de tener en cuenta los avances técnicos y científicos en la fabricación y la gestión de los vehículos al final de su vida útil, la evolución del mercado en el sector automovilístico y los cambios reglamentarios, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo que contiene los requisitos sobre el contenido de la estrategia de circularidad y sus actualizaciones.

homologación. Dicha estrategia debe ***desarrollarse a nivel de la empresa y*** basarse en tecnologías acreditadas***. La estrategia de circularidad debe*** ser objeto de una actualización periódica. La Comisión debe informar periódicamente sobre la circularidad del sector automovilístico a partir de las estrategias de circularidad facilitadas por los fabricantes. A fin de tener en cuenta los avances técnicos y científicos en la fabricación y la gestión de los vehículos al final de su vida útil, la evolución del mercado en el sector automovilístico y los cambios reglamentarios, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo que contiene los requisitos sobre el contenido de la estrategia de circularidad y sus actualizaciones.

Or. en

Justificación

El desarrollo de estrategias de circularidad independientes para cada modelo de vehículo daría lugar a procesos redundantes, costes más elevados e ineficiencias operativas. Un enfoque único y unificado para toda la empresa se traduce en procesos normalizados en el abastecimiento de materiales, el reciclado y la gestión del final de la vida útil, lo que permite economías de escala y un uso más eficiente de los recursos.

Enmienda 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

Propuesta de Reglamento
Considerando 26

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(26) Para asegurarse de que los fabricantes de turismos y vehículos comerciales ligeros adopten medidas para	(26) Para asegurarse de que los fabricantes de turismos y vehículos comerciales ligeros adopten medidas para

garantizar el cumplimiento de los requisitos de circularidad con arreglo al presente Reglamento, y para incentivarlos a mejorar la circularidad de los tipos de vehículos que introducen en el mercado, deben elaborar una estrategia global de circularidad ***para cada nuevo tipo*** y facilitarla a la autoridad de homologación. Dicha estrategia debe basarse en tecnologías acreditadas***, disponibles o en desarrollo en el momento de solicitar la homologación de tipo del vehículo y*** ser objeto de una actualización periódica. La Comisión debe informar periódicamente sobre la circularidad del sector automovilístico a partir de las estrategias de circularidad facilitadas por los fabricantes. A fin de tener en cuenta los avances técnicos y científicos en la fabricación y la gestión de los vehículos al final de su vida útil, la evolución del mercado en el sector automovilístico y los cambios reglamentarios, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo que contiene los requisitos sobre el contenido de la estrategia de circularidad y sus actualizaciones.	garantizar el cumplimiento de los requisitos de circularidad con arreglo al presente Reglamento, y para incentivarlos a mejorar la circularidad de los tipos de vehículos que introducen en el mercado, deben elaborar una estrategia global de circularidad y facilitarla a la autoridad de homologación. Dicha estrategia debe ***desarrollarse a nivel de la empresa y*** basarse en tecnologías acreditadas***. La estrategia de circularidad debe*** ser objeto de una actualización periódica. La Comisión debe informar periódicamente sobre la circularidad del sector automovilístico a partir de las estrategias de circularidad facilitadas por los fabricantes. A fin de tener en cuenta los avances técnicos y científicos en la fabricación y la gestión de los vehículos al final de su vida útil, la evolución del mercado en el sector automovilístico y los cambios reglamentarios, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo que contiene los requisitos sobre el contenido de la estrategia de circularidad y sus actualizaciones.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 27

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(27) Para aumentar la transparencia sobre el uso de materiales reciclados por parte del sector automovilístico y ofrecer incentivos para aumentar los niveles de contenido reciclado, debe exigirse a los	***suprimido***

fabricantes de vehículos que faciliten documentación técnica que muestre el porcentaje de materiales reciclados de los nuevos tipos de vehículos que se presenten a la homologación de tipo. Este requisito debe aplicarse a una selección de materiales para los que un aumento del contenido reciclado en los vehículos aportaría beneficios medioambientales especialmente importantes. La declaración obligatoria debe presentarse a la autoridad de homologación junto con otros documentos que forman parte de la solicitud de homologación de tipo.

Or. fr

Enmienda 305
Maria Grapini

Propuesta de Reglamento
Considerando 28

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos y los operadores de gestión de residuos a lo largo de ***toda*** la cadena de valor del automóvil son esenciales para maximizar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de un vehículo y para garantizar un reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes deben proporcionar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información que permita la retirada y sustitución seguras de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento	(28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos***, las empresas de desmontaje, de remanufacturación, los operadores de reparación y mantenimiento,*** y los operadores de gestión de residuos a lo largo de la cadena de valor del automóvil son esenciales para maximizar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de un vehículo y para garantizar un reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes deben proporcionar a ***las empresas de desmontaje,*** los operadores de gestión de residuos y los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información ***a que se refiere el punto 66 de las Directrices suplementarias de la Comisión relativas a***

por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías de los vehículos eléctricos y para retirarlas, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, y a los motores de accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) [Ley de Materias Primas Fundamentales]. Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas por los fabricantes y la información debe facilitarse de forma gratuita, a excepción de los costes administrativos. Las autoridades de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. A fin de actualizar el alcance de la información que los fabricantes deben facilitar a los operadores de gestión de residuos y los operadores de mantenimiento, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo V.

las restricciones verticales incluidas en los acuerdos de venta y reparación de vehículos de motor y de distribución de recambios para vehículos de motor, que permita la retirada y sustitución seguras de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías de los vehículos eléctricos y para retirarlas, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, y a los motores de accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) [Ley de Materias Primas Fundamentales]. Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas por los fabricantes y la información debe facilitarse de forma gratuita, a excepción de los costes administrativos. Las autoridades de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. A fin de actualizar el alcance de la información que los fabricantes deben facilitar a los operadores de gestión de residuos y los operadores de mantenimiento, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo V.

Or. ro

Enmienda 306
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 28

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos y los operadores de gestión de residuos a lo largo de toda la cadena de valor del automóvil son esenciales para maximizar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de un vehículo y para garantizar un reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes deben proporcionar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información que permita la retirada y sustitución seguras de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías de los vehículos eléctricos y para retirarlas, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, y a los motores de accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) [Ley de Materias Primas Fundamentales]. Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas	(28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos y los operadores de ***reparación, mantenimiento, retroadaptación y*** gestión de residuos a lo largo de toda la cadena de valor del automóvil son esenciales para maximizar la ***reparación, la*** reutilización, la remanufacturación***, la retroadaptación*** y el reacondicionamiento de piezas y componentes de un vehículo y para garantizar un reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes deben proporcionar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de ***retroadaptación,*** reparación y mantenimiento un acceso ***oportuno,*** sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información ***durante al menos veinte años desde la fecha de cese de la comercialización*** que permita la retirada***, la reparación, el reacondicionamiento, la retroadaptación, la remanufacturación*** y ***la*** sustitución seguras ***y no destructivas*** de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de ***retroadaptación,*** reparación y mantenimiento por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías de los vehículos eléctricos y para retirarlas, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, y a los motores de accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y

por los fabricantes y la información debe facilitarse de forma gratuita, a excepción de los costes administrativos. Las autoridades de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. A fin de actualizar el alcance de la información que los fabricantes deben facilitar a los operadores de gestión de residuos y los operadores de mantenimiento, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo V.	retirarse del vehículo antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) [Ley de Materias Primas Fundamentales]. Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas por los fabricantes y la información debe facilitarse de forma gratuita, a excepción de los costes administrativos. Las autoridades de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. A fin de actualizar el alcance de la información que los fabricantes deben facilitar a los operadores de gestión de residuos y los operadores de ***retroadaptación, reparación y*** mantenimiento, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo V.
	Or. en

Enmienda 307
Zala Tomašič, Milan Zver

Propuesta de Reglamento
Considerando 28

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos y los operadores de gestión de residuos a lo largo de toda la cadena de valor del automóvil son esenciales para maximizar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de un vehículo y para garantizar un reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes deben proporcionar a	(28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos y los operadores de gestión de residuos a lo largo de toda la cadena de valor del automóvil son esenciales para maximizar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de un vehículo y para garantizar un reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes deben proporcionar a

los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información que permita la retirada y sustitución seguras de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías de los vehículos eléctricos y para retirarlas, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, y a los motores de accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) [Ley de Materias Primas Fundamentales]. Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas por los fabricantes y la información debe facilitarse de forma gratuita, a excepción de los costes administrativos. Las autoridades de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. A fin de actualizar el alcance de la información que los fabricantes deben facilitar a los operadores de gestión de residuos y los operadores de mantenimiento, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo V.

los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información que permita la retirada y sustitución seguras de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías de los vehículos eléctricos y para retirarlas, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, y a los motores de accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) [Ley de Materias Primas Fundamentales]. ***Es importante que se respeten debidamente los derechos de propiedad intelectual, garantizando que el acceso a la información técnica no comprometa las tecnologías privadas o los secretos comerciales.*** Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas por los fabricantes y la información debe facilitarse de forma gratuita, a excepción de los costes administrativos. Las autoridades de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. A fin de actualizar el alcance de la información que los fabricantes deben facilitar a los operadores de gestión de residuos y los operadores de mantenimiento, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo

V.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 28

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos y los operadores de gestión de residuos a lo largo de toda la cadena de valor del automóvil son esenciales para maximizar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de un vehículo y para garantizar un reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes deben proporcionar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información que permita la retirada y sustitución seguras de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías de los vehículos eléctricos y para retirarlas, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, y a los motores de accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo	(28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos***, los operadores de reparación y mantenimiento*** y los operadores de gestión de residuos a lo largo de toda la cadena de valor del automóvil son esenciales para maximizar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de un vehículo y para garantizar un reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes deben proporcionar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, ***inmediato, gratuito,*** normalizado y no discriminatorio a la información que permita la retirada y sustitución seguras ***y no destructivas, así como la reparación, la remanufacturación y el reacondicionamiento, cuando corresponda,*** de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías ***y sus conjuntos de baterías*** de los vehículos eléctricos y para retirarlas, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga

antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) [Ley de Materias Primas Fundamentales]. Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas por los fabricantes y la información debe facilitarse de forma gratuita, a excepción de los costes administrativos. Las autoridades de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. A fin de actualizar el alcance de la información que los fabricantes deben facilitar a los operadores de gestión de residuos y los operadores de mantenimiento, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo V.

segura, y a los motores de accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) [Ley de Materias Primas Fundamentales]. Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas por los fabricantes y la información debe facilitarse de forma gratuita, a excepción de los costes administrativos. Las autoridades de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. A fin de actualizar el alcance de la información que los fabricantes deben facilitar a los operadores de gestión de residuos y los operadores de mantenimiento, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo V.

Or. en

Enmienda 309
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Propuesta de Reglamento
Considerando 28

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos y los operadores de gestión de residuos a lo largo de toda la cadena de valor del automóvil son esenciales para maximizar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y	(28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos***, los operadores de desmontaje, remanufacturación, reparación, retroadaptación y mantenimiento*** y los operadores de gestión de residuos a lo largo de toda la cadena de valor del automóvil son esenciales para

componentes de un vehículo y para garantizar un reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes deben proporcionar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información que permita la retirada y sustitución seguras de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías de los vehículos eléctricos ***y*** para ***retirarlas***, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, y a los motores de accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) ***[Ley de Materias Primas Fundamentales]***. Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas por los fabricantes y la información debe facilitarse de forma gratuita***, a excepción de los costes administrativos***. Las autoridades de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. A fin de actualizar el alcance de la información que los fabricantes deben facilitar a los operadores de gestión de residuos y los operadores de mantenimiento, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo

maximizar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de un vehículo y para garantizar un reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes deben proporcionar a los operadores de ***desmontaje, retroadaptación, remanufacturación,*** gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información que permita la retirada y sustitución seguras de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías de los vehículos eléctricos ***y sus elementos constitutivos***, ***así como*** para ***retirarlos***, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, y a los motores de accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) ***2024/1252***. Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas por los fabricantes y la información debe facilitarse de forma gratuita. Las autoridades de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. A fin de actualizar el alcance de la información que los fabricantes deben facilitar a los operadores de gestión de residuos y los operadores de mantenimiento, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo

V.	al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo V.

Or. en

Enmienda 310
Jens Gieseke, Paulius Saudargas

Propuesta de Reglamento
Considerando 28

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos y los operadores de gestión de residuos a lo largo de toda la cadena de valor del automóvil son esenciales para maximizar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de un vehículo y para garantizar un reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes deben proporcionar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información que permita la retirada y sustitución seguras de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías de los vehículos eléctricos y para retirarlas, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, y a los motores de accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y	(28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos y los operadores de gestión de residuos a lo largo de toda la cadena de valor del automóvil son esenciales para maximizar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de un vehículo y para garantizar un reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes deben proporcionar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de ***retroadaptación,*** reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información***, por ejemplo, a través de las herramientas existentes utilizadas por la industria automovilística,*** que permita la retirada y sustitución seguras de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías de los vehículos eléctricos y para retirarlas, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, y a los motores de

materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) [Ley de Materias Primas Fundamentales]. Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas por los fabricantes y la información debe facilitarse de forma gratuita, a excepción de los costes administrativos. Las autoridades de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. A fin de actualizar el alcance de la información que los fabricantes deben facilitar a los operadores de gestión de residuos y los operadores de mantenimiento, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo V.

accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) [Ley de Materias Primas Fundamentales]. Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas por los fabricantes y la información debe facilitarse de forma gratuita, a excepción de los costes administrativos. Las autoridades de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. A fin de actualizar el alcance de la información que los fabricantes deben facilitar a los operadores de gestión de residuos y los operadores de mantenimiento, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo V.

Or. en

Justificación

Los operadores de retroadaptación son importantes en el mercado posventa.

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 28

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos y los operadores de gestión de residuos a lo largo de toda la	(28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos y los operadores de gestión de residuos a lo largo de toda la

cadena de valor del automóvil son esenciales para maximizar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de un vehículo y para garantizar un reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes deben proporcionar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información que permita la retirada y sustitución seguras de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías de los vehículos eléctricos y para retirarlas, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, y a los motores de accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) [Ley de Materias Primas Fundamentales]. Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas por los fabricantes y la información debe facilitarse de forma gratuita, a excepción de los costes administrativos. Las autoridades de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. A fin de actualizar el alcance de la información que los fabricantes deben facilitar a los operadores de gestión de residuos y los operadores de mantenimiento, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290

cadena de valor del automóvil son esenciales para maximizar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de un vehículo y para garantizar un reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes deben proporcionar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información que permita la retirada y sustitución seguras de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías de los vehículos eléctricos y para retirarlas, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, ***la información relativa a la codificación digital de las piezas*** y ***la información para acceder*** a los motores de accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) [Ley de Materias Primas Fundamentales]. Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas por los fabricantes y la información debe facilitarse de forma gratuita, a excepción de los costes administrativos. Las autoridades de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. A fin de actualizar el alcance de la información que los fabricantes deben facilitar a los operadores de gestión de residuos y los operadores de mantenimiento, deben

del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo V.	delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo V.

Or. fr

Enmienda 312
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 28 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(28 bis) El Reglamento (UE) 2024/1781 establece requisitos vinculantes para promover la durabilidad de los productos, en particular prohibiendo determinadas prácticas de obsolescencia prematura, como el uso de componentes desproporcionadamente frágiles, los obstáculos al desmontaje o las incompatibilidades de los programas informáticos. Este enfoque debe reproducirse en el marco del presente Reglamento para contribuir a una la vida útil más prolongada para los vehículos. Por lo tanto, la funcionalidad a largo plazo, la ciberseguridad y la compatibilidad tecnológica de los vehículos eléctricos deben salvaguardarse mediante el suministro obligatorio de actualizaciones periódicas, seguras y accesibles de los sistemas operativos por parte de los fabricantes. De hecho, estas actualizaciones son fundamentales para mantener el rendimiento de los vehículos, abordar los riesgos de ciberseguridad emergentes y garantizar la compatibilidad con la evolución de las infraestructuras y las normas de recarga.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 28 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(28 bis) Con el fin de instar a los fabricantes a mejorar la reparabilidad de los vehículos y proporcionar información más transparente a los consumidores sobre los costes de mantenimiento y reparación de los vehículos que compran, los fabricantes deben facilitar información sobre la reparabilidad de cada tipo de vehículo nuevo.

Or. en

Enmienda 314
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 29

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(29) Si bien la codificación digital se utiliza cada vez más para controlar las distintas piezas y componentes del vehículo, la evaluación de la Directiva 2000/53/CE determinó que dicha codificación podría impedir el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de determinadas piezas y componentes. Por tanto, es esencial que se ***requiera a los fabricantes de vehículos que faciliten información que permita a los operadores profesionales de la gestión de residuos superar los problemas que plantean estas piezas y componentes codificados digitalmente en un vehículo, cuando*** dicha codificación ***impida las operaciones de reparación, mantenimiento o sustitución***	(29) Si bien la codificación digital se utiliza cada vez más para controlar las distintas piezas y componentes del vehículo, la evaluación de la Directiva 2000/53/CE determinó que dicha codificación podría impedir el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de determinadas piezas y componentes. Por tanto, es esencial que se ***prohíba*** dicha codificación ***digital***.

en otro vehículo.

Or. en

Enmienda 315
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 29

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(29) Si bien la codificación digital se utiliza cada vez más para controlar las distintas piezas y componentes del vehículo, la evaluación de la Directiva 2000/53/CE determinó que dicha codificación podría impedir el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de determinadas piezas y componentes. Por tanto, es esencial que se ***requiera a los fabricantes de vehículos que faciliten información que permita a los operadores profesionales de la gestión de residuos superar los problemas que plantean estas piezas y componentes codificados digitalmente en un vehículo, cuando*** dicha codificación ***impida*** las operaciones de reparación, mantenimiento o sustitución en ***otro*** vehículo.	(29) Si bien la codificación digital se utiliza cada vez más para controlar las distintas piezas y componentes del vehículo, la evaluación de la Directiva 2000/53/CE determinó que dicha codificación podría impedir el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de determinadas piezas y componentes. Por tanto, es esencial que se ***prohíba*** dicha codificación ***digital, puesto que impide*** las operaciones de reparación, mantenimiento o sustitución en ***un*** vehículo.

Or. en

Enmienda 316
Alexander Bernhuber

Propuesta de Reglamento
Considerando 29

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(29) Si bien la codificación digital se utiliza cada vez más para controlar las distintas piezas y componentes del	(29) Si bien la codificación digital se utiliza cada vez más para controlar las distintas piezas y componentes del

vehículo, la evaluación de la Directiva 2000/53/CE determinó que dicha codificación podría impedir el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de determinadas piezas y componentes. Por tanto, es esencial que se requiera a los fabricantes de vehículos que faciliten información que permita a los operadores profesionales de la gestión de residuos superar los problemas que plantean estas piezas y componentes codificados digitalmente en un vehículo, cuando dicha codificación impida las operaciones de reparación, mantenimiento o sustitución en otro vehículo.

vehículo, la evaluación de la Directiva 2000/53/CE determinó que dicha codificación podría impedir el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de determinadas piezas y componentes. Por tanto, es esencial que se requiera a los fabricantes de vehículos que faciliten información que permita a los operadores profesionales de la gestión de residuos superar los problemas que plantean estas piezas y componentes codificados digitalmente en un vehículo, cuando dicha codificación impida las operaciones de reparación, mantenimiento o sustitución en otro vehículo. ***Además de los operadores de gestión de residuos, las empresas de reparación y mantenimiento también tendrán acceso a esta información.***

Or. en

Justificación

Es muy importante que las empresas de reparación y mantenimiento también tengan acceso a esta información para que puedan integrar sin obstáculos las piezas procedentes de operadores de gestión de residuos en un nuevo vehículo.

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 29

Texto de la Comisión

(29) Si bien la codificación digital se utiliza cada vez más para controlar las distintas piezas y componentes del vehículo, la evaluación de la Directiva 2000/53/CE determinó que dicha codificación podría impedir el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de determinadas piezas y componentes. Por tanto, es esencial que se requiera a los fabricantes de

Enmienda

(29) Si bien la codificación digital se utiliza cada vez más para controlar las distintas piezas y componentes del vehículo, la evaluación de la Directiva 2000/53/CE determinó que dicha codificación podría impedir el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de determinadas piezas y componentes. Por tanto, es esencial que se requiera a los fabricantes de

vehículos que faciliten información que permita a los operadores profesionales de la gestión de residuos superar los problemas que plantean estas piezas y componentes codificados digitalmente en un vehículo, cuando dicha codificación impida las operaciones de reparación, mantenimiento o sustitución en otro vehículo.

vehículos que faciliten información que permita a los operadores profesionales de la gestión de residuos ***y a los operadores de reparación y mantenimiento*** superar los problemas que plantean estas piezas y componentes codificados digitalmente en un vehículo, cuando dicha codificación impida las operaciones de reparación, mantenimiento o sustitución en otro vehículo.

Or. en

Enmienda 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

Propuesta de Reglamento
Considerando 29

Texto de la Comisión

(29) Si bien la codificación digital se utiliza cada vez más para controlar las distintas piezas y componentes del vehículo, la evaluación de la Directiva 2000/53/CE determinó que dicha codificación podría impedir el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de determinadas piezas y componentes. Por tanto, es esencial que se requiera a los fabricantes de vehículos que faciliten información que permita a los operadores profesionales de la gestión de residuos superar los problemas que plantean estas piezas y componentes codificados digitalmente en un vehículo, cuando dicha codificación impida las operaciones de reparación, mantenimiento o sustitución en otro vehículo.

Enmienda

(29) Si bien la codificación digital se utiliza cada vez más para controlar las distintas piezas y componentes del vehículo, la evaluación de la Directiva 2000/53/CE determinó que dicha codificación podría impedir el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de determinadas piezas y componentes. Por tanto, es esencial que se requiera a los fabricantes de vehículos que faciliten información que permita a los operadores profesionales de la gestión de residuos ***y a los operadores de reparación y mantenimiento*** superar los problemas que plantean estas piezas y componentes codificados digitalmente en un vehículo, cuando dicha codificación impida las operaciones de reparación, mantenimiento o sustitución en otro vehículo.

Or. en

Justificación

Los operadores de reparación y mantenimiento deben incluirse entre los beneficiarios del acceso a la información, y el acceso a la información también debe incluir el acceso a la codificación para la reintegración de piezas en vehículos nuevos.

Enmienda 319
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Propuesta de Reglamento
Considerando 29

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(29) Si bien la codificación digital se utiliza cada vez más para controlar las distintas piezas y componentes del vehículo, la evaluación de la Directiva 2000/53/CE determinó que dicha codificación podría impedir el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de determinadas piezas y componentes. Por tanto, es esencial que se requiera a los fabricantes de vehículos que faciliten información que permita a los operadores profesionales de la gestión de residuos superar los problemas que plantean estas piezas y componentes codificados digitalmente en un vehículo, cuando dicha codificación impida las operaciones de reparación, mantenimiento o sustitución en otro vehículo.	(29) Si bien la codificación digital se utiliza cada vez más para controlar las distintas piezas y componentes del vehículo, la evaluación de la Directiva 2000/53/CE determinó que dicha codificación podría impedir el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de determinadas piezas y componentes. Por tanto, es esencial que se requiera a los fabricantes de vehículos que faciliten información que permita a los operadores profesionales de la gestión de residuos ***y a los operadores de reparación y mantenimiento*** superar los problemas que plantean estas piezas y componentes codificados digitalmente en un vehículo, cuando dicha codificación impida las operaciones de reparación, mantenimiento o sustitución en otro vehículo.

Or. en

Enmienda 320
Ivars Ijabs, Svenja Hahn

Propuesta de Reglamento
Considerando 31

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(31) Con el fin de facilitar el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, los fabricantes de vehículos deben proporcionar, a través de herramientas digitales, información precisa, completa y actualizada sobre la retirada y la sustitución seguras de las piezas y componentes de los vehículos. Por consiguiente, debe desarrollarse y ponerse a disposición un pasaporte de circularidad de los vehículos como soporte de datos para dicha información, de manera coherente con otras herramientas y plataformas de información digital que ya existen o están en desarrollo en el sector automovilístico sobre el comportamiento medioambiental de los vehículos y en consonancia con las disposiciones correspondientes del Reglamento (UE) 2023 [Baterías], el Reglamento [Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles] del Parlamento Europeo y del Consejo[54] y el Reglamento [Euro 7] del Parlamento Europeo y del Consejo[55]. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer los requisitos técnicos de diseño y funcionamiento del pasaporte, así como normas sobre la ubicación del soporte de datos u otro identificador que permita acceder al pasaporte en el vehículo.	***suprimido***

---

[54] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se instaura un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles y se deroga la Directiva 2009/125/CE.

[55] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de tipo de los

vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009.

Or. en

Enmienda 321
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 31

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(31) Con el fin de facilitar el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, los fabricantes de vehículos deben proporcionar, a través de herramientas digitales, información precisa, completa y actualizada sobre ***la retirada y la sustitución seguras de*** las piezas y componentes de los vehículos. Por consiguiente, debe desarrollarse y ponerse a disposición un pasaporte de circularidad de los vehículos como soporte de datos para dicha información, de manera coherente con otras herramientas y plataformas de información digital que ya existen o están en desarrollo en el sector automovilístico sobre el comportamiento medioambiental de los vehículos y en consonancia con las disposiciones correspondientes del Reglamento (UE) 2023 [Baterías], el Reglamento [Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles] del Parlamento Europeo y del Consejo***[54]*** y el Reglamento [Euro 7] del Parlamento Europeo y del Consejo***[55]***. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para	(31) Con el fin de facilitar ***la reparación, el reacondicionamiento, la remanufacturación, la retroadaptación, la sustitución y*** el tratamiento de los vehículos ***y sus piezas, componentes y materiales*** al final de su vida útil, los fabricantes de vehículos deben proporcionar, a través de herramientas digitales, información precisa, completa y actualizada sobre las piezas***, los*** componentes ***y los materiales*** de los vehículos. Por consiguiente, debe desarrollarse y ponerse a disposición un pasaporte de circularidad de los vehículos como soporte de datos para dicha información, de manera coherente***, complementaria e integrada*** con otras herramientas y plataformas de información digital que ya existen o están en desarrollo en el sector automovilístico sobre el comportamiento medioambiental de los vehículos y en consonancia con las disposiciones correspondientes del Reglamento (UE) 2023 [Baterías], el Reglamento [Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles] del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento [Euro 7] del Parlamento

establecer los requisitos técnicos de diseño y funcionamiento del pasaporte, así como normas sobre la ubicación del soporte de datos u otro identificador que permita acceder al pasaporte en el vehículo.

Europeo y del Consejo. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer los requisitos técnicos de diseño y funcionamiento del pasaporte, así como normas sobre la ubicación del soporte de datos u otro identificador que permita acceder al pasaporte en el vehículo.

---

[54] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se instaura un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles y se deroga la Directiva 2009/125/CE.

[55] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009

[54] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se instaura un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles y se deroga la Directiva 2009/125/CE.

[55] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009

Or. en

Enmienda 322
Christine Singer, Andreas Glück

Propuesta de Reglamento
Considerando 31

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(31) Con el fin de facilitar el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, los fabricantes de vehículos deben proporcionar, a través de herramientas digitales, información precisa, completa y actualizada sobre la retirada y la sustitución seguras de las piezas y	(31) Con el fin de facilitar el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, los fabricantes de vehículos deben proporcionar, a través de herramientas digitales, información precisa, completa y actualizada sobre la retirada y la sustitución seguras de las piezas y

componentes de los vehículos. Por consiguiente, debe desarrollarse y ponerse a disposición un pasaporte de circularidad de los vehículos como soporte de datos para dicha información, de manera coherente con otras herramientas y plataformas de información digital que ya existen o están en desarrollo en el sector automovilístico sobre el comportamiento medioambiental de los vehículos y en consonancia con las disposiciones correspondientes del Reglamento (UE) 2023 [Baterías], el Reglamento [Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles] del Parlamento Europeo y del Consejo[54] y el Reglamento [Euro 7] del Parlamento Europeo y del Consejo[55]. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer los requisitos técnicos de diseño y funcionamiento del pasaporte, así como normas sobre la ubicación del soporte de datos u otro identificador que permita acceder al pasaporte en el vehículo.

componentes de los vehículos. Por consiguiente, debe desarrollarse y ponerse a disposición un pasaporte de circularidad de los vehículos como soporte de datos para dicha información, de manera coherente con otras herramientas y plataformas de información digital que ya existen o están en desarrollo en el sector automovilístico sobre el comportamiento medioambiental de los vehículos y en consonancia con las disposiciones correspondientes del Reglamento (UE) 2023 [Baterías], el Reglamento [Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles] del Parlamento Europeo y del Consejo[54] y el Reglamento [Euro 7] del Parlamento Europeo y del Consejo[55]. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer los requisitos técnicos de diseño y funcionamiento del pasaporte, así como normas sobre la ubicación del soporte de datos u otro identificador que permita acceder al pasaporte en el vehículo. ***Sin embargo, la Comisión debe minimizar en la medida de lo posible la carga administrativa.***

---

[54] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se instaura un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles y se deroga la Directiva 2009/125/CE.

[55] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009

[54] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se instaura un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles y se deroga la Directiva 2009/125/CE.

[55] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009

Or. en

Justificación

La carga administrativa debe reducirse al mínimo posible.

Enmienda 323
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 31

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(31) Con el fin de facilitar el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, los fabricantes de vehículos deben proporcionar, a través de herramientas digitales, información precisa, completa y actualizada sobre la retirada y la sustitución seguras de las piezas y componentes de los vehículos. Por consiguiente, debe desarrollarse y ponerse a disposición un pasaporte de circularidad de los vehículos como soporte de datos para dicha información, de manera coherente con otras herramientas y plataformas de información digital que ya existen o están en desarrollo en el sector automovilístico sobre el comportamiento medioambiental de los vehículos y en consonancia con las disposiciones correspondientes del Reglamento (UE) ***2023 [Baterías], el Reglamento [Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles]*** del Parlamento Europeo y del Consejo[54] y el Reglamento [Euro 7] del Parlamento Europeo y del Consejo[55]. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer los requisitos técnicos de diseño y funcionamiento del pasaporte, así como normas sobre la ubicación del soporte de datos u otro identificador que permita acceder al pasaporte en el vehículo.	(31) Con el fin de facilitar el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, los fabricantes de vehículos deben proporcionar, a través de herramientas digitales, información precisa, completa y actualizada sobre la retirada y la sustitución seguras de las piezas y componentes de los vehículos. Por consiguiente, debe desarrollarse y ponerse a disposición un pasaporte ***digital*** de circularidad de los vehículos como soporte de datos para dicha información, de manera coherente con otras herramientas y plataformas de información digital que ya existen o están en desarrollo en el sector automovilístico sobre el comportamiento medioambiental de los vehículos y en consonancia con las disposiciones correspondientes del Reglamento (UE) ***2023/1542, el Reglamento 2024/1781*** del Parlamento Europeo y del Consejo[54] y el Reglamento [Euro 7] del Parlamento Europeo y del Consejo[55]. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer los requisitos técnicos de diseño y funcionamiento del pasaporte, así como normas sobre la ubicación del soporte de datos u otro identificador que permita acceder al pasaporte en el vehículo.

[54] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se instaura un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles y se deroga la Directiva 2009/125/CE.

[55] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009

[54] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se instaura un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles y se deroga la Directiva 2009/125/CE.

[55] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 31 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(31 bis) Al establecer el diseño y el requisito del pasaporte, la Comisión debe garantizar que las fuentes de información se basen en las plataformas existentes en el sector del automóvil, incluidos, entre otras, el sistema IDIS para el desmontaje, el sistema IMDS para declaraciones de materiales o grupos individuales de plataformas de fabricantes para el seguimiento de la disponibilidad de piezas de recambio.

Or. en

Enmienda 325
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa

Corrado

Propuesta de Reglamento
Considerando 33

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(33) Con el fin de garantizar un tratamiento seguro y respetuoso con el medio ambiente de los vehículos al final de su vida útil, todo establecimiento o empresa que tenga la intención de realizar operaciones de tratamiento de residuos de estos vehículos debe obtener una autorización de la autoridad competente. La autorización solo debe concederse si el establecimiento o empresa dispone de la capacidad técnica, financiera y organizativa necesaria para llevar a cabo las operaciones de tratamiento de vehículos al final de la vida útil de conformidad con el Derecho nacional y de la UE aplicables, incluidos los requisitos de tratamiento específicos establecidos en el presente Reglamento. Además, las instalaciones de tratamiento autorizadas deben estar facultadas para expedir certificados de destrucción de conformidad con el presente Reglamento.	(33) ***El presente Reglamento se basa en las normas de gestión de los residuos y en los principios generales dispuestos en la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, que deben adaptarse para reflejar la naturaleza específica de los vehículos al final de su vida útil.*** Con el fin de garantizar un tratamiento seguro y respetuoso con el medio ambiente de los vehículos al final de su vida útil, todo establecimiento o empresa que tenga la intención de realizar operaciones de tratamiento de residuos***, en particular la recogida,*** de estos vehículos debe obtener una autorización de la autoridad competente La autorización solo debe concederse si el establecimiento o empresa dispone de la capacidad técnica, financiera y organizativa necesaria para llevar a cabo las operaciones de tratamiento de vehículos al final de la vida útil de conformidad con el Derecho nacional y de la UE aplicables, incluidos los requisitos de tratamiento específicos establecidos en el presente Reglamento. Además, las instalaciones de tratamiento autorizadas deben estar facultadas para expedir certificados de destrucción de conformidad con el presente Reglamento.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 33 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(33 bis) Debe permitirse a los Estados miembros adoptar medidas con arreglo a su legislación nacional para exigir que los productores o los sistemas de responsabilidad ampliada del productor celebren contratos con instalaciones de tratamiento autorizadas a efectos del cumplimiento de sus obligaciones en materia de responsabilidad del productor. A fin de alcanzar los objetivos del presente Reglamento, en particular la promoción de una economía circular, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer normas detalladas que garanticen que dichos contratos puedan funcionar en condiciones justas, transparentes y no discriminatorias en lo que respecta a las diferentes categorías de productores y los sistemas de responsabilidad ampliada del productor.

Or. en

Enmienda 327
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 34

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(34) La Directiva 2000/53/CE establece una obligación básica de que los fabricantes de vehículos cubran parte de los costes de recogida de los vehículos al final de su vida útil. Sobre la base de esta obligación, en consonancia con el principio de que quien contamina paga y, en consonancia con los requisitos mínimos generales para los sistemas de responsabilidad ampliada del productor establecidos en la Directiva 2008/98/CE	(34) La Directiva 2000/53/CE establece una obligación básica de que los fabricantes de vehículos cubran parte de los costes de recogida de los vehículos al final de su vida útil. Sobre la base de esta obligación, en consonancia con el principio de que quien contamina paga y, en consonancia con los requisitos mínimos generales para los sistemas de responsabilidad ampliada del productor establecidos en la Directiva 2008/98/CE

del Parlamento Europeo y del Consejo[56], conviene establecer a escala de la Unión requisitos sobre las responsabilidades de los fabricantes de vehículos en relación con la gestión de los vehículos ***al final de*** su vida útil. ***Los productores deben tener una responsabilidad ampliada respecto de los vehículos que hayan introducido en el mercado una vez que lleguen a la fase del final de su vida útil***. La responsabilidad ampliada del productor debe cubrir las obligaciones de garantizar que los vehículos comercializados por los productores en un Estado miembro sean recogidos y tratados con arreglo al presente Reglamento y que los operadores de gestión de residuos que traten dichos vehículos cumplan los objetivos de reciclado establecidos en el presente Reglamento.

del Parlamento Europeo y del Consejo, conviene establecer a escala de la Unión requisitos sobre las responsabilidades de los fabricantes de vehículos en relación con la gestión de los vehículos ***a lo largo de toda*** su vida útil. La responsabilidad ampliada del productor debe cubrir las obligaciones de garantizar que los vehículos comercializados por los productores en un Estado miembro sean recogidos y tratados con arreglo al presente Reglamento y que los operadores de gestión de residuos que traten dichos vehículos cumplan los objetivos de reciclado establecidos en el presente Reglamento.

---

[56] Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas (DO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

[56] Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas (DO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

Or. en

Enmienda 328
Beatrice Timgren

Propuesta de Reglamento
Considerando 35

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(35) A fin de facilitar el control del cumplimiento por parte de los productores de sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor, los Estados miembros deben establecer un registro de productores. Los requisitos de registro deben armonizarse en toda la Unión con el fin de facilitar el registro, en particular cuando los fabricantes	(35) A fin de facilitar el control del cumplimiento por parte de los productores de sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor, los Estados miembros deben establecer un registro de productores. Los requisitos de registro deben armonizarse en toda la Unión con el fin de facilitar el registro, en particular cuando los fabricantes

comercialicen vehículos en diferentes Estados miembros. ***El registro también debe utilizarse para informar a las autoridades competentes sobre el cumplimiento de las obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor. Las características y los aspectos procedimentales relacionados con este registro también deben ser coherentes con el registro de productores establecido por el*** Reglamento ***(UE) 2023/[OP: Baterías] con el fin de que los productores de vehículos y los productores de baterías puedan utilizar el mismo registro***.	comercialicen vehículos en diferentes Estados miembros. ***Debe permitirse que los Estados miembros con registros de productores existentes a nivel nacional que cumplan o superen los requisitos del presente*** Reglamento ***sigan utilizándolos en lugar de crear nuevos registros redundantes. Esto garantiza la eficiencia normativa y minimiza las cargas administrativas innecesarias para las empresas***.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 36

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(36) En caso de que el productor comercialice vehículos por primera vez en el territorio de un Estado miembro en el que no esté establecido, este debe designar a un representante autorizado en materia de responsabilidad ampliada del productor.	*(No afecta a la versión española).*

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 37

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(37) Los productores deben poder elegir si ejercerán sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor de forma individual o colectiva, por medio de sistemas de responsabilidad ampliada del productor que asuman la responsabilidad en su nombre**.** Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor deben garantizar la confidencialidad de los datos que les faciliten los productores. Con el fin de garantizar que se tengan debidamente en cuenta los intereses de todos los operadores económicos y evitar que los operadores de gestión de residuos se vean perjudicados por las decisiones adoptadas en los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, debe garantizarse una representación equitativa de los productores y de los operadores de gestión de residuos en los órganos de gobierno de dichas organizaciones.	(37) Los productores deben poder elegir si ejercerán sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor de forma individual o colectiva, por medio de sistemas de responsabilidad ampliada del productor que asuman la responsabilidad en su nombre***. Los Estados miembros deben poder adoptar medidas para que la designación de un sistema de responsabilidad ampliada del productor sea obligatoria***. Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor deben garantizar la confidencialidad de los datos que les faciliten los productores. Con el fin de garantizar que se tengan debidamente en cuenta los intereses de todos los operadores económicos y evitar que los operadores de gestión de residuos se vean perjudicados por las decisiones adoptadas en los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, debe garantizarse una representación equitativa de los productores y de los operadores de gestión de residuos en los órganos de gobierno de dichas organizaciones. ***Los operadores de gestión de residuos deben ser objeto de procesos de selección no discriminatorios y, para ello, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor deben hacer pública la información relacionada con el procedimiento de selección de operadores de gestión de residuos.***
	Or. en

Enmienda 331
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 37

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(37) ***Los productores deben poder elegir si ejercerán sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor de forma individual o colectiva, por medio de sistemas de responsabilidad ampliada del productor que asuman la responsabilidad en su nombre.*** Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor deben garantizar la confidencialidad de los datos que les faciliten los productores. Con el fin de garantizar que se tengan debidamente en cuenta los intereses de todos los operadores económicos y evitar que los operadores de gestión de residuos se vean perjudicados por las decisiones adoptadas en los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, debe garantizarse una representación equitativa de los productores y de los operadores de gestión de residuos en los órganos de gobierno de dichas organizaciones.	(37) Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor deben garantizar la confidencialidad de los datos que les faciliten los productores. Con el fin de garantizar que se tengan debidamente en cuenta los intereses de todos los operadores económicos y evitar que los operadores de gestión de residuos se vean perjudicados por las decisiones adoptadas en los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, debe garantizarse una representación equitativa de los productores y de los operadores de gestión de residuos en los órganos de gobierno de dichas organizaciones.

Or. en

Enmienda 332
Beatrice Timgren

Propuesta de Reglamento
Considerando 37

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(37) Los productores deben poder elegir si ejercerán sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor de forma individual o colectiva, por medio de sistemas de responsabilidad ampliada del productor que asuman la responsabilidad en su nombre. Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor deben garantizar la confidencialidad de los datos que les faciliten los productores. Con el fin de garantizar ***que se tengan***	(37) Los productores deben poder elegir si ejercerán sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor de forma individual o colectiva, por medio de sistemas de responsabilidad ampliada del productor que asuman la responsabilidad en su nombre. Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor deben garantizar la confidencialidad de los datos que les faciliten los productores. Con el fin de garantizar ***la seguridad jurídica,***

debidamente en cuenta los intereses de todos los operadores económicos y evitar que los operadores de gestión de residuos se vean perjudicados por las decisiones ***adoptadas en los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, debe garantizarse una representación equitativa de los productores y de los operadores de gestión de residuos en los órganos de gobierno de dichas organizaciones***.	***la clasificación de VFU no irá determinada por criterios subjetivos o automatizados, sino que requerirá una decisión transparente y jurídicamente vinculante basada en el debido procedimiento. No se deben aplicar*** decisiones ***administrativas automatizadas ni clasificaciones basadas en suposiciones, y los propietarios de vehículos deben tener derecho a impugnar las clasificaciones de VFU antes de verse obligados a deshacerse de sus vehículos***.
	Or. en

Enmienda 333
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 37

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(37) Los productores deben ***poder elegir si ejercerán*** sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor de forma ***individual o*** colectiva, por medio de sistemas de responsabilidad ampliada del productor que asuman la responsabilidad en su nombre. Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor deben garantizar la confidencialidad de los datos que les faciliten los productores. Con el fin de garantizar que se tengan debidamente en cuenta los intereses de todos los operadores económicos y evitar que los operadores de gestión de residuos se vean perjudicados por las decisiones adoptadas en los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, debe garantizarse una representación ***equitativa*** de los productores y de los operadores de gestión de residuos en los órganos de gobierno de dichas organizaciones.	(37) Los productores deben ***ejercer*** sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor de forma colectiva, por medio de sistemas de responsabilidad ampliada del productor que asuman la responsabilidad en su nombre. Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor deben garantizar la confidencialidad de los datos que les faciliten los productores. Con el fin de garantizar que se tengan debidamente en cuenta los intereses de todos los operadores económicos y evitar que los operadores de gestión de residuos se vean perjudicados por las decisiones adoptadas en los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, debe garantizarse una representación ***paritaria*** de los productores y de los operadores de gestión de residuos en los órganos de gobierno de dichas organizaciones.

Or. en

Enmienda 334
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Propuesta de Reglamento
Considerando 38

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(38) Los productores deben financiar parte de los costes de recogida ***y*** tratamiento de los vehículos al final de su vida útil necesarios para cumplir los requisitos establecidos en el presente Reglamento***, en particular las obligaciones destinadas a garantizar una mayor calidad de las materias primas secundarias recuperadas a partir de los vehículos***. ***El nivel exacto de los costes de estas operaciones que deben cubrir los productores debe determinarse teniendo en cuenta los ingresos de las instalaciones de tratamiento autorizadas y otros operadores de gestión de residuos obtenidos de la venta de piezas de recambio o componentes usados y materias primas secundarias recuperadas a partir de los vehículos al final de su vida útil. Para ello, las autoridades competentes, en cooperación con los productores y los operadores de gestión de residuos, deben supervisar los costes medios de las operaciones de recogida, reciclado y tratamiento, así como el nivel de las contribuciones financieras abonadas por los productores, a fin de garantizar una distribución justa de los costes entre todos los operadores interesados.***	(38) ***Por medio de la responsabilidad ampliada del productor,*** los productores deben financiar parte de los costes de recogida ***para el*** tratamiento de los vehículos al final de su vida útil necesarios para cumplir los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

Or. es

Enmienda 335
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 39

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(39) Las contribuciones financieras de los productores también deben cubrir los costes de las campañas educativas orientadas a aumentar la recogida de vehículos al final de su vida útil, el establecimiento del sistema de notificación para la expedición y transferencia de certificados de destrucción y la recogida y notificación de datos a las autoridades competentes. Todas estas acciones son indispensables para garantizar una gestión adecuada de los vehículos al final de su vida útil, en particular para el seguimiento de los vehículos que están bajo la responsabilidad de los productores, de conformidad con el presente Reglamento.	(39) Las contribuciones financieras de los productores también deben cubrir los costes de las campañas educativas orientadas a ***reducir el impacto medioambiental del uso de los vehículos y a*** aumentar la recogida de vehículos al final de su vida útil, el establecimiento del sistema de notificación para la expedición y transferencia de certificados de destrucción y la recogida y notificación de datos a las autoridades competentes. Todas estas acciones son indispensables para ***reducir el impacto medioambiental del uso de los vehículos para*** garantizar una gestión adecuada de los vehículos al final de su vida útil, en particular para el seguimiento de los vehículos que están bajo la responsabilidad de los productores, de conformidad con el presente Reglamento. ***Las contribuciones financieras también deben modularse de manera que se incentive a los fabricantes a producir vehículos más eficientes en cuanto a recursos y materiales, así como circulares. El peso y el tamaño de los vehículos deben utilizarse, entre otros criterios, para contrarrestar el aumento del peso y el tamaño de los modelos de vehículos. No obstante, los Estados miembros deben considerar incentivos adicionales para abordar esta cuestión, y la Comisión debe plantearse la introducción de umbrales máximos para la huella de carbono de los vehículos, en consonancia con los requisitos en materia de huella de carbono del artículo 7 del Reglamento (UE) 2024/1252.***

Or. en

Enmienda 336
Christine Singer

Propuesta de Reglamento
Considerando 39

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(39) ***Las contribuciones financieras de*** los productores ***también*** deben cubrir los costes de las campañas educativas orientadas a aumentar la recogida de vehículos al final de su vida útil, el establecimiento del sistema de notificación para la expedición y transferencia de certificados de destrucción y la recogida y notificación de datos a las autoridades competentes. Todas estas acciones son indispensables para garantizar una gestión adecuada de los vehículos al final de su vida útil, en particular para el seguimiento de los vehículos que están bajo la responsabilidad de los productores, de conformidad con el presente Reglamento.	(39) Los productores ***no*** deben cubrir ***ellos solos*** los costes de las campañas educativas orientadas a aumentar la recogida de vehículos al final de su vida útil, el establecimiento del sistema de notificación para la expedición y transferencia de certificados de destrucción y la recogida y notificación de datos a las autoridades competentes. Todas estas acciones son indispensables para garantizar una gestión adecuada de los vehículos al final de su vida útil, en particular para el seguimiento de los vehículos que están bajo la responsabilidad de los productores, de conformidad con el presente Reglamento. ***Sin embargo, los productores no pueden ocuparse de estas acciones por sí solos, por lo que precisan de un apoyo sustancial de otras fuentes.***

Or. en

Justificación

No es realista pedir a los productores que no solo se encarguen de toda la parte burocrática, sino que también se ocupen de todos los costes; necesitan apoyo para hacerlo.

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 39

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(39) Las contribuciones financieras de los productores también deben cubrir los costes de las campañas educativas	(39) Las contribuciones financieras de los productores también deben cubrir los costes de las campañas educativas

orientadas a aumentar la recogida de vehículos al final de su vida útil, el establecimiento del sistema de notificación para la expedición y transferencia de certificados de destrucción y la recogida y notificación de datos a las autoridades competentes. Todas estas acciones son indispensables para garantizar una gestión adecuada de los vehículos al final de su vida útil, en particular para el seguimiento de los vehículos que están bajo la responsabilidad de los productores, de conformidad con el presente Reglamento.	orientadas a ***informar al público y a*** aumentar la recogida de vehículos al final de su vida útil, el establecimiento del sistema de notificación para la expedición y transferencia de certificados de destrucción y la recogida y notificación de datos a las autoridades competentes. Todas estas acciones son indispensables para garantizar una gestión adecuada de los vehículos al final de su vida útil, en particular para el seguimiento de los vehículos que están bajo la responsabilidad de los productores, de conformidad con el presente Reglamento.

Or. en

Enmienda 338
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 40

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(40) Los productores que opten por cumplir sus obligaciones de responsabilidad ampliada del productor de forma individual también deben proporcionar una garantía para cubrir los costes de gestión de los vehículos al final de su vida útil. Dichas garantías podrán utilizarse, en particular, en los casos en que los productores en cuestión se declaren insolventes o cesen definitivamente sus actividades.	***suprimido***

Or. en

Enmienda 339
Sirpa Pietikäinen

Propuesta de Reglamento
Considerando 41

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(41) En caso de que un productor ejerza sus obligaciones de responsabilidad ampliada del productor de forma colectiva con un sistema de responsabilidad ampliada del productor, las contribuciones financieras abonadas por el productor deben modularse sobre la base de criterios armonizados. Estos criterios deben crear incentivos económicos para que los fabricantes aumenten la circularidad en el diseño y la producción de vehículos nuevos, teniendo en cuenta la cantidad de materiales primarios y reciclados de un vehículo, la medida en que contiene piezas, componentes y materiales difíciles de retirar, desmontar, reutilizar o reciclar, así como la cantidad de sustancias peligrosas que contiene. A fin de evitar distorsiones en el mercado único, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de normas detalladas sobre cómo deben aplicarse los criterios para la modulación de las contribuciones financieras abonadas a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor.	(41) En caso de que un productor ejerza sus obligaciones de responsabilidad ampliada del productor de forma colectiva con un sistema de responsabilidad ampliada del productor, las contribuciones financieras abonadas por el productor deben modularse sobre la base de criterios armonizados. Estos criterios deben crear incentivos económicos para que los fabricantes aumenten la circularidad en el diseño y la producción de vehículos nuevos, teniendo en cuenta la cantidad de materiales primarios y reciclados de un vehículo, la medida en que contiene piezas, componentes y materiales difíciles de retirar, desmontar, reutilizar o reciclar, así como la cantidad de sustancias peligrosas que contiene. ***El cumplimiento de las obligaciones de recogida y transformación de los productores y de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor competentes no debe dar lugar a distorsiones del mercado común. Las disposiciones y los acuerdos adoptados para el cumplimiento de las obligaciones deberán permitir las actividades comerciales. La responsabilidad del productor en sí misma no constituye un derecho legal de propiedad para el productor del vehículo al final de su vida útil, sino que la propiedad se determina del mismo modo que para otros bienes muebles.*** A fin de evitar distorsiones en el mercado único, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de normas detalladas sobre cómo deben aplicarse los criterios para la modulación de las contribuciones financieras abonadas a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor.
	Or. en

Enmienda 340
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 41

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(41) ***En caso de que un productor ejerza sus obligaciones de responsabilidad ampliada del productor de forma colectiva con un sistema de responsabilidad ampliada del productor,*** las contribuciones financieras abonadas por el productor deben modularse sobre la base de criterios armonizados. Estos criterios deben crear incentivos económicos para que los fabricantes aumenten la circularidad en el diseño y la producción de vehículos nuevos, teniendo en cuenta la cantidad de materiales primarios y reciclados de un vehículo, la medida en que contiene piezas, componentes y materiales difíciles de retirar, desmontar, reutilizar o reciclar, así como la cantidad de sustancias peligrosas que contiene. A fin de evitar distorsiones en el mercado único, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de normas detalladas sobre cómo deben aplicarse los criterios para la modulación de las contribuciones financieras abonadas a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor.	(41) Las contribuciones financieras abonadas por el productor ***a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor*** deben modularse sobre la base de criterios armonizados. Estos criterios deben crear incentivos económicos para que los fabricantes aumenten la circularidad en el diseño y la producción de vehículos nuevos, teniendo en cuenta la cantidad de materiales primarios y reciclados de un vehículo, la medida en que contiene piezas, componentes y materiales difíciles de retirar, desmontar, reutilizar o reciclar, así como la cantidad de sustancias peligrosas que contiene. A fin de evitar distorsiones en el mercado único, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de normas detalladas sobre cómo deben aplicarse los criterios para la modulación de las contribuciones financieras abonadas a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor.

Or. en

Enmienda 341
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 41

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(41) ***En caso de que un productor ejerza sus obligaciones de responsabilidad ampliada del productor de forma colectiva con un sistema de responsabilidad ampliada del productor,*** las contribuciones financieras abonadas por el productor deben modularse sobre la base de criterios armonizados. Estos criterios deben crear incentivos económicos para que los fabricantes aumenten la circularidad en el diseño y la producción de vehículos nuevos, teniendo en cuenta la cantidad de materiales primarios y reciclados de un vehículo, la medida en que contiene piezas, componentes y materiales difíciles de retirar, desmontar, reutilizar o reciclar, así como la cantidad de sustancias peligrosas que contiene. A fin de evitar distorsiones en el mercado único, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de normas detalladas sobre cómo deben aplicarse los criterios para la modulación de las contribuciones financieras abonadas a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor.	(41) Las contribuciones financieras abonadas por el productor ***a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor*** deben modularse sobre la base de criterios armonizados. Estos criterios deben crear incentivos económicos para que los fabricantes ***reduzcan el consumo de materiales para la producción de vehículos nuevos,*** aumenten la circularidad en el diseño y la producción de vehículos nuevos, teniendo en cuenta la cantidad de materiales primarios y reciclados de un vehículo, la medida en que contiene piezas, componentes y materiales difíciles de retirar, ***reparar,*** desmontar, reutilizar o reciclar, así como la cantidad de sustancias peligrosas que contiene ***y la durabilidad de las piezas y los componentes***. A fin de evitar distorsiones en el mercado único, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de normas detalladas sobre cómo deben aplicarse los criterios para la modulación de las contribuciones financieras abonadas a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor.

Or. en

Enmienda 342
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 42

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(42) Dado que los vehículos se convierten a menudo en vehículos al final de su vida útil en un Estado miembro	(42) Dado que los vehículos se convierten a menudo en vehículos al final de su vida útil en un Estado miembro

distinto del Estado miembro en el que se matricularon por primera vez, es necesario introducir normas sobre la responsabilidad ampliada del productor transfronteriza. Estas normas deben garantizar que la responsabilidad del productor cubra de forma adecuada los costes de recogida y tratamiento soportados por los operadores de gestión de residuos en el Estado miembro en el que el vehículo se convierta en vehículo al final de su vida útil. A tal fin, el productor debe designar a un representante para la responsabilidad ampliada del productor en cada Estado miembro y establecer mecanismos de cooperación transfronteriza con los operadores de gestión de residuos pertinentes. La introducción de dicho mecanismo contribuye a crear unas condiciones de competencia equitativas entre las instalaciones de tratamiento autorizadas de toda la Unión y, en caso de responsabilidad individual del productor, facilita el desarrollo de enfoques a escala de la Unión.	distinto del Estado miembro en el que se matricularon por primera vez, es necesario introducir normas sobre la responsabilidad ampliada del productor transfronteriza. Estas normas deben garantizar que la responsabilidad del productor cubra de forma adecuada los costes de recogida y tratamiento soportados por los operadores de gestión de residuos en el Estado miembro en el que el vehículo se convierta en vehículo al final de su vida útil. A tal fin, el productor debe designar a un representante para la responsabilidad ampliada del productor en cada Estado miembro y establecer mecanismos de cooperación transfronteriza con los operadores de gestión de residuos pertinentes. La introducción de dicho mecanismo contribuye a crear unas condiciones de competencia equitativas entre las instalaciones de tratamiento autorizadas de toda la Unión y, en caso de responsabilidad individual del productor, facilita el desarrollo de enfoques a escala de la Unión. ***Dado que los vehículos al final de su vida útil a menudo se exportan a terceros países, la responsabilidad del productor también debe cubrir adecuadamente los costes de recogida y tratamiento en que incurran los operadores de gestión de residuos de terceros países.***
	Or. en

Enmienda 343
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 43

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(43) A fin de garantizar el cumplimiento de estas obligaciones ***y evitar distorsiones en el mercado único***, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos	(43) A fin de garantizar el cumplimiento de estas obligaciones, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de

con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de normas detalladas adicionales sobre las obligaciones de los productores, los Estados miembros y los operadores de gestión de residuos, así como las características de los mecanismos transfronterizos.

Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de normas detalladas adicionales sobre las obligaciones de los productores, los Estados miembros y los operadores de gestión de residuos, así como las características de los mecanismos transfronterizos***, con el fin de evitar distorsiones en el mercado único, y en relación con el establecimiento de normas detalladas para el pago por parte de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor de los costes soportados por los operadores de gestión de residuos en terceros países***.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 44

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(44) Un requisito previo fundamental para el tratamiento adecuado de los vehículos al final de su vida útil es que se recojan todos los vehículos que se encuentran en esta fase. Por consiguiente, el presente Reglamento debe imponer determinadas obligaciones relacionadas con la recogida, principalmente a los productores y, de forma secundaria, a los Estados miembros. Los productores deben crear o participar en la creación de sistemas de recogida y los Estados miembros deben adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la implantación de los sistemas y que dichos sistemas permitan cumplir los objetivos del presente Reglamento. Los sistemas de recogida deben permitir a los propietarios de vehículos y a otros titulares de vehículos entregar el vehículo a una instalación autorizada sin esfuerzos ni	(44) Un requisito previo fundamental para el tratamiento adecuado de los vehículos al final de su vida útil es que se recojan todos los vehículos que se encuentran en esta fase. Por consiguiente, el presente Reglamento debe imponer determinadas obligaciones relacionadas con la recogida, principalmente a los productores y, de forma secundaria, a los Estados miembros. Los productores ***o los sistemas de responsabilidad ampliada del productor deben garantizar la recogida de todos los vehículos al final de su vida útil que hayan comercializado en el territorio de un Estado miembro. Con este fin, los productores o los sistemas de responsabilidad ampliada del productor*** deben crear o participar en la creación de sistemas de recogida y los Estados miembros deben adoptar todas las medidas

costes innecesarios. Esto significa, en la práctica, que dichos sistemas deben abarcar de forma adecuada todo el territorio de cada Estado miembro. También deben permitir la recogida de todas las marcas de vehículos al final de su vida útil, así como de las piezas de desecho procedentes de la reparación de vehículos.

necesarias para garantizar la implantación de los sistemas y que dichos sistemas permitan cumplir los objetivos del presente Reglamento. Los sistemas de recogida deben permitir a los propietarios de vehículos y a otros titulares de vehículos entregar el vehículo a una instalación autorizada sin esfuerzos ni costes innecesarios. Esto significa, en la práctica, que dichos sistemas deben abarcar de forma adecuada todo el territorio de cada Estado miembro ***y garantizar una disponibilidad adecuada de instalaciones de tratamiento y puntos de recogida autorizados***. También deben permitir la recogida de todas las marcas de vehículos al final de su vida útil, así como de las piezas de desecho procedentes de la reparación de vehículos.

Or. en

Enmienda 345
Christine Singer

Propuesta de Reglamento
Considerando 44

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(44) Un requisito previo fundamental para el tratamiento adecuado de los vehículos al final de su vida útil es que se recojan todos los vehículos que se encuentran en esta fase. Por consiguiente, el presente Reglamento debe imponer determinadas obligaciones relacionadas con la recogida, principalmente a los productores y, de forma secundaria, a los Estados miembros. Los productores ***deben crear o participar*** en la creación de sistemas de recogida y los Estados miembros deben adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la implantación de los sistemas y que dichos sistemas permitan cumplir los objetivos del presente Reglamento. Los sistemas de recogida	(44) Un requisito previo fundamental para el tratamiento adecuado de los vehículos al final de su vida útil es que se recojan todos los vehículos que se encuentran en esta fase. Por consiguiente, el presente Reglamento debe imponer determinadas obligaciones relacionadas con la recogida, principalmente a los productores y, de forma secundaria, a los Estados miembros. Los productores ***participan*** en la creación de sistemas de recogida y los Estados miembros deben adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la implantación de los sistemas y que dichos sistemas permitan cumplir los objetivos del presente Reglamento. Los sistemas de recogida deben permitir a los

deben permitir a los propietarios de vehículos y a otros titulares de vehículos entregar el vehículo a una instalación autorizada sin esfuerzos ni costes innecesarios. Esto significa, en la práctica, que dichos sistemas deben abarcar de forma adecuada todo el territorio de cada Estado miembro. También deben permitir la recogida de todas las marcas de vehículos al final de su vida útil, así como de las piezas de desecho procedentes de la reparación de vehículos.

propietarios de vehículos y a otros titulares de vehículos entregar el vehículo a una instalación autorizada sin esfuerzos ni costes innecesarios. Esto significa, en la práctica, que dichos sistemas deben abarcar de forma adecuada todo el territorio de cada Estado miembro. También deben permitir la recogida de todas las marcas de vehículos al final de su vida útil, así como de las piezas de desecho procedentes de la reparación de vehículos.

Or. en

Justificación

Los requisitos para los productores son demasiado estrictos. No pueden crear por sí solos sistemas de recogida, sino que deben recibir apoyo en este sentido.

Enmienda 346
Sirpa Pietikäinen

Propuesta de Reglamento
Considerando 45

Texto de la Comisión

(45) Los vehículos al final de su vida útil solo deben tratarse en instalaciones de tratamiento autorizadas, por lo ***que*** estas instalaciones desempeñan un papel fundamental en la recogida de los vehículos al final de su vida útil Para facilitar la recogida y garantizar una disponibilidad adecuada de las instalaciones de recogida de vehículos al final de su vida útil, el presente Reglamento prevé la posibilidad de establecer puntos de recogida. El papel de estos puntos se limitaría a la recogida de vehículos al final de su vida útil, su almacenamiento en condiciones adecuadas y su transporte a la instalación de tratamiento autorizada. La explotación de un punto de este tipo requiere una autorización específica. Los puntos de

Enmienda

(45) Los vehículos al final de su vida útil solo deben tratarse en instalaciones de tratamiento autorizadas, ***y las instalaciones de desmontaje autorizadas constituyen el punto de entrada inicial de todos los vehículos al final de su vida útil antes de su entrega para la fragmentación. Los operadores de desmontaje y fragmentación autorizados serán operadores independientes para garantizar que los vehículos al final de su vida útil se desmontan adecuada y eficazmente, y que se han retirado todas las piezas y componentes necesarios antes de la fragmentación para evitar que cualquier material o componente reutilizable, reciclable o remanufacturable sea fragmentado por dicho operario de fragmentación.*** Por lo

recogida deben estar obligados a entregar todos los vehículos recogidos al final de su vida útil a instalaciones de tratamiento autorizadas.	***tanto,*** estas instalaciones desempeñan un papel fundamental en la recogida de los vehículos al final de su vida útil. Para facilitar la recogida y garantizar una disponibilidad adecuada de las instalaciones de recogida de vehículos al final de su vida útil, el presente Reglamento prevé la posibilidad de establecer puntos de recogida. El papel de estos puntos se limitaría a la recogida de vehículos al final de su vida útil, su almacenamiento en condiciones adecuadas y su transporte a la instalación de tratamiento autorizada. La explotación de un punto de este tipo requiere una autorización específica. Los puntos de recogida deben estar obligados a entregar todos los vehículos recogidos al final de su vida útil a instalaciones de tratamiento autorizadas***, y las instalaciones de desmontaje autorizadas constituyen el punto de entrada inicial de todos los vehículos al final de su vida útil***.

Or. en

Justificación

Existe un riesgo de mala conducta y abandono si el operador de fragmentación es responsable del desmontaje y la retirada de materiales y componentes reutilizables, reciclables y remanufacturables antes de la fragmentación. Por lo tanto, las instalaciones de tratamiento autorizadas se dividirán en desmontaje y fragmentación a través de dos operadores independientes, y las instalaciones de desmontaje serán el punto de entrada inicial de todos los vehículos al final de su vida útil. Esta disposición deberá incorporarse a la totalidad del texto.

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 45

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(45) Los vehículos al final de su vida útil solo deben tratarse en instalaciones de	(45) Los vehículos al final de su vida útil solo deben tratarse en instalaciones de

tratamiento autorizadas, por lo que estas instalaciones desempeñan un papel fundamental en la recogida de los vehículos al final de su vida útil. Para facilitar la recogida y garantizar una disponibilidad adecuada de las instalaciones de recogida de vehículos al final de su vida útil, el presente Reglamento prevé la posibilidad de establecer puntos de recogida. El papel de estos puntos se limitaría a la recogida de vehículos al final de su vida útil, su almacenamiento en condiciones adecuadas y su transporte a la instalación de tratamiento autorizada. La explotación de un punto de este tipo requiere una autorización específica. Los puntos de recogida deben estar obligados a entregar todos los vehículos recogidos al final de su vida útil a instalaciones de tratamiento autorizadas.

tratamiento autorizadas, por lo que estas instalaciones desempeñan un papel fundamental en la recogida de los vehículos al final de su vida útil. Para facilitar la recogida y garantizar una disponibilidad adecuada de las instalaciones de recogida de vehículos al final de su vida útil, el presente Reglamento prevé la posibilidad de establecer puntos de recogida. El papel de estos puntos se limitaría a la recogida de vehículos al final de su vida útil, su almacenamiento en condiciones adecuadas y su transporte a la instalación de tratamiento autorizada. La explotación de un punto de este tipo requiere una autorización específica. Los puntos de recogida deben estar obligados a entregar todos los vehículos recogidos al final de su vida útil a instalaciones de tratamiento autorizadas. ***Una instalación de tratamiento autorizada debe considerarse un punto de recogida y no debe estar sujeta a la concesión de una autorización.***

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 46

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(46) Con el fin de recoger de forma eficaz todos los vehículos al final de su vida útil, es necesario informar al público sobre la existencia de sistemas de recogida. Los propietarios de vehículos deben ser conscientes de que, en principio, pueden entregar de forma gratuita un vehículo al final de su vida útil, con o sin la batería del vehículo eléctrico, a un punto de recogida o a una instalación de tratamiento autorizada. La campaña educativa de los	(46) Con el fin de recoger de forma eficaz todos los vehículos al final de su vida útil, es necesario informar al público sobre la existencia de sistemas de recogida ***e instalaciones de tratamiento autorizadas. Los productores deben publicar en sus sitios web una lista actualizada de los puntos de recogida y las instalaciones de tratamiento autorizadas.*** Los propietarios de vehículos deben ser conscientes de que, en principio, pueden

productores o de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor también debe presentar las consecuencias que suponen para el medio ambiente y la salud ***humana*** una recogida y tratamiento poco adecuados de los vehículos al final de su vida útil.

entregar de forma gratuita un vehículo al final de su vida útil, con o sin la batería del vehículo eléctrico, a un punto de recogida o a una instalación de tratamiento autorizada. ***En caso de que un vehículo eléctrico carezca de batería, la entrega del vehículo al final de su vida útil debe seguir siendo gratuita si el último propietario aporta documentación que demuestre que la batería ha sido gestionada por un operador profesional de conformidad con el Reglamento (UE) 2023/1542.*** La campaña educativa de los productores o de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor también debe presentar las consecuencias que suponen para el medio ambiente y la salud una recogida y tratamiento poco adecuados de los vehículos al final de su vida útil.

Or. en

Enmienda 349
Sirpa Pietikäinen

Propuesta de Reglamento
Considerando 46

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(46) Con el fin de recoger de forma eficaz todos los vehículos al final de su vida útil, es necesario informar al público sobre la existencia de sistemas de recogida. Los propietarios de vehículos deben ser conscientes de que, en principio, pueden entregar de forma gratuita un vehículo al final de su vida útil, con o sin la batería del vehículo eléctrico, a un punto de recogida o a una instalación de tratamiento autorizada. La campaña educativa de los productores o de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor también debe presentar las consecuencias que suponen para el medio ambiente y la salud humana una recogida y tratamiento	(46) Con el fin de recoger de forma eficaz todos los vehículos al final de su vida útil, es necesario informar al público sobre la existencia de sistemas de recogida. Los propietarios de vehículos deben ser conscientes de que, en principio, pueden entregar de forma gratuita un vehículo al final de su vida útil, con o sin la batería del vehículo eléctrico, a un punto de recogida o a una instalación de tratamiento autorizada***, siendo las instalaciones de desmontaje el punto de entrada inicial***. La campaña educativa de los productores o de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor también debe presentar las consecuencias que suponen para el medio

poco adecuados de los vehículos al final de su vida útil.	ambiente y la salud humana una recogida y tratamiento poco adecuados de los vehículos al final de su vida útil.

Or. en

Enmienda 350
Christine Singer

Propuesta de Reglamento
Considerando 46

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(46) Con el fin de recoger de forma eficaz todos los vehículos al final de su vida útil, es necesario informar al público sobre la existencia de sistemas de recogida. Los propietarios de vehículos deben ser conscientes de que, en principio, pueden entregar de forma gratuita un vehículo al final de su vida útil, con o sin la batería del vehículo eléctrico, a un punto de recogida o a una instalación de tratamiento autorizada. La campaña educativa de los productores ***o*** de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor también debe presentar las consecuencias que suponen para el medio ambiente y la salud humana una recogida y tratamiento poco adecuados de los vehículos al final de su vida útil.	(46) Con el fin de recoger de forma eficaz todos los vehículos al final de su vida útil, es necesario informar al público sobre la existencia de sistemas de recogida. Los propietarios de vehículos deben ser conscientes de que, en principio, pueden entregar de forma gratuita un vehículo al final de su vida útil, con o sin la batería del vehículo eléctrico, a un punto de recogida o a una instalación de tratamiento autorizada. La campaña educativa de los productores ***y*** de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor***, así como de las instituciones nacionales y de la Unión,*** también debe presentar las consecuencias que suponen para el medio ambiente y la salud humana una recogida y tratamiento poco adecuados de los vehículos al final de su vida útil.

Or. en

Justificación

Las campañas educativas no deben limitarse a los productores ni a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor. Las instituciones nacionales y de la UE también deben presentar las consecuencias que suponen para el medio ambiente y la salud humana una recogida y tratamiento poco adecuados de los vehículos al final de su vida útil.

Enmienda 351
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa

Corrado

Propuesta de Reglamento
Considerando 47

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(47) La instalación de tratamiento autorizada debe ***expedir*** un certificado de destrucción para documentar que un vehículo al final de su vida útil ha sido tratado. Este certificado es necesario para garantizar una supervisión adecuada de la gestión de los vehículos al final de su vida útil. Actualmente, los requisitos mínimos para este certificado están establecidos en la Decisión 2002/151/CE de la Comisión[57] y, con las adaptaciones necesarias, el contenido de esta Decisión debe incluirse en el presente Reglamento. Este certificado se expedirá en formato electrónico y se facilitará al último propietario de un vehículo al final de su vida útil y, posteriormente, las instalaciones de tratamiento autorizadas y el último propietario deben transmitirlo a las autoridades competentes del Estado miembro, ya que su presentación permite cancelar la matriculación de un vehículo. El sistema electrónico de notificación debe permitir transmitir tanto el documento que confirma la recogida del vehículo al final de su vida útil como el certificado de destrucción.	(47) La instalación de tratamiento autorizada debe ***ser responsable de la expedición de*** un certificado de destrucción para documentar que un vehículo al final de su vida útil ha sido tratado. Este certificado es necesario para garantizar una supervisión adecuada de la gestión de los vehículos al final de su vida útil. Actualmente, los requisitos mínimos para este certificado están establecidos en la Decisión 2002/151/CE de la Comisión[57] y, con las adaptaciones necesarias, el contenido de esta Decisión debe incluirse en el presente Reglamento. Este certificado se expedirá en formato electrónico y se facilitará al último propietario de un vehículo al final de su vida útil y, posteriormente, las instalaciones de tratamiento autorizadas y el último propietario deben transmitirlo a las autoridades competentes del Estado miembro, ya que su presentación permite cancelar la matriculación de un vehículo. El sistema electrónico de notificación debe permitir transmitir tanto el documento que confirma la recogida del vehículo al final de su vida útil como el certificado de destrucción.
[57] Decisión 2002/151/CE de la Comisión, de 19 de febrero de 2002, sobre los requisitos mínimos del certificado de destrucción expedido con arreglo al apartado 3 del artículo 5 de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil (DO L 50 de 21.2.2002, p. 94).	[57] Decisión 2002/151/CE de la Comisión, de 19 de febrero de 2002, sobre los requisitos mínimos del certificado de destrucción expedido con arreglo al apartado 3 del artículo 5 de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil (DO L 50 de 21.2.2002, p. 94).

Or. en

Enmienda 352
Susana Solís Pérez

Propuesta de Reglamento
Considerando 47

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(47) La instalación de tratamiento autorizada debe expedir un certificado de destrucción para documentar ***que*** un vehículo al final de su vida útil ***ha sido tratado***. Este certificado es necesario para garantizar una supervisión adecuada de la gestión de los vehículos al final de su vida útil. Actualmente, los requisitos mínimos para este certificado están establecidos en la Decisión 2002/151/CE de la Comisión[57] y, con las adaptaciones necesarias, el contenido de esta Decisión debe incluirse en el presente Reglamento. Este certificado se expedirá en formato electrónico y se facilitará al último propietario de un vehículo al final de su vida útil y, posteriormente, las instalaciones de tratamiento autorizadas ***y*** el último propietario deben transmitirlo a las autoridades competentes del Estado miembro, ya que su presentación permite cancelar la matriculación de un vehículo. El sistema electrónico de notificación debe permitir transmitir tanto el documento que confirma la recogida del vehículo al final de su vida útil como el certificado de destrucción.	(47) La instalación de tratamiento autorizada debe expedir un certificado de destrucción para documentar ***la recepción de*** un vehículo al final de su vida útil. Este certificado es necesario para garantizar una supervisión adecuada de la gestión de los vehículos al final de su vida útil. Actualmente, los requisitos mínimos para este certificado están establecidos en la Decisión 2002/151/CE de la Comisión[57] y, con las adaptaciones necesarias, el contenido de esta Decisión debe incluirse en el presente Reglamento. Este certificado se expedirá en formato electrónico y se facilitará ***en el momento de la entrega*** al último propietario de un vehículo al final de su vida útil y, posteriormente, las instalaciones de tratamiento autorizadas ***o*** el último propietario deben transmitirlo a las autoridades competentes del Estado miembro, ya que su presentación permite cancelar la matriculación de un vehículo. El sistema electrónico de notificación debe permitir transmitir tanto el documento que confirma la recogida del vehículo al final de su vida útil como el certificado de destrucción.
[57] Decisión 2002/151/CE de la Comisión, de 19 de febrero de 2002, sobre los requisitos mínimos del certificado de destrucción expedido con arreglo al apartado 3 del artículo 5 de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil (DO L 50 de 21.2.2002, p. 94).	[57] Decisión 2002/151/CE de la Comisión, de 19 de febrero de 2002, sobre los requisitos mínimos del certificado de destrucción expedido con arreglo al apartado 3 del artículo 5 de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil (DO L 50 de 21.2.2002, p. 94).

Or. en

Justificación

El certificado de destrucción es el elemento clave para garantizar que el vehículo vaya a ser tratado de conformidad con el Reglamento y se expedirá (como en la actualidad) en el momento de su entrega en la instalación de tratamiento autorizada. Obligar tanto a la instalación de tratamiento autorizada como al último propietario a remitir el certificado de destrucción a las autoridades supone un aumento innecesario de la carga administrativa, particularmente cuando la baja del registro se tramita electrónicamente desde las instalaciones de tratamiento autorizadas.

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 48

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(48) A pesar de la obligación establecida en la Directiva 2000/53/CE de transferir todos los vehículos al final de su vida útil para su tratamiento a una instalación de tratamiento autorizada, existe un porcentaje muy importante de vehículos cuyo paradero se desconoce y que podrían haber sido tratados o exportados de forma ilegal como vehículos al final de su vida útil, o cuya situación no se ha notificado debidamente a las autoridades de matriculación de los Estados miembros. Estos vehículos se denominan «vehículos desaparecidos». Los Estados miembros deben reforzar su cooperación para reducir el número de vehículos desaparecidos. El reconocimiento de los certificados de destrucción expedidos en otro Estado miembro y la obligación de informar a las autoridades de los Estados miembros en los que el vehículo esté matriculado de que se ha expedido un certificado de destrucción deben permitir un mejor seguimiento del paradero de los vehículos al final de su vida útil.	(48) A pesar de la obligación establecida en la Directiva 2000/53/CE de transferir todos los vehículos al final de su vida útil para su tratamiento a una instalación de tratamiento autorizada, existe un porcentaje muy importante de vehículos cuyo paradero se desconoce y que podrían haber sido tratados o exportados de forma ilegal como vehículos al final de su vida útil, o cuya situación no se ha notificado debidamente a las autoridades de matriculación de los Estados miembros. Estos vehículos se denominan «vehículos desaparecidos». ***El presente Reglamento debe tener por objeto proporcionar un marco claro a escala de la Unión para abordar la cuestión de los «vehículos desaparecidos». Sin embargo,*** los Estados miembros ***también*** deben reforzar ***sus medidas nacionales y*** su cooperación para reducir el número de vehículos desaparecidos El reconocimiento de los certificados de destrucción expedidos en otro Estado miembro y la obligación de informar a las autoridades de los Estados miembros en los que el vehículo esté matriculado de que se ha expedido un certificado de destrucción deben permitir

un mejor seguimiento del paradero de los vehículos al final de su vida útil.

Or. en

Enmienda 354
Sirpa Pietikäinen

Propuesta de Reglamento
Considerando 48 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(48 bis) Con el fin de garantizar un nivel elevado de recogida de vehículos al final de su vida útil y lograr un alto nivel de reciclado, en particular el de residuos, sin afectar negativamente al funcionamiento del mercado único, los Estados miembros podrán utilizar diferentes incentivos económicos y organizativos, especialmente medidas basadas en sistemas de depósito, para motivar al último propietario del vehículo a enviar el vehículo para su desmontaje como vehículo completo. Según los informes de los Estados miembros sobre la aplicación del Reglamento, la Comisión debe evaluar periódicamente el efecto de los mecanismos jurídicos y económicos en la entrega de vehículos completos para su eliminación, como factor que demuestra la aplicación de las políticas de economía circular.

Or. en

Enmienda 355
Andreas Glück, Svenja Hahn, Christine Singer

Propuesta de Reglamento
Considerando 49

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(49) Para garantizar una recogida eficaz de los vehículos al final de su vida útil, deben imponerse obligaciones explícitas a los propietarios de vehículos. Cuando un vehículo llegue al final de su vida útil, deben entregarlo en puntos de recogida o instalaciones de tratamiento autorizadas y presentar el certificado de destrucción a las autoridades de matriculación con el fin de cancelar la matriculación de su vehículo.	(49) Para garantizar una recogida eficaz de los vehículos al final de su vida útil, deben imponerse obligaciones explícitas a los propietarios de vehículos. Cuando un vehículo llegue al final de su vida útil, deben entregarlo en puntos de recogida o instalaciones de tratamiento autorizadas y presentar el certificado de destrucción a las autoridades de matriculación con el fin de cancelar la matriculación de su vehículo. ***Sin embargo, todos los propietarios están facultados para decidir libremente sobre sus bienes. Por lo tanto, debe ser el propietario quien decida si un vehículo al final de su vida útil debe entregarse en un punto de recogida o en una instalación de tratamiento autorizada o si debe repararse o almacenarse. Si se va a almacenar el vehículo al final de su vida útil, el propietario debe demostrar a la autoridad competente que no supone un peligro para el medio ambiente.***

Or. en

Enmienda 356
Sirpa Pietikäinen

Propuesta de Reglamento
Considerando 49

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(49) Para garantizar una recogida eficaz de los vehículos al final de su vida útil, deben imponerse obligaciones explícitas a los propietarios de vehículos. Cuando un vehículo llegue al final de su vida útil, deben entregarlo en puntos de recogida o instalaciones de tratamiento autorizadas y presentar el certificado de destrucción a las autoridades de matriculación con el fin de cancelar la matriculación de su vehículo.	(49) Para garantizar una recogida eficaz de los vehículos al final de su vida útil, deben imponerse obligaciones explícitas a los propietarios de vehículos. Cuando un vehículo llegue al final de su vida útil, deben entregarlo en puntos de recogida o instalaciones de tratamiento autorizadas***, siendo las instalaciones de desmontaje autorizadas el punto de entrada inicial de todos los vehículos al final de su vida útil,*** y presentar el certificado de destrucción a

las autoridades de matriculación con el fin de cancelar la matriculación de su vehículo.

Or. en

Enmienda 357
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 49

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(49) Para garantizar una recogida eficaz de los vehículos al final de su vida útil, deben imponerse obligaciones explícitas a los propietarios de vehículos. Cuando un vehículo llegue al final de su vida útil, deben entregarlo en puntos de recogida o instalaciones de tratamiento autorizadas y presentar el certificado de destrucción a las autoridades de matriculación con el fin de cancelar la matriculación de su vehículo.	(49) Para garantizar una recogida eficaz de los vehículos al final de su vida útil, deben imponerse obligaciones explícitas a los propietarios de vehículos. Cuando un vehículo llegue al final de su vida útil, deben entregarlo en puntos de recogida o instalaciones de tratamiento autorizadas y presentar el certificado de destrucción a las autoridades de matriculación con el fin de cancelar la matriculación de su vehículo ***e interrumpir el pago del impuesto de circulación***.

Or. en

Enmienda 358
Zala Tomašič, Milan Zver

Propuesta de Reglamento
Considerando 49 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(49 bis) Para garantizar la seguridad jurídica y proteger de responsabilidad indebida a los antiguos propietarios de vehículos, es esencial establecer disposiciones claras que permitan la baja del registro de vehículos en el momento de su venta legal, independientemente de la presencia del

comprador. En la actualidad, los antiguos propietarios pueden seguir figurando en los registros de propiedad de vehículos a pesar de haber transferido legalmente la propiedad, lo que los expone a posibles riesgos jurídicos y financieros si el nuevo propietario realiza actividades ilícitas o incumple los requisitos reglamentarios. Para abordar esta cuestión, debe concederse a los antiguos propietarios el derecho a dar de baja el registro de un vehículo presentando un contrato de compra validado y de la prueba de la operación financiera. Esta medida garantiza que los registros de vehículos reflejen con exactitud la situación actual de propiedad, evitando la atribución ilícita de responsabilidad a las personas que ya no posean o controlen el vehículo.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 51

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(51) Habida cuenta del papel clave que tienen las instalaciones de tratamiento autorizadas a la hora de gestionar los vehículos al final de su vida útil de una manera que no perjudique al medio ambiente ni a la salud humana y que contribuya a la consecución de los objetivos de economía circular de la Unión, es necesario establecer obligaciones aplicables a dichas instalaciones y que abarquen todas sus actividades, desde la aceptación y el almacenamiento de un vehículo al final de su vida útil hasta su tratamiento final.	***suprimido***

Or. fr

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 52

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(52) Con el fin de garantizar la trazabilidad de sus actividades, las instalaciones de tratamiento autorizadas deben documentar las operaciones de tratamiento realizadas y almacenar electrónicamente el registro durante un mínimo de tres años, y ser capaces de presentarlo, previa solicitud, a las autoridades nacionales pertinentes.	***suprimido***

Or. fr

Enmienda 361
Susana Solís Pérez

Propuesta de Reglamento
Considerando 52

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(52) Con el fin de garantizar la trazabilidad de sus actividades, las instalaciones de tratamiento autorizadas deben documentar las operaciones de tratamiento realizadas y almacenar electrónicamente el registro durante un mínimo de tres años, y ser capaces de presentarlo, previa solicitud, a las autoridades nacionales pertinentes.	(52) Con el fin de garantizar la trazabilidad de sus actividades, ***incluida la calidad de la chatarra u otros insumos pertinentes,*** las instalaciones de tratamiento autorizadas deben documentar las operaciones de tratamiento realizadas y almacenar electrónicamente el registro durante un mínimo de tres años, y ser capaces de presentarlo, previa solicitud, a las autoridades nacionales pertinentes.

Or. en

Enmienda 362
Laurent Castillo

Propuesta de Reglamento
Considerando 52

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(52) Con el fin de garantizar la trazabilidad de sus actividades, las instalaciones de tratamiento autorizadas deben documentar las operaciones de tratamiento realizadas y almacenar electrónicamente el registro durante un mínimo de tres años, y ser capaces de presentarlo, previa solicitud, a las autoridades nacionales pertinentes.	(52) Con el fin de garantizar la trazabilidad de sus actividades, ***incluida la calidad de la chatarra u otros insumos pertinentes,*** las instalaciones de tratamiento autorizadas deben documentar las operaciones de tratamiento realizadas y almacenar electrónicamente el registro durante un mínimo de tres años, y ser capaces de presentarlo, previa solicitud, a las autoridades nacionales pertinentes.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 53

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(53) La descontaminación de un vehículo al final de su vida útil es el primer paso para evitar daños al medio ambiente, la salud ***humana*** y los riesgos para la seguridad laboral. Por tanto, es esencial que un vehículo al final de su vida útil se someta a las operaciones de descontaminación necesarias ***lo antes posible*** tras su entrega a la instalación de tratamiento autorizada, antes de su tratamiento posterior. En esta fase, los aceites usados se deben recoger y almacenar de forma separada de los demás fluidos y líquidos, y continuar su tratamiento de conformidad con la Directiva 2008/98/CE. Además, las piezas, componentes y materiales que contengan	(53) La descontaminación de un vehículo al final de su vida útil es el primer paso para evitar daños al medio ambiente, la salud y los riesgos para la seguridad laboral. Por tanto, es esencial que un vehículo al final de su vida útil se someta a las operaciones de descontaminación necesarias ***en un plazo de quince días*** tras su entrega a la instalación de tratamiento autorizada, antes de su tratamiento posterior. En esta fase, los aceites usados se deben recoger y almacenar de forma separada de los demás fluidos y líquidos, y continuar su tratamiento de conformidad con la Directiva 2008/98/CE. Además, las piezas, componentes y materiales que contengan plomo, cadmio, mercurio y

plomo, cadmio, mercurio y cromo hexavalente deben retirarse del vehículo al final de su vida útil para evitar efectos adversos para ***los seres humanos*** o el medio ambiente.

cromo hexavalente deben retirarse del vehículo al final de su vida útil para evitar efectos adversos para ***la salud*** o el medio ambiente.

Or. en

Enmienda 364
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 53 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(53 bis) 1234yf, el refrigerante más común utilizado en los sistemas móviles de aire acondicionado para automóviles, es una sustancia perfluoroalquilada y polifluoroalquilads (PFAS). Esto plantea importantes preocupaciones, dado el creciente número de evidencias de los riesgos que plantean las PFAS tanto para el medio ambiente como para la salud humana. Además, el 1234yf se degrada en ácido trifluoroacético (AGT), una sustancia persistente y móvil. Cada vez hay más pruebas que sugieren que el AGT podría ser tóxico para los seres humanos, y se encuentra en cantidades cada vez mayores en las masas de agua, el agua potable e incluso la sangre humana en todo el mundo. Aunque algunos plaguicidas también son una fuente de AGT, los científicos estiman que al menos el 50 % del AGT encontrados en nuestras aguas y en nuestra sangre podría proceder de refrigerantes de sistemas móviles de aire acondicionado. Las elevadas tasas de fuga, especialmente de vehículos antiguos, son un problema constante, lo que plantea un reto adicional a la hora de realizar mantenimiento en los automóviles y reciclar, recuperar y reutilizar esta PFAS refrigerante de forma segura. Sin

	embargo, los sistemas móviles de aire acondicionado pueden diseñarse utilizando refrigerantes naturales, tecnologías en las que las empresas europeas son líderes. Por lo tanto, la Comisión debe considerar la adopción de medidas decisivas para restringir, si no prohibir, el uso de 1234yf en sistemas móviles de aire acondicionado para todos los vehículos nuevos, sin excepciones ni lagunas en la homologación de tipo, garantizando así una transición completa hacia alternativas más seguras. Por último, la Comisión debe considerar la posibilidad de prohibir la exportación de vehículos que utilicen 1234yf, o cualquier otra PFAS refrigerante, a terceros países que carezcan de legislación adecuada para abordar los riesgos asociados a la contaminación por PFAS.

Or. en

Enmienda 365
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 54

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(54) Con el fin de garantizar la correcta aplicación del Reglamento (UE) ***2023/[OP: Reglamento relativo a las baterías]***, todas las baterías incorporadas en vehículos se deben retirar de un vehículo al final de su vida útil y almacenar en una zona designada para su tratamiento posterior.	(54) Con el fin de garantizar la correcta aplicación del Reglamento (UE) ***2023/1542***, todas las baterías incorporadas en vehículos se deben retirar de un vehículo al final de su vida útil y almacenar en una zona designada para su tratamiento posterior.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 55

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(55) Con el fin de maximizar el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de las piezas y componentes, y mantener un valor alto para los materiales secundarios derivados de los vehículos al final de su vida útil, determinadas piezas y componentes deben retirarse obligatoriamente de un vehículo al final de su vida útil antes de su fragmentación. Las piezas y componentes en cuestión deben retirarse mediante un proceso de desmontaje manual o semiautomatizado. Para estimular el progreso de las tecnologías de desmontaje, clasificación, fragmentación y posfragmentación, debe ser posible desviarse del requisito de retirada obligatoria de las piezas y componentes en determinados casos excepcionales. Debe demostrarse que las piezas y componentes en cuestión pueden retirarse con estas tecnologías con la misma eficacia que con los procesos manuales o semiautomatizados y sin disminuir la calidad de las fracciones de tratamiento resultantes. A fin de tener en cuenta el progreso técnico y científico, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo VII.	(55) Con el fin de maximizar el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de las piezas y componentes, y mantener un valor alto para los materiales secundarios derivados de los vehículos al final de su vida útil, determinadas piezas y componentes deben retirarse obligatoriamente de un vehículo al final de su vida útil antes de su fragmentación. Las piezas y componentes en cuestión deben retirarse mediante un proceso de desmontaje manual o semiautomatizado ***de manera no destructiva. Cuando las piezas y componentes no puedan satisfacer ninguno de estos fines, también pueden retirarse de forma destructiva semiautomatizada***. Para estimular el progreso de las tecnologías de desmontaje, clasificación, fragmentación y posfragmentación, debe ser posible desviarse del requisito de retirada obligatoria de las piezas y componentes ***únicamente*** en determinados casos excepcionales ***cuando no exista ningún potencial técnico de reutilización, reparación, remanufacturación o reacondicionamiento***. Debe demostrarse que las piezas y componentes en cuestión pueden retirarse con estas tecnologías con la misma eficacia que con los procesos manuales o semiautomatizados y sin disminuir la calidad de las fracciones de tratamiento resultantes***. A tal fin, en el anexo VII, parte G, se incluyen la información necesaria y los requisitos de calidad para las fracciones de salida***. A fin de tener en cuenta el progreso técnico y científico, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo

VII.

Or. en

Enmienda 367
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 55

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(55) Con el fin de maximizar el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de las piezas y componentes, y mantener un valor alto para los materiales secundarios derivados de los vehículos al final de su vida útil, determinadas piezas y componentes deben retirarse obligatoriamente de un vehículo al final de su vida útil antes de su fragmentación. Las piezas y componentes en cuestión deben retirarse mediante un proceso de desmontaje manual o semiautomatizado. Para estimular el progreso de las tecnologías de desmontaje, clasificación, fragmentación y posfragmentación, debe ser posible desviarse del requisito de retirada obligatoria de las piezas y componentes en determinados casos excepcionales***. Debe demostrarse*** que las piezas y componentes en cuestión pueden retirarse con estas tecnologías con la misma eficacia que con los procesos manuales o semiautomatizados y sin disminuir la calidad de las fracciones de tratamiento resultantes. A fin de tener en cuenta el progreso técnico y científico, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo VII.	(55) Con el fin de maximizar el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de las piezas y componentes, y mantener un valor alto para los materiales secundarios derivados de los vehículos al final de su vida útil, determinadas piezas y componentes deben retirarse obligatoriamente de un vehículo al final de su vida útil antes de su fragmentación. Las piezas y componentes en cuestión deben retirarse mediante un proceso de desmontaje manual o semiautomatizado. Para estimular el progreso de las tecnologías de desmontaje, clasificación, fragmentación y posfragmentación, debe ser posible desviarse del requisito de retirada obligatoria de las piezas y componentes en determinados casos excepcionales***, cuando las partes y los componentes no tengan potencial de reutilización, reparación, remanufacturación o reacondicionamiento, siempre y cuando se demuestre*** que las piezas y componentes en cuestión ***no tienen potencial de reutilización, reparación, remanufacturación o reacondicionamiento y que*** pueden retirarse con estas tecnologías con la misma eficacia que con los procesos manuales o semiautomatizados y sin disminuir la calidad de las fracciones de tratamiento resultantes***. A tal fin, los criterios para la fragmentación con otros***

residuos y los valores límite para mejorar la calidad de las fracciones de salida se incluyen en la parte G del anexo VII. A fin de tener en cuenta el progreso técnico y científico, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo VII.

Or. en

Enmienda 368
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 55

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(55) Con el fin de maximizar el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de las piezas y componentes, y mantener un valor alto para los materiales secundarios derivados de los vehículos al final de su vida útil, determinadas piezas y componentes deben retirarse obligatoriamente de un vehículo al final de su vida útil antes de su fragmentación. Las piezas y componentes ***en cuestión deben*** retirarse ***mediante un proceso de desmontaje manual o semiautomatizado***. Para estimular el progreso de las tecnologías de desmontaje, clasificación, fragmentación y posfragmentación, debe ser posible desviarse del requisito de retirada obligatoria de las piezas y componentes en determinados casos excepcionales. Debe demostrarse que las piezas y componentes en cuestión pueden retirarse con estas tecnologías con la misma eficacia que con los procesos manuales o semiautomatizados y sin disminuir la calidad de las fracciones de tratamiento resultantes. A fin de tener en	(55) Con el fin de maximizar el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de las piezas y componentes, y mantener un valor alto para los materiales secundarios derivados de los vehículos al final de su vida útil, determinadas piezas y componentes deben retirarse obligatoriamente de un vehículo al final de su vida útil antes de su fragmentación. ***Cuando*** las piezas y componentes ***no puedan satisfacer ninguno de estos fines, también pueden*** retirarse ***de manera destructiva (semiautomatizada)***. Para estimular el progreso de las tecnologías de desmontaje, clasificación, fragmentación y posfragmentación, debe ser posible desviarse del requisito de retirada obligatoria de las piezas y componentes ***únicamente*** en determinados casos excepcionales ***en los que no exista potencial técnico de reutilización, reparación, remanufacturación o reacondicionamiento***. Debe demostrarse que las piezas y componentes en cuestión pueden retirarse con estas tecnologías con

cuenta el progreso técnico y científico, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo VII.

la misma eficacia que con los procesos manuales o semiautomatizados y sin disminuir la calidad de las fracciones de tratamiento resultantes***. A tal fin, los criterios para la fragmentación con otros residuos y los valores límite para mejorar la calidad de las fracciones de salida se incluyen en la parte G del anexo VII***. A fin de tener en cuenta el progreso técnico y científico, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo VII.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 55

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(55) Con el fin de maximizar el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de las piezas y componentes, y mantener un valor alto para los materiales secundarios derivados de los vehículos al final de su vida útil, determinadas piezas y componentes deben retirarse obligatoriamente de un vehículo al final de su vida útil antes de su fragmentación. Las piezas y componentes en cuestión deben retirarse mediante un proceso de desmontaje manual o semiautomatizado. Para estimular el progreso de las tecnologías de desmontaje, clasificación, fragmentación y posfragmentación, debe ser posible desviarse del requisito de retirada obligatoria de las piezas y componentes ***en determinados casos excepcionales***. Debe demostrarse que las piezas y componentes en cuestión pueden	(55) Con el fin de maximizar el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de las piezas y componentes, y mantener un valor alto para los materiales secundarios derivados de los vehículos al final de su vida útil, determinadas piezas y componentes deben retirarse obligatoriamente de un vehículo al final de su vida útil antes de su fragmentación. Las piezas y componentes en cuestión deben retirarse mediante un proceso de desmontaje manual o semiautomatizado. Para estimular el progreso de las tecnologías de desmontaje, clasificación, fragmentación y posfragmentación, debe ser posible desviarse del requisito de retirada obligatoria de las piezas y componentes. Debe demostrarse que las piezas y componentes en cuestión pueden retirarse con estas tecnologías con la

retirarse con estas tecnologías con la misma eficacia que con los procesos manuales o semiautomatizados y sin disminuir la calidad de las fracciones de tratamiento resultantes. A fin de tener en cuenta el progreso técnico y científico, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo VII.	misma eficacia que con los procesos manuales o semiautomatizados y sin disminuir la calidad de las fracciones de tratamiento resultantes***. A tal fin, los criterios para la fragmentación con otros residuos y los valores límite para mejorar la calidad de las fracciones de salida se incluyen en la parte G del anexo VII***. A fin de tener en cuenta el progreso técnico y científico, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo VII.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 56

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(56) Una vez que las instalaciones de tratamiento autorizadas hayan retirado las piezas y componentes de un vehículo al final de su vida útil, deben evaluar cuidadosamente y determinar si dichas piezas y componentes son aptos para la reutilización***,*** la remanufacturación o el reacondicionamiento***, sobre la base de criterios objetivos relacionados con las características técnicas de las piezas y componentes y con los requisitos de seguridad del vehículo***.	(56) Una vez que las instalaciones de tratamiento autorizadas hayan retirado las piezas y componentes de un vehículo al final de su vida útil, deben evaluar cuidadosamente y determinar si dichas piezas y componentes son aptos para la reutilización ***o pueden utilizarse como bases para*** la remanufacturación o el reacondicionamiento***. Tanto si las bases no funcionan como si funcionan parcialmente, deben contener la mayoría de los elementos pertinentes, mientras que la ausencia de componentes menores, como los tornillos, no se tendrá en cuenta siempre y cuando su rendimiento se recupere hasta llegar a ser el mismo que si estuviera nuevo o incluso mejor***.

Or. en

Enmienda 371
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Propuesta de Reglamento
Considerando 57

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(57) ***El Reglamento (UE) 2023/[Baterías] establece normas sobre la sostenibilidad, el*** rendimiento***, la seguridad, la recogida, el reciclado y la segunda vida de las baterías, así como sobre la información relativa a la retirada de las baterías para los operadores económicos. En el presente Reglamento debe tenerse en cuenta el potencial de una segunda vida de las baterías mediante la exclusión de las baterías de vehículos eléctricos de las piezas o*** componentes ***esenciales con el fin de permitir la entrega del vehículo eléctrico para su tratamiento gratuito sin la batería***.	(57) ***Las instalaciones de tratamiento autorizadas deben evaluar las piezas y componentes retirados de los vehículos al final de su vida útil para determinar si son adecuados para su remanufacturación o reacondicionamiento. Las bases deben conservar los elementos estructurales y funcionales más importantes, aunque falten componentes menores, como tornillos, grapas, juntas o elementos de fijación, que pueden sustituirse durante la remanufacturación. Las bases que no funcionen o funcionen parcialmente seguirán siendo admisibles si pueden recuperar un*** rendimiento ***similar al que tendrían si fueran nuevas o incluso mejor, aunque presenten un desgaste superficial, corrosión en zonas no críticas o fisuras menores que pueden repararse. Los módulos electrónicos y otras bases con problemas de software o*** componentes ***degradados podrían seguir siendo viables si pueden reprogramarse o repararse. El criterio clave es que las bases mantengan la integridad estructural y las propiedades de los materiales necesarias para que la remanufacturación o el reacondicionamiento puedan acometerse con éxito***.

Or. en

Justificación

Los criterios propuestos son muy genéricos y podrían limitar la disponibilidad de bases para la remanufacturación si se aplican de manera demasiado estricta. Dado que la remanufacturación no requiere que una base esté totalmente intacta, los considerandos correspondientes deben aclarar que la ausencia de componentes menores no afecta a la idoneidad, garantizando una aplicación práctica y eficaz del anexo VII, parte D.

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 57

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(57) El Reglamento (UE) 2023/[Baterías] establece normas sobre la sostenibilidad, el rendimiento, la seguridad, la recogida, el reciclado y la segunda vida de las baterías, así como sobre la información relativa a la retirada de las baterías para los operadores económicos. En el presente Reglamento debe tenerse en cuenta el potencial de una segunda vida de las baterías mediante la exclusión de las baterías de vehículos eléctricos de las piezas o componentes esenciales con el fin de permitir la entrega del vehículo eléctrico para su tratamiento gratuito sin la batería.	(57) El Reglamento (UE) 2023/[Baterías] establece normas sobre la sostenibilidad, el rendimiento, la seguridad, la recogida, el reciclado y la segunda vida de las baterías, así como sobre la información relativa a la retirada de las baterías para los operadores económicos. En el presente Reglamento debe tenerse en cuenta el potencial de una segunda vida de las baterías mediante la exclusión de las baterías de vehículos eléctricos de las piezas o componentes esenciales con el fin de permitir la entrega del vehículo eléctrico para su tratamiento gratuito sin la batería ***si el último propietario proporciona documentación que demuestre que la batería ha sido manipulada por un operador profesional, de conformidad con el Reglamento (UE) 2023/1542***.

Or. en

Enmienda 373
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 57

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(57) El Reglamento (UE) ***2023/[Baterías]*** establece normas sobre la sostenibilidad, el rendimiento, la seguridad, la recogida, el reciclado y la segunda vida de las baterías, así como sobre la información relativa a la retirada de las	(57) El Reglamento (UE) ***2023/1542*** establece normas sobre la sostenibilidad, el rendimiento, la seguridad, la recogida, el reciclado y la segunda vida de las baterías, así como sobre la información relativa a la retirada de las baterías para los operadores

baterías para los operadores económicos. En el presente Reglamento debe tenerse en cuenta el potencial de una segunda vida de las baterías mediante la exclusión de las baterías de vehículos eléctricos de las piezas o componentes esenciales con el fin de permitir la entrega del vehículo eléctrico para su tratamiento gratuito sin la batería.

económicos. En el presente Reglamento debe tenerse en cuenta el potencial de una segunda vida de las baterías mediante la exclusión de las baterías de vehículos eléctricos de las piezas o componentes esenciales con el fin de permitir la entrega del vehículo eléctrico para su tratamiento gratuito sin la batería.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 58

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(58) Teniendo en cuenta el potencial de la remanufacturación y el reacondicionamiento en el sector automovilístico, y su contribución a la economía circular, es necesario aportar claridad jurídica a los operadores económicos que participan en este sector. Por tanto, debe aclararse que las piezas y componentes retirados de un vehículo al final de su vida útil que sean adecuados para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento no deben considerarse residuos. Esto es necesario para facilitar el envío, el transporte o cualquier otra transferencia de dichas piezas y componentes. Las autoridades nacionales pertinentes deben estar en condiciones de solicitar a la instalación de tratamiento autorizada que haya retirado la pieza o componente de que se trate documentación que confirme, mediante una evaluación específica, la idoneidad técnica de las piezas y componentes pertinentes para su remanufacturación, reacondicionamiento o reutilización.	(58) Teniendo en cuenta el potencial de la remanufacturación y el reacondicionamiento en el sector automovilístico, y su contribución a la economía circular, es necesario aportar claridad jurídica a los operadores económicos que participan en este sector. Por tanto, debe aclararse que las piezas y componentes retirados de un vehículo al final de su vida útil que sean adecuados para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento no deben considerarse residuos. Esto es necesario para facilitar el envío, el transporte o cualquier otra transferencia de dichas piezas y componentes. ***Por otra parte, las piezas y los componentes que no sean aptos para la reutilización, la remanufacturación o el reacondicionamiento deben considerarse residuos y su exportación debe regirse por el Reglamento (UE) 2024/1157.*** Las autoridades nacionales pertinentes deben estar en condiciones de solicitar a la instalación de tratamiento autorizada que haya retirado la pieza o componente de que se trate documentación que confirme,

mediante una evaluación específica, la idoneidad técnica de las piezas y componentes pertinentes para su remanufacturación, reacondicionamiento o reutilización.

Or. en

Enmienda 375
Beatrice Timgren

Propuesta de Reglamento
Considerando 58

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(58) Teniendo en cuenta el potencial de la remanufacturación y el reacondicionamiento en el sector automovilístico, y su contribución a la economía circular, es necesario aportar claridad jurídica a los operadores económicos que participan en este sector. Por tanto, debe aclararse que las piezas y componentes retirados de un vehículo al final de su vida útil que sean adecuados para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento no deben considerarse residuos***. Esto es necesario para facilitar el envío, el transporte o cualquier otra transferencia de dichas piezas y componentes. Las autoridades nacionales pertinentes*** deben ***estar en condiciones de solicitar a la instalación de tratamiento autorizada que haya retirado la pieza o componente de que se trate documentación que confirme, mediante una evaluación específica, la idoneidad técnica de las piezas y componentes pertinentes para su remanufacturación, reacondicionamiento o reutilizació***n.	(58) Teniendo en cuenta el potencial de la remanufacturación y el reacondicionamiento en el sector automovilístico, y su contribución a la economía circular, es necesario aportar claridad jurídica a los operadores económicos que participan en este sector. Por tanto, debe aclararse que las piezas y componentes retirados de un vehículo al final de su vida útil que sean adecuados para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento no deben considerarse residuos***. Los propietarios de vehículos deben tener derecho a reparar, restaurar y conservar sus vehículos sin restricciones burocráticas innecesarias***. Debe ***darse prioridad a la reutilización por encima de la eliminación, apoyando así la eficiencia en el uso de los recursos y reduciendo las cargas reglamentarias innecesarias para la restauración y el mantenimiento de los vehículos***.

Or. en

Enmienda 376
Andreas Glück, Svenja Hahn

Propuesta de Reglamento
Considerando 58

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(58) Teniendo en cuenta el potencial de la remanufacturación y el reacondicionamiento en el sector automovilístico, y su contribución a la economía circular, es necesario aportar claridad jurídica a los operadores económicos que participan en este sector. Por tanto, debe aclararse que las ***piezas y componentes retirados de un vehículo al final de su vida útil*** que sean ***adecuados*** para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento no deben considerarse residuos. Esto es necesario para facilitar el envío, el transporte o cualquier otra transferencia de dichas piezas y componentes. Las autoridades nacionales pertinentes deben estar en condiciones de solicitar ***a la instalación de tratamiento autorizada*** que haya retirado la pieza o componente de que se trate documentación que confirme, mediante una evaluación específica, la idoneidad técnica de las ***piezas y componentes*** pertinentes para su remanufacturación, reacondicionamiento o reutilización.	(58) Teniendo en cuenta el potencial de la remanufacturación y el reacondicionamiento en el sector automovilístico, y su contribución a la economía circular, es necesario aportar claridad jurídica a los operadores económicos que participan en este sector. Por tanto, debe aclararse que las ***bases*** que sean ***adecuadas*** para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento no deben considerarse residuos. Esto es necesario para facilitar el envío, el transporte o cualquier otra transferencia de dichas piezas y componentes. Las autoridades nacionales pertinentes deben estar en condiciones de solicitar ***al operador económico*** que haya retirado la pieza o componente de que se trate documentación que confirme, mediante una evaluación específica, la idoneidad técnica de las ***bases*** pertinentes para su remanufacturación, reacondicionamiento o reutilización.

Or. en

Enmienda 377
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 58

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(58) Teniendo en cuenta el potencial de la remanufacturación y el reacondicionamiento en el sector	(58) Teniendo en cuenta el potencial de la remanufacturación***, la retroadaptación*** y el reacondicionamiento en el sector

automovilístico, y su contribución a la economía circular, es necesario aportar claridad jurídica a los operadores económicos que participan en este sector. Por tanto, debe aclararse que las piezas y componentes retirados de un vehículo al final de su vida útil que sean adecuados para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento no deben considerarse residuos. Esto es necesario para facilitar el envío, el transporte o cualquier otra transferencia de dichas piezas y componentes. Las autoridades nacionales pertinentes deben estar en condiciones de solicitar a la instalación de tratamiento autorizada que haya retirado la pieza o componente de que se trate documentación que confirme, mediante una evaluación específica, la idoneidad técnica de las piezas y componentes pertinentes para su remanufacturación, reacondicionamiento o reutilización.

automovilístico, y su contribución a la economía circular, es necesario aportar claridad jurídica a los operadores económicos que participan en este sector. Por tanto, debe aclararse que las piezas y componentes retirados de un vehículo al final de su vida útil que sean adecuados para su reutilización, remanufacturación***, retroadaptación*** o reacondicionamiento no deben considerarse residuos. Esto es necesario para facilitar el envío, el transporte o cualquier otra transferencia de dichas piezas y componentes. Las autoridades nacionales pertinentes deben estar en condiciones de solicitar a la instalación de tratamiento autorizada que haya retirado la pieza o componente de que se trate documentación que confirme, mediante una evaluación específica, la idoneidad técnica de las piezas y componentes pertinentes para su remanufacturación, ***retroadaptación,*** reacondicionamiento o reutilización.

Or. en

Enmienda 378
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Propuesta de Reglamento
Considerando 58

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(58) Teniendo en cuenta el potencial de la remanufacturación y el reacondicionamiento en el sector automovilístico, y su contribución a la economía circular, es necesario aportar claridad jurídica a los operadores económicos que participan en este sector. Por tanto, debe aclararse que las piezas y componentes retirados de un vehículo al final de su vida útil que sean adecuados para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento no deben considerarse residuos. Esto es necesario	(58) Teniendo en cuenta el potencial de la remanufacturación***, la retroadaptación*** y el reacondicionamiento en el sector automovilístico, y su contribución a la economía circular, es necesario aportar claridad jurídica a los operadores económicos que participan en este sector. Por tanto, debe aclararse que las piezas y componentes retirados de un vehículo al final de su vida útil que sean adecuados para su reutilización, remanufacturación***, retroadaptación*** o reacondicionamiento no deben considerarse residuos. Esto es

para facilitar el envío, el transporte o cualquier otra transferencia de dichas piezas y componentes. Las autoridades nacionales pertinentes deben estar en condiciones de solicitar a la instalación de tratamiento autorizada que haya retirado la pieza o componente de que se trate documentación que confirme, mediante una evaluación específica, la idoneidad técnica de las piezas y componentes pertinentes para su remanufacturación, reacondicionamiento o reutilización.

necesario para facilitar el envío, el transporte o cualquier otra transferencia de dichas piezas y componentes. Las autoridades nacionales pertinentes deben estar en condiciones de solicitar a la instalación de tratamiento autorizada que haya retirado la pieza o componente de que se trate documentación que confirme, mediante una evaluación específica, la idoneidad técnica de las piezas y componentes pertinentes para su remanufacturación, reacondicionamiento o reutilización.

Or. en

Enmienda 379
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Propuesta de Reglamento
Considerando 58

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(58) Teniendo en cuenta el potencial de la remanufacturación y el reacondicionamiento en el sector automovilístico, y su contribución a la economía circular, es necesario aportar claridad jurídica a los operadores económicos que participan en este sector. Por tanto, debe aclararse que las ***piezas y componentes retirados*** de un vehículo al final de su vida útil que sean ***adecuados*** para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento no deben considerarse residuos. Esto es necesario para facilitar el envío, el transporte o cualquier otra transferencia de dichas ***piezas y componentes***. Las autoridades nacionales pertinentes deben estar en condiciones de solicitar a la instalación de tratamiento autorizada que haya retirado la ***pieza o componente*** de que se trate documentación que confirme, mediante una evaluación específica, la idoneidad técnica de las ***piezas y componentes***	(58) Teniendo en cuenta el potencial de la remanufacturación y el reacondicionamiento en el sector automovilístico, y su contribución a la economía circular, es necesario aportar claridad jurídica a los operadores económicos que participan en este sector. Por tanto, debe aclararse que las ***bases retiradas*** de un vehículo al final de su vida útil ***o antes de su declaración como tal*** que sean ***adecuadas*** para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento no deben considerarse residuos. Esto es necesario para facilitar el envío, el transporte o cualquier otra transferencia de dichas ***bases***. Las autoridades nacionales pertinentes deben estar en condiciones de solicitar a la instalación de tratamiento autorizada que haya retirado la ***base*** de que se trate documentación que confirme, mediante una evaluación específica, la idoneidad técnica de las ***bases*** pertinentes para su remanufacturación,

pertinentes para su remanufacturación, reacondicionamiento o reutilización.	reacondicionamiento o reutilización.

Or. en

Justificación

La propuesta exige que las instalaciones de tratamiento autorizadas evalúen si las bases de los VFU cumplen los criterios del anexo VII, parte D, antes de que no se clasifiquen como residuos. A fin de garantizar la seguridad jurídica para la remanufacturación, las bases, en particular las procedentes de vehículos usados, no deben considerarse residuos por defecto.

Enmienda 380
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 59 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(59 bis) Para evitar las (importaciones y) ventas ilegales de piezas de recambio y componentes de vehículos no conformes, las plataformas en línea solo deben poner en línea piezas y componentes si han establecido que existe un agente responsable en la Unión para garantizar el cumplimiento de la legislación por parte de dichas piezas y componentes.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 60

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(60) En aras de la seguridad vial y de la protección del medio ambiente, determinados componentes y piezas que se	(60) En aras de la seguridad vial y de la protección del medio ambiente, determinados componentes y piezas que se

han retirado de los vehículos al final de su vida útil no deben reutilizarse, remanufacturarse ni reacondicionarse. ***Estas piezas y componentes no deben utilizarse para la fabricación de vehículos nuevos ni en vehículos ya comercializados.***	han retirado de los vehículos al final de su vida útil***, y en especial las piezas denominadas «consumibles»*** no deben reutilizarse, remanufacturarse ni reacondicionarse.

Or. fr

Justificación

La falta de claridad de la presente propuesta, en particular en lo que respecta a las piezas a las que se aplica, socava su objetivo original de circularidad.

Enmienda 382
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 61

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(61) ***Con el fin de fomentar el desarrollo y el correcto funcionamiento del mercado de*** piezas y componentes ***reutilizables, reacondicionados y remanufacturados en la Unión, debe alentarse a los Estados miembros a que adopten los incentivos necesarios a escala nacional para promover la reutilización, el reacondicionamiento y la remanufacturación de*** piezas y componentes***, tanto si se retiran durante la fase de uso como al final de la vida útil de un vehículo. La Comisión debe facilitar el intercambio de información entre los Estados miembros compartiendo sus mejores prácticas sobre los incentivos adoptados a escala nacional con vistas a supervisar su eficacia***.	(61) ***Teniendo en cuenta el potencial de la remanufacturación, la retroadaptación y el reacondicionamiento en el sector del automóvil, así como su contribución a la economía circular, es necesario aportar claridad jurídica a los operadores económicos que participan en este sector. Por tanto, debe aclararse que las*** piezas y componentes ***retirados de un vehículo al final de su vida útil que sean aptos para su reutilización, remanufacturación, retroadaptación o reacondicionamiento no deben considerarse residuos***. ***Esto es necesario para facilitar el envío, el transporte o cualquier otra transferencia de dichas*** piezas y componentes***. Las autoridades nacionales pertinentes deben estar en condiciones de solicitar a la instalación de tratamiento autorizada que haya retirado la pieza o componente de que se trate documentación que confirme, mediante una evaluación específica, la idoneidad técnica de las piezas y componentes pertinentes para su***

remanufacturación, retroadaptación, reacondicionamiento o reutilización.

Or. en

Enmienda 383
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Propuesta de Reglamento
Considerando 61

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(61) Con el fin de fomentar el desarrollo y el correcto funcionamiento del mercado de piezas y componentes reutilizables, reacondicionados y remanufacturados en la Unión, debe alentarse a los Estados miembros a que adopten los incentivos necesarios a escala nacional para promover la reutilización, el reacondicionamiento y la remanufacturación de piezas y componentes, tanto si se retiran durante la fase de uso como al final de la vida útil de un vehículo. La Comisión debe facilitar el intercambio de información entre los Estados miembros compartiendo sus mejores prácticas sobre los incentivos adoptados a escala nacional con vistas a supervisar su eficacia.	(61) Con el fin de fomentar el desarrollo y el correcto funcionamiento del mercado de piezas y componentes reutilizables, reacondicionados***, retroadaptados*** y remanufacturados en la Unión, debe alentarse a los Estados miembros a que adopten los incentivos necesarios a escala nacional para promover la reutilización, el reacondicionamiento***, la retroadaptación*** y la remanufacturación de piezas y componentes, tanto si se retiran durante la fase de uso como al final de la vida útil de un vehículo. La Comisión debe facilitar el intercambio de información entre los Estados miembros compartiendo sus mejores prácticas sobre los incentivos adoptados a escala nacional con vistas a supervisar su eficacia.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 63

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(63) El reciclado de todos los plásticos de los vehículos al final de su vida útil	***suprimido***

debe mejorarse continuamente, y es importante garantizar un suministro suficiente de materiales reciclados para satisfacer la demanda de plásticos reciclados en los vehículos. Por tanto, es necesario establecer un objetivo específico de reciclado del 30 % de plásticos procedentes de los vehículos al final de su vida útil. Este objetivo sería complementario de los objetivos (85 %) de los vehículos al final de su vida útil, así como de reutilización y revalorización (95 %) de los vehículos al final de su vida útil por peso medio por vehículo y año. Para facilitar la aplicación de estos requisitos por parte de los operadores de gestión de residuos, es necesario un período transitorio de tres años. Mientras tanto, deben seguir aplicándose los objetivos actuales de reutilización y reciclado (85 %), así como de reutilización y valorización (95 %) de los vehículos al final de su vida útil, establecidos en la Directiva 2000/53/CE y basados en la definición de reciclado de dicha Directiva.

Or. fr

Enmienda 385
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 63

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(63) El reciclado de todos los plásticos de los vehículos al final de su vida útil debe mejorarse continuamente, y es importante garantizar un suministro suficiente de materiales reciclados para satisfacer la demanda de plásticos reciclados en los vehículos. Por tanto, es necesario establecer un objetivo específico de reciclado del 30 % de plásticos procedentes de los vehículos al final de su	(63) El reciclado de todos los plásticos de los vehículos al final de su vida útil debe mejorarse continuamente, y es importante garantizar un suministro suficiente de materiales reciclados para satisfacer la demanda de plásticos reciclados en los vehículos. Por tanto, es necesario establecer un objetivo específico de reciclado del 30 % de plásticos procedentes de los vehículos al final de su

vida útil. Este objetivo sería complementario de los objetivos (85 %) de los vehículos al final de su vida útil, así como de reutilización y revalorización (95 %) de los vehículos al final de su vida útil por peso medio por vehículo y año. Para facilitar la aplicación de estos requisitos por parte de los operadores de gestión de residuos, es necesario un período transitorio de tres años. Mientras tanto, deben seguir aplicándose los objetivos actuales de reutilización y reciclado (85 %), así como de reutilización y valorización (95 %) de los vehículos al final de su vida útil, establecidos en la Directiva 2000/53/CE y basados en la definición de reciclado de dicha Directiva.

vida útil. Este objetivo sería complementario de los objetivos (85 %) de los vehículos al final de su vida útil, así como de reutilización y revalorización (95 %) de los vehículos al final de su vida útil por peso medio por vehículo y año. Para facilitar la aplicación de estos requisitos por parte de los operadores de gestión de residuos, es necesario un período transitorio de tres años. Mientras tanto, deben seguir aplicándose los objetivos actuales de reutilización y reciclado (85 %), así como de reutilización y valorización (95 %) de los vehículos al final de su vida útil, establecidos en la Directiva 2000/53/CE y basados en la definición de reciclado de dicha Directiva. ***Asimismo, se establecerá un objetivo de reutilización separado. Cuando las piezas o componentes se remanufacturen o renueven con éxito, deben contabilizarse a efectos de la consecución de los objetivos de reutilización por parte de las instalaciones de tratamiento autorizadas.***

Or. en

Enmienda 386
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Propuesta de Reglamento
Considerando 63

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(63) El reciclado de todos los plásticos de los vehículos al final de su vida útil debe mejorarse continuamente, y es importante garantizar un suministro suficiente de materiales reciclados para satisfacer la demanda de plásticos reciclados en los vehículos. Por tanto, es necesario establecer ***un objetivo específico*** de reciclado ***del 30 %*** de plásticos procedentes de los vehículos al final de su vida útil. Este objetivo sería complementario de los objetivos (85 %) de	(63) El reciclado de todos los plásticos de los vehículos al final de su vida útil debe mejorarse continuamente, y es importante garantizar un suministro suficiente de materiales reciclados para satisfacer la demanda de plásticos reciclados en los vehículos. Por tanto, es necesario***, teniendo en cuenta criterios como costes de producción y tras escuchar a los expertos,*** establecer ***objetivos*** de reciclado de plásticos procedentes de los vehículos al final de su

los vehículos al final de su vida útil, así como de reutilización y revalorización (95 %) de los vehículos al final de su vida útil por peso medio por vehículo y año. Para facilitar la aplicación de estos requisitos por parte de los operadores de gestión de residuos, es necesario un período transitorio de tres años. Mientras tanto, deben seguir aplicándose los objetivos actuales de reutilización y reciclado (85 %), así como de reutilización y valorización (95 %) de los vehículos al final de su vida útil, establecidos en la Directiva 2000/53/CE y basados en la definición de reciclado de dicha Directiva.	vida útil. Este objetivo sería complementario de los objetivos (85 %) de los vehículos al final de su vida útil, así como de reutilización y revalorización (95 %) de los vehículos al final de su vida útil por peso medio por vehículo y año. Para facilitar la aplicación de estos requisitos por parte de los operadores de gestión de residuos, es necesario un período transitorio de tres años. Mientras tanto, deben seguir aplicándose los objetivos actuales de reutilización y reciclado (85 %), así como de reutilización y valorización (95 %) de los vehículos al final de su vida útil, establecidos en la Directiva 2000/53/CE y basados en la definición de reciclado de dicha Directiva.
	Or. es

Enmienda 387
Sirpa Pietikäinen

Propuesta de Reglamento
Considerando 63

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(63) El reciclado de todos los plásticos de los vehículos al final de su vida útil debe mejorarse continuamente, y es importante garantizar un suministro suficiente de materiales reciclados para satisfacer la demanda de plásticos reciclados en los vehículos. Por tanto, es necesario establecer un objetivo específico de reciclado del ***30*** % de plásticos procedentes de los vehículos al final de su vida útil. Este objetivo sería complementario de los objetivos (85 %) de los vehículos al final de su vida útil, así como de reutilización y revalorización (95 %) de los vehículos al final de su vida útil por peso medio por vehículo y año. Para facilitar la aplicación de estos requisitos por parte de los operadores de gestión de residuos, es necesario un	(63) El reciclado de todos los plásticos de los vehículos al final de su vida útil debe mejorarse continuamente, y es importante garantizar un suministro suficiente de materiales reciclados para satisfacer la demanda de plásticos reciclados en los vehículos. Por tanto, es necesario establecer un objetivo específico de reciclado del ***40*** % de plásticos procedentes de los vehículos al final de su vida útil. Este objetivo sería complementario de los objetivos (85 %) de los vehículos al final de su vida útil, así como de reutilización y revalorización (95 %) de los vehículos al final de su vida útil por peso medio por vehículo y año. Para facilitar la aplicación de estos requisitos por parte de los operadores de gestión de residuos, es necesario un

período transitorio de tres años. Mientras tanto, deben seguir aplicándose los objetivos actuales de reutilización y reciclado (85 %), así como de reutilización y valorización (95 %) de los vehículos al final de su vida útil, establecidos en la Directiva 2000/53/CE y basados en la definición de reciclado de dicha Directiva.	período transitorio de tres años. Mientras tanto, deben seguir aplicándose los objetivos actuales de reutilización y reciclado (85 %), así como de reutilización y valorización (95 %) de los vehículos al final de su vida útil, establecidos en la Directiva 2000/53/CE y basados en la definición de reciclado de dicha Directiva.

Or. en

Enmienda 388
Anne-Sophie Frigout

Propuesta de Reglamento
Considerando 63 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(63 bis) Teniendo en cuenta que los objetivos de reciclaje impuestos por el presente Reglamento superan con creces la oferta de materiales necesarios, lo que supone un riesgo de interrupción del suministro y, por tanto, una perturbación de la oferta.

Or. fr

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 64

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(64) Es importante aumentar la recuperación de materiales secundarios de alta calidad mediante la mejora de los procesos de fragmentación de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los vehículos al final de su vida útil, sus piezas, componentes y materiales ***no*** deben tratarse en una trituradora junto con	(64) Es importante aumentar la recuperación de materiales secundarios de alta calidad mediante la mejora de los procesos de fragmentación de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los vehículos al final de su vida útil, sus piezas, componentes y materiales ***solo*** deben tratarse en una trituradora junto con

residuos de envases y residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, en particular para mejorar la separación del cobre de las fracciones de acero.	residuos de envases y residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, ***si se cumplen determinados criterios y valores límite,*** en particular para mejorar la separación del cobre de las fracciones de acero.

Or. en

Enmienda 390
Ivars Ijabs

Propuesta de Reglamento
Considerando 64

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(64) Es importante aumentar la recuperación de materiales secundarios de alta calidad mediante la mejora de los procesos de fragmentación de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los vehículos al final de su vida útil, sus piezas, componentes y materiales no deben tratarse en una trituradora junto con residuos de envases y residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, en particular para mejorar la separación ***del cobre*** de las fracciones de acero.	(64) Es importante aumentar la recuperación de materiales secundarios de alta calidad mediante la mejora de los procesos de fragmentación de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los vehículos al final de su vida útil, sus piezas, componentes y materiales no deben tratarse en una trituradora junto con residuos de envases y residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, en particular para mejorar la separación de las fracciones de ***cobre,*** acero***, aluminio y vidrio***.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 65

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(65) Para seguir mejorando la calidad del tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, no deben poder depositarse en vertederos las fracciones de residuos resultantes de la fragmentación de los	(65) ***Habida cuenta de la jerarquía de residuos prevista en el artículo 4 de la Directiva 2008/98/CE y*** para seguir mejorando la calidad del tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, no deben

vehículos al final de su vida útil que contengan residuos no inertes y que no se traten mediante tecnología de posfragmentación.	poder depositarse en vertederos las fracciones de residuos resultantes de la fragmentación de los vehículos al final de su vida útil que contengan residuos no inertes y que no se traten mediante tecnología de posfragmentación.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 66

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(66) Los vehículos al final de su vida útil están clasificados como residuos peligrosos y no pueden exportarse a países que no pertenezcan a la OCDE. Los vehículos al final de su vida útil descontaminados podrán tratarse fuera de la Unión, siempre que dichos vehículos al final de su vida útil descontaminados se trasladen de conformidad con el Reglamento (UE) n.º ***1013/2006***.	(66) Los vehículos al final de su vida útil están clasificados como residuos peligrosos y no pueden exportarse a países que no pertenezcan a la OCDE. Los vehículos al final de su vida útil descontaminados podrán tratarse fuera de la Unión, siempre que dichos vehículos al final de su vida útil descontaminados se trasladen de conformidad con el Reglamento (UE) n.º ***2024/1157***. ***Las autoridades competentes de los Estados miembros deben estar facultadas para inspeccionar los envíos de vehículos usados que se sospeche que son vehículos al final de su vida útil y, en su caso, repercutir el coste de los análisis, las inspecciones y el almacenamiento a los productores, a los terceros que actúen en su nombre o a otras personas que organicen el traslado.***

Or. en

Enmienda 393
Radan Kanev

Propuesta de Reglamento
Considerando 66 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(66 bis) La exportación de chatarra de valor, incluida aquella que se derive de vehículos usados y al final de su vida útil, a países no pertenecientes a la UE da lugar a la pérdida de materias primas esenciales que son vitales para los sectores manufacturero y de defensa de la UE. Por consiguiente, la Unión debe reconocer el papel fundamental de retener la chatarra de alta calidad para alcanzar los objetivos de la economía circular de la Unión en términos de suministro de materias primas, competitividad industrial y protección del medio ambiente. Por lo tanto, la Comisión debe estudiar medidas para mejorar la retención y el reciclado de chatarra de alta calidad dentro de la UE a fin de reforzar la sostenibilidad y la resiliencia de sus industrias manufactureras y pesadas. Dichas industrias también deben evaluar las normas de exportación de vehículos usados y no limitar esta evaluación al establecimiento de criterios de equivalencia basados en la gestión de residuos y las prácticas medioambientales.

Or. en

Enmienda 394
Alexandr Vondra

Propuesta de Reglamento
Considerando 67

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(67) En caso de que un vehículo al final de su vida útil se traslade desde la Unión a un tercer país, el exportador debe presentar pruebas documentales aprobadas por la autoridad competente del país de destino	(67) En caso de que un vehículo al final de su vida útil se traslade desde la Unión a un tercer país, el exportador debe presentar pruebas documentales aprobadas por la autoridad competente del país de destino

que confirmen que las condiciones de tratamiento ***son*** equivalentes***, en términos generales,*** a los requisitos del presente Reglamento y a los requisitos de protección de la salud humana y del medio ambiente establecidos en otros actos legislativos de la Unión, en consonancia con el Reglamento (UE) ***[nuevo Reglamento sobre traslado de residuos]***.	que confirmen que las condiciones de tratamiento ***se consideran*** equivalentes a los requisitos del presente Reglamento y a los requisitos de protección de la salud humana y del medio ambiente establecidos en otros actos legislativos de la Unión, en consonancia con el Reglamento (UE) ***2024/1157***.

Or. en

Justificación

Garantizar unas condiciones justas en virtud del Reglamento (UE) 2024/1157 relativo a los traslados de residuos es esencial para proteger la salud humana, el medio ambiente en los países en desarrollo y la competitividad de la industria europea. Las exportaciones de residuos solo deben llevarse a cabo si los países receptores cumplen normas europeas equivalentes y permiten una valorización eficiente de los materiales.

Enmienda 395
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 67

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(67) En caso de que un vehículo al final de su vida útil se traslade desde la Unión a un tercer país, el exportador debe presentar pruebas documentales aprobadas por la autoridad competente del país de destino que confirmen que las condiciones de tratamiento son equivalentes***, en términos generales,*** a los requisitos del presente Reglamento y a los requisitos de protección de la salud humana y del medio ambiente establecidos en otros actos legislativos de la Unión, en consonancia con el Reglamento (UE) [nuevo Reglamento sobre traslado de residuos].	(67) En caso de que un vehículo al final de su vida útil se traslade desde la Unión a un tercer país, el exportador debe presentar pruebas documentales aprobadas por la autoridad competente del país de destino que confirmen que las condiciones de tratamiento son equivalentes a los requisitos del presente Reglamento y a los requisitos de protección de la salud humana y del medio ambiente establecidos en otros actos legislativos de la Unión, en consonancia con el Reglamento (UE) [nuevo Reglamento sobre traslado de residuos].

Or. en

Justificación

Armonización con la redacción del Reglamento sobre los traslados de residuos.

Enmienda 396
Jonas Sjöstedt

Propuesta de Reglamento
Considerando 67

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(67) En caso de que un vehículo al final de su vida útil se traslade desde la Unión a un tercer país, el exportador debe presentar pruebas documentales aprobadas por la autoridad competente del país de destino que confirmen que las condiciones de tratamiento son equivalentes***, en términos generales,*** a los requisitos del presente Reglamento y a los requisitos de protección de la salud humana y del medio ambiente establecidos en otros actos legislativos de la Unión, en consonancia con el Reglamento (UE) [nuevo Reglamento sobre traslado de residuos].	(67) En caso de que un vehículo al final de su vida útil se traslade desde la Unión a un tercer país, el exportador debe presentar pruebas documentales aprobadas por la autoridad competente del país de destino que confirmen que las condiciones de tratamiento son equivalentes a los requisitos del presente Reglamento y a los requisitos de protección de la salud humana y del medio ambiente establecidos en otros actos legislativos de la Unión, en consonancia con el Reglamento (UE) [nuevo Reglamento sobre traslado de residuos].

Or. en

Enmienda 397
Pietro Fiocchi

Propuesta de Reglamento
Considerando 67

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(67) En caso de que un vehículo al final de su vida útil se traslade desde la Unión a un tercer país, el exportador debe presentar pruebas documentales aprobadas por la autoridad competente del país de destino que confirmen que las condiciones de tratamiento ***son*** equivalentes, en términos generales, a los requisitos del presente	(67) En caso de que un vehículo al final de su vida útil se traslade desde la Unión a un tercer país, el exportador debe presentar pruebas documentales aprobadas por la autoridad competente del país de destino que confirmen que las condiciones de tratamiento ***se consideran*** equivalentes, en términos generales, a los requisitos del

Reglamento y a los requisitos de protección de la salud humana y del medio ambiente establecidos en otros actos legislativos de la Unión, en consonancia con el Reglamento (UE) ***[nuevo Reglamento sobre traslado de residuos]***.	presente Reglamento y a los requisitos de protección de la salud humana y del medio ambiente establecidos en otros actos legislativos de la Unión, en consonancia con el Reglamento (UE) ***2024/1157***.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 67

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(67) En caso de que un vehículo al final de su vida útil se traslade desde la Unión a un tercer país, el exportador debe presentar pruebas documentales aprobadas por la autoridad competente del país de destino que confirmen que las condiciones de tratamiento son equivalentes***, *en términos generales,*** a los requisitos del presente Reglamento y a los requisitos de protección de la salud ***humana*** y del medio ambiente establecidos en otros actos legislativos de la Unión, en consonancia con el Reglamento (UE) [nuevo Reglamento sobre traslado de residuos].	(67) En caso de que un vehículo al final de su vida útil se traslade desde la Unión a un tercer país, el exportador debe presentar pruebas documentales aprobadas por la autoridad competente del país de destino que confirmen que las condiciones de tratamiento son equivalentes a los requisitos del presente Reglamento y a los requisitos de protección de la salud y del medio ambiente establecidos en otros actos legislativos de la Unión, en consonancia con el Reglamento (UE) [nuevo Reglamento sobre traslado de residuos].

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 68

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(68) Con el fin de garantizar que los	(68) Con el fin de garantizar que los

vehículos al final de su vida útil sean tratados de manera sostenible desde el punto de vista medioambiental, es importante clarificar la situación de un vehículo a lo largo de toda su vida útil, en particular en situaciones en las que sea necesario distinguir los vehículos usados de los vehículos al final de su vida útil. Se debe exigir al propietario de un vehículo que tenga la intención de transferir la propiedad de un vehículo usado que demuestre que no se trata de un vehículo al final de su vida útil. ***Para evaluar la situación de un vehículo usado, el propietario del vehículo, otros operadores económicos y las autoridades competentes deben comprobar si se cumplen determinados criterios que determinan si se trata o no de un vehículo al final de su vida útil. Con vistas a tener en cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo I en el que se determinan los criterios sobre cuándo un vehículo es un vehículo al final de su vida útil.***

vehículos al final de su vida útil sean tratados de manera sostenible desde el punto de vista medioambiental, es importante clarificar la situación de un vehículo a lo largo de toda su vida útil, en particular en situaciones en las que sea necesario distinguir los vehículos usados de los vehículos al final de su vida útil. Se debe exigir al propietario de un vehículo que tenga la intención de transferir la propiedad de un vehículo usado que demuestre que no se trata de un vehículo al final de su vida útil.

Or. fr

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 68

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(68) Con el fin de garantizar que los vehículos al final de su vida útil sean tratados de manera sostenible desde el punto de vista medioambiental, es importante clarificar la situación de un vehículo a lo largo de toda su vida útil, en	(68) Con el fin de garantizar que los vehículos al final de su vida útil sean tratados de manera sostenible desde el punto de vista medioambiental, es importante clarificar la situación de un vehículo a lo largo de toda su vida útil, en

particular en situaciones en las que sea necesario distinguir los vehículos usados de los vehículos al final de su vida útil. ***Se debe exigir al*** propietario de un vehículo que tenga la intención de transferir la propiedad de un vehículo usado que demuestre que no se trata de un vehículo al final de su vida útil. ***Para evaluar la situación de un vehículo usado, el propietario del vehículo, otros operadores económicos y*** las autoridades competentes ***deben comprobar si se cumplen determinados criterios que determinan si se trata o no de*** un vehículo al final de su vida útil. Con vistas a tener en cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo I en el que se determinan los criterios sobre cuándo un vehículo es un vehículo al final de su vida útil.	particular en situaciones en las que sea necesario distinguir los vehículos usados de los vehículos al final de su vida útil. ***El*** propietario de un vehículo que tenga la intención de transferir la propiedad de un vehículo usado ***debe proporcionar documentación*** que demuestre que no se trata de un vehículo al final de su vida útil ***a cualquier persona física o jurídica que tenga la intención de adquirir el vehículo o a las autoridades competentes***. ***Esta documentación debe consistir en un certificado de inspección técnica válido o, cuando no esté disponible, en una evaluación que se haya realizado de conformidad con el anexo I y haya sido verificada por*** las autoridades competentes ***u otros organismos certificados por los Estados miembros***. ***En caso de duda de si un vehículo usado podría ser*** un vehículo al final de su vida útil***, las autoridades competentes o los organismos certificados de los Estados miembros podrán exigir a su propietario que presente documentación***. Con vistas a tener en cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo I en el que se determinan los criterios sobre cuándo un vehículo es un vehículo al final de su vida útil.
	Or. en

Enmienda 401
Beatrice Timgren

Propuesta de Reglamento
Considerando 68

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(68) Con el fin de garantizar que los vehículos al final de su vida útil sean	(68) Con el fin de garantizar que los vehículos al final de su vida útil sean

tratados de manera sostenible desde el punto de vista medioambiental, es importante clarificar la situación de un vehículo a lo largo de toda su vida útil, en particular en situaciones en las que sea necesario distinguir los vehículos usados de los vehículos al final de su vida útil. Se debe exigir al propietario de un vehículo que tenga la intención de transferir la propiedad de un vehículo usado que demuestre que no se trata de un vehículo al final de su vida útil. ***Para evaluar la situación de un vehículo usado, el propietario del vehículo, otros operadores económicos y*** las autoridades competentes ***deben comprobar si se cumplen determinados criterios que determinan si se trata o no de*** un vehículo ***al final de su vida útil. Con vistas a tener en cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo I en el que se determinan los criterios sobre cuándo*** un vehículo ***es un vehículo al final de su vida útil***.

tratados de manera sostenible desde el punto de vista medioambiental, es importante clarificar la situación de un vehículo a lo largo de toda su vida útil, en particular en situaciones en las que sea necesario distinguir los vehículos usados de los vehículos al final de su vida útil. Se debe exigir al propietario de un vehículo que tenga la intención de transferir la propiedad de un vehículo usado que demuestre que no se trata de un vehículo al final de su vida útil. ***Sin embargo, la carga de la prueba no debe recaer de manera desproporcionada en los propietarios de los vehículos. Solo debe exigirse documentación adicional si*** las autoridades competentes ***presentan pruebas claras y sustanciales de que*** un vehículo ***satisface los criterios de los VFU. Sin tales pruebas, se debe dar por hecho que*** un vehículo ***usado es apto para la reventa o la exportación, evitando obstáculos burocráticos innecesarios que podrían obstaculizar las transacciones legales e inflar los costes para los consumidores***.

Or. en

Enmienda 402
Beatrice Timgren

Propuesta de Reglamento
Considerando 69

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(69) El Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo»***[59]*** destacó la necesidad de que la Comisión proponga nuevas medidas para abordar la huella ambiental exterior de la Unión en relación con la exportación de vehículos al final de su vida útil y vehículos usados. Habida cuenta de que la	(69) El Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo» destacó la necesidad de que la Comisión proponga nuevas medidas para abordar la huella ambiental exterior de la Unión en relación con la exportación de vehículos al final de su vida útil y vehículos usados. Habida cuenta de que la

exportación de vehículos usados plantea importantes retos medioambientales y de salud pública***, como documenta el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente[60],*** y que la Unión es el mayor exportador de vehículos usados de todo el mundo, es necesario establecer requisitos específicos a escala de la Unión que regulen la exportación de vehículos usados ***[desde la Unión]***. ***Los requisitos deben basarse en criterios objetivos con arreglo a los cuales un vehículo usado no es un vehículo al final de su vida útil y debe estar en condiciones de circular con arreglo a la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[61]. Esto debe garantizar que solo se puedan exportar a un tercer país los vehículos usados que son aptos para circular por las carreteras de la Unión, reduciendo así los riesgos de que*** la exportación ***de vehículos usados desde la Unión contribuya a la contaminación atmosférica o a los accidentes de tráfico en terceros países***. ***Para que las autoridades aduaneras puedan verificar el cumplimiento de dichos requisitos en el momento de la exportación, se debe exigir a toda persona que exporte un vehículo usado que facilite a dichas autoridades el número de identificación del vehículo y una declaración que confirme que el vehículo usado no es un vehículo al final de su vida útil y que se considera apto para circular.***

---

[59] COM(2021)400 final.

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

[61] Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la inspección técnica periódica de vehículos y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

exportación de vehículos usados plantea importantes retos medioambientales y de salud pública y que la Unión es el mayor exportador de vehículos usados de todo el mundo, es necesario establecer requisitos específicos a escala de la Unión que regulen la exportación de vehículos usados***. Sin embargo, estas medidas no deben imponer cargas administrativas desproporcionadas a los propietarios de vehículos o a las empresas que participan en el comercio legítimo. Los vehículos no deben estar sujetos a restricciones a*** la exportación ***a menos que hayan sido clasificados formalmente como VFU atendiendo a una decisión jurídicamente vinculante tras el debido proceso. Las evaluaciones automatizadas o clasificaciones basadas en suposiciones no constituirán motivos para denegar derechos de exportación***.

---

[59] COM(2021)400 final.

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

[61] Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la inspección técnica periódica de vehículos y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

Enmienda 403
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 69

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(69) El Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo»[59] destacó la necesidad de que la Comisión proponga nuevas medidas para abordar la huella ambiental exterior de la Unión en relación con la exportación de vehículos al final de su vida útil y vehículos usados. Habida cuenta de que la exportación de vehículos usados plantea importantes retos medioambientales y de salud pública, como documenta el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente[60], y que la Unión es el mayor exportador de vehículos usados de todo el mundo, es necesario establecer requisitos específicos a escala de la Unión que regulen la exportación de vehículos usados [desde la Unión]. Los requisitos deben basarse en criterios objetivos con arreglo a los cuales un vehículo usado no es un vehículo al final de su vida útil y debe estar en condiciones de circular con arreglo a la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[61]. Esto debe garantizar que solo se puedan exportar a un tercer país los vehículos usados que son aptos para circular por las carreteras de la Unión, reduciendo así los riesgos de que la exportación de vehículos usados desde la Unión contribuya a la contaminación atmosférica o a los accidentes de tráfico en terceros países. Para que las autoridades aduaneras puedan verificar el cumplimiento de dichos requisitos en el momento de la exportación, se debe exigir a toda persona que exporte un vehículo usado que facilite a dichas	(69) El Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo» destacó la necesidad de que la Comisión proponga nuevas medidas para abordar la huella ambiental exterior de la Unión en relación con la exportación de vehículos al final de su vida útil y vehículos usados. Habida cuenta de que la exportación de vehículos usados plantea importantes retos medioambientales y de salud pública, como documenta el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, y que la Unión es el mayor exportador de vehículos usados de todo el mundo, es necesario establecer requisitos específicos a escala de la Unión que regulen la exportación de vehículos usados [desde la Unión]. Los requisitos deben basarse en criterios objetivos con arreglo a los cuales un vehículo usado no es un vehículo al final de su vida útil**,** debe estar en condiciones de circular con arreglo a la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ***y cumple con normas medioambientales o límites de emisiones determinados***. Esto debe garantizar que solo se puedan exportar a un tercer país los vehículos usados que son aptos para circular por las carreteras de la Unión, reduciendo así los riesgos de que la exportación de vehículos usados desde la Unión contribuya a la contaminación atmosférica o a los accidentes de tráfico en terceros países. Para que las autoridades aduaneras puedan verificar el cumplimiento de dichos requisitos en el momento de la exportación, se debe exigir

autoridades el número de identificación del vehículo ***y*** una declaración que confirme que el vehículo usado no es un vehículo al final de su vida útil ***y que se considera*** apto para circular.	a toda persona que exporte un vehículo usado que facilite a dichas autoridades el número de identificación del vehículo***,*** una declaración que confirme que el vehículo usado no es un vehículo al final de su vida útil***, y un documento que demuestre que es*** apto para circular. ***Asimismo, deben establecerse límites a la antigüedad de los vehículos que se pueden exportar. Esto evitará que los vehículos más contaminantes y perjudiciales para la salud humana se exporten a terceros países.***
[59] COM(2021)400 final.	[59] COM(2021)400 final.
[60] https://www.unep.org/es/resources/report/global-trade-used-vehicles-report.	[60] https://www.unep.org/es/resources/report/global-trade-used-vehicles-report.
[61] Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la inspección técnica periódica de vehículos y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).	[61] Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la inspección técnica periódica de vehículos y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 69

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(69) El Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo»[59] destacó la necesidad de que la Comisión proponga nuevas medidas para abordar la huella ambiental exterior de la Unión en relación con la exportación de vehículos al final de su vida útil y vehículos usados. Habida cuenta de que la exportación de vehículos usados plantea	(69) El Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo»[59] destacó la necesidad de que la Comisión proponga nuevas medidas para abordar la huella ambiental exterior de la Unión en relación con la exportación de vehículos al final de su vida útil y vehículos usados. Habida cuenta de que la exportación de vehículos usados plantea

importantes retos medioambientales y de salud pública, como documenta el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente[60], y que la Unión es el mayor exportador de vehículos usados de todo el mundo, es necesario establecer requisitos específicos a escala de la Unión que regulen la exportación de vehículos usados [desde la Unión]. Los requisitos deben basarse en criterios objetivos con arreglo a los cuales un vehículo usado no es un vehículo al final de su vida útil y debe estar en condiciones de circular con arreglo a la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[61]. Esto debe garantizar que solo se puedan exportar a un tercer país los vehículos usados que son aptos para circular por las carreteras de la Unión, reduciendo así los riesgos de que la exportación de vehículos usados desde la Unión contribuya a la contaminación atmosférica o a los accidentes de tráfico en terceros países. Para que las autoridades aduaneras puedan verificar el cumplimiento de dichos requisitos en el momento de la exportación, se debe exigir a toda persona que exporte un vehículo usado que facilite a dichas autoridades el número de identificación del vehículo y una declaración que confirme que el vehículo usado no es un vehículo al final de su vida útil y que se considera apto para circular.

[59] COM(2021)400 final.

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

[61] Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la inspección técnica periódica de vehículos y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

importantes retos medioambientales y de salud pública, como documenta el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente[60], y que la Unión es el mayor exportador de vehículos usados de todo el mundo, es necesario establecer requisitos específicos a escala de la Unión que regulen la exportación de vehículos usados [desde la Unión]. Los requisitos deben basarse en criterios objetivos con arreglo a los cuales un vehículo usado no es un vehículo al final de su vida útil y debe estar en condiciones de circular con arreglo a la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[61] ***y figurar en un registro nacional de vehículos***. Esto debe garantizar que solo se puedan exportar a un tercer país los vehículos usados que son aptos para circular por las carreteras de la Unión, reduciendo así los riesgos de que la exportación de vehículos usados desde la Unión contribuya a la contaminación atmosférica o a los accidentes de tráfico en terceros países. Para que las autoridades aduaneras puedan verificar el cumplimiento de dichos requisitos en el momento de la exportación, se debe exigir a toda persona que exporte un vehículo usado que facilite a dichas autoridades el número de identificación del vehículo y una declaración que confirme que el vehículo usado no es un vehículo al final de su vida útil y que se considera apto para circular.

[59] COM(2021)400 final.

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

[61] Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la inspección técnica periódica de vehículos y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

Or. en

Enmienda 405
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 70

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(70) Es importante establecer un mecanismo que permita verificar con eficacia la conformidad de los vehículos usados con los requisitos de exportación ***sin obstaculizar el comercio entre la Unión y terceros países***. Por consiguiente, la Comisión debe establecer un sistema electrónico que permita que las autoridades de los Estados miembros intercambien información en tiempo real sobre el número de identificación del vehículo y la situación de inspección técnica de los vehículos usados que vayan a exportarse. Habida cuenta de sus características y funcionalidades existentes relacionadas con el intercambio de información relativa a los vehículos matriculados en la Unión entre las autoridades de matriculación de vehículos, la Comisión ha desarrollado MOVE-HUB, una plataforma de intercambio de mensajes para interconectar los registros electrónicos nacionales de los Estados miembros. La plataforma alberga actualmente la interconexión de los registros de empresas de transporte por carretera (ERRU), los registros de permisos de conducción (RESPER), la interconexión de los registros de formación de los conductores profesionales (ProDriveNet), la notificación de los fallos de inspección técnica en carretera de vehículos (RSI) y la interconexión de los registros de tarjetas de tacógrafo del conductor (TACHOnet). Por tanto, las funcionalidades de la plataforma MOVE-Hub deben ampliarse para permitir el intercambio de información sobre el	(70) Es importante establecer un mecanismo que permita verificar con eficacia la conformidad de los vehículos usados con los requisitos de exportación. Por consiguiente, la Comisión debe establecer un sistema electrónico que permita que las autoridades de los Estados miembros intercambien ***y verifiquen*** información en tiempo real sobre el número de identificación del vehículo y la situación de inspección técnica de los vehículos usados que vayan a exportarse. Habida cuenta de sus características y funcionalidades existentes relacionadas con el intercambio de información relativa a los vehículos matriculados en la Unión entre las autoridades de matriculación de vehículos, la Comisión ha desarrollado MOVE-HUB, una plataforma de intercambio de mensajes para interconectar los registros electrónicos nacionales de los Estados miembros. La plataforma alberga actualmente la interconexión de los registros de empresas de transporte por carretera (ERRU), los registros de permisos de conducción (RESPER), la interconexión de los registros de formación de los conductores profesionales (ProDriveNet), la notificación de los fallos de inspección técnica en carretera de vehículos (RSI) y la interconexión de los registros de tarjetas de tacógrafo del conductor (TACHOnet). Por tanto, las funcionalidades de la plataforma MOVE-Hub deben ampliarse para permitir el intercambio ***y la verificación*** de información sobre el número de

número de identificación del vehículo ***y*** el estado de inspección técnica de los vehículos usados que vayan a exportarse. Para que las aduanas puedan verificar por vía electrónica y de forma automática si un vehículo usado destinado a la exportación cumple los requisitos de exportación, el sistema electrónico gestionado por MOVE-HUB debe estar interconectado con el entorno de ventanilla única de la UE para las aduanas, de conformidad con el Reglamento (UE) 2022/2399 del Parlamento Europeo y del Consejo***[62]***. Dicho Reglamento establece un marco global de controles automatizados que se aplican a una formalidad no aduanera específica de la Unión. Por consiguiente, el presente Reglamento debe establecer los principales elementos que han de controlarse, mientras que los aspectos técnicos de la aplicación de dicho control se establecerían en virtud del Reglamento (UE) 2022/2399.	identificación del vehículo***,*** el estado de inspección técnica ***y la conformidad con determinadas normas medioambientales*** de los vehículos usados que vayan a exportarse. Para que las aduanas puedan verificar por vía electrónica y de forma automática si un vehículo usado destinado a la exportación cumple los requisitos de exportación, el sistema electrónico gestionado por MOVE-HUB debe estar interconectado con el entorno de ventanilla única de la UE para las aduanas, de conformidad con el Reglamento (UE) 2022/2399 del Parlamento Europeo y del Consejo. Dicho Reglamento establece un marco global de controles automatizados que se aplican a una formalidad no aduanera específica de la Unión. Por consiguiente, el presente Reglamento debe establecer los principales elementos que han de controlarse, mientras que los aspectos técnicos de la aplicación de dicho control se establecerían en virtud del Reglamento (UE) 2022/2399.
[62] Reglamento (UE) 2022/2399 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de noviembre de 2022, por el que se establece el entorno de ventanilla única de la Unión Europea para las aduanas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.° 952/2013 (DO L 317 de 9.12.2022, p. 1).	[62] Reglamento (UE) 2022/2399 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de noviembre de 2022, por el que se establece el entorno de ventanilla única de la Unión Europea para las aduanas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.° 952/2013 (DO L 317 de 9.12.2022, p. 1).

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 73

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(73) Es importante que las autoridades	(73) Es importante que las autoridades

aduaneras puedan realizar controles de los vehículos usados destinados a la exportación, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo***63***. Una parte significativa de los vehículos usados que salen de la Unión están destinados a países en los que se han establecido o podrían establecerse requisitos de importación, como los requisitos relativos a la antigüedad del vehículo o a sus emisiones. Es importante que las autoridades aduaneras puedan verificar por vía electrónica y de forma automática, a través del entorno de ventanilla única de la UE para las aduanas, si un vehículo usado destinado a la exportación cumple estos requisitos, cuando los terceros países afectados los comuniquen oficialmente a la Comisión. A fin de proteger el medio ambiente y la seguridad vial en terceros países, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a el establecimiento de estos requisitos.

63 Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

aduaneras puedan realizar controles de los vehículos usados destinados a la exportación, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo***.*** ***Aunque actualmente no existen condiciones específicas para la exportación de vehículos usados desde la Unión, los terceros países han introducido cada vez más condiciones específicas para la importación de vehículos usados, como requisitos en relación con la antigüedad o normas sobre emisiones de los vehículos***. Una parte significativa de los vehículos usados que salen de la Unión están destinados a países en los que se han establecido o podrían establecerse requisitos de importación, como los requisitos relativos a la antigüedad del vehículo o a sus emisiones ***habituales***. Es importante que las autoridades aduaneras puedan verificar por vía electrónica y de forma automática, a través del entorno de ventanilla única de la UE para las aduanas, si un vehículo usado destinado a la exportación cumple estos requisitos, cuando los terceros países afectados los comuniquen oficialmente a la Comisión. ***La Comisión debe publicar y poner a disposición información relacionada con estos requisitos introducidos por terceros países.*** A fin de proteger el medio ambiente y la seguridad vial en terceros países, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a el establecimiento de estos requisitos.

63 Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

Or. en

Enmienda 407
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 73

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(73) Es importante que las autoridades aduaneras puedan realizar controles de los vehículos usados destinados a la exportación, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo[63]. Una parte significativa de los vehículos usados que salen de la Unión están destinados a países en los que se han establecido o podrían establecerse requisitos de importación, como los requisitos relativos a la antigüedad del vehículo o a sus emisiones. Es importante que las autoridades aduaneras puedan verificar por vía electrónica y de forma automática, a través del entorno de ventanilla única de la UE para las aduanas, si un vehículo usado destinado a la exportación cumple estos requisitos, cuando los terceros países afectados los comuniquen oficialmente a la Comisión. A fin de proteger el medio ambiente y la seguridad vial en terceros países, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a el establecimiento de estos requisitos.	(73) Es importante que las autoridades aduaneras puedan realizar controles de los vehículos usados destinados a la exportación, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo. ***Por tanto, debe designarse como una zona de control prioritario que permita la realización de controles aduaneros más exhaustivos y una acción coordinada entre las autoridades aduaneras***. Una parte significativa de los vehículos usados que salen de la Unión están destinados a países en los que se han establecido o podrían establecerse requisitos de importación, como los requisitos relativos a la antigüedad del vehículo o a sus emisiones. Es importante que las autoridades aduaneras puedan verificar por vía electrónica y de forma automática, a través del entorno de ventanilla única de la UE para las aduanas ***o a través de controles aduaneros específicos***, si un vehículo usado destinado a la exportación cumple estos requisitos, cuando los terceros países afectados los comuniquen oficialmente a la Comisión. A fin de proteger el medio ambiente y la seguridad vial en terceros países, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a el establecimiento de estos requisitos.
[63] Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el	[63] Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el

código aduanero de la Unión (DO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

código aduanero de la Unión (DO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 76

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(76) Las inspecciones deben abarcar el cumplimiento de las disposiciones sobre exportación de vehículos usados y sobre el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Cada año, las inspecciones deben abarcar al menos el 10 % de las instalaciones y operadores de tratamiento autorizados. Las instalaciones de los operadores de reparación y mantenimiento también deben someterse a inspección. Cabe destacar que las inspecciones realizadas en virtud del presente Reglamento deben complementar las inspecciones sobre el traslado de vehículos al final de su vida útil, que están reguladas de forma exhaustiva en el Reglamento [OP: nuevo Reglamento sobre traslados de residuos].	(76) Las inspecciones deben abarcar el cumplimiento de las disposiciones sobre exportación de vehículos usados y sobre el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Cada año, las inspecciones deben abarcar al menos el 10 % de las instalaciones y operadores de tratamiento autorizados. Las instalaciones de los operadores de reparación y mantenimiento***, los puntos de recogida y otras instalaciones y operadores económicos que puedan tratar los vehículos al final de su vida útil o vender vehículos o sus piezas de recambio o componentes*** también deben someterse a inspección. Cabe destacar que las inspecciones realizadas en virtud del presente Reglamento deben complementar las inspecciones sobre el traslado de vehículos al final de su vida útil, que están reguladas de forma exhaustiva en el Reglamento [OP: nuevo Reglamento sobre traslados de residuos].

Or. en

Enmienda 409
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 76

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(76) Las inspecciones deben abarcar el cumplimiento de las disposiciones sobre exportación de vehículos usados y sobre el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Cada año, las inspecciones deben abarcar al menos el ***10*** % de las instalaciones y operadores de tratamiento autorizados. Las instalaciones de los operadores de reparación y mantenimiento también deben someterse a inspección. Cabe destacar que las inspecciones realizadas en virtud del presente Reglamento deben complementar las inspecciones sobre el traslado de vehículos al final de su vida útil, que están reguladas de forma exhaustiva en el Reglamento [OP: nuevo Reglamento sobre traslados de residuos].	(76) Las inspecciones deben abarcar el cumplimiento de las disposiciones sobre exportación de vehículos usados y sobre el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Cada año, las inspecciones deben abarcar al menos el ***20*** % de las instalaciones y operadores de tratamiento autorizados. Las instalaciones de los operadores de reparación y mantenimiento también deben someterse a inspección. Cabe destacar que las inspecciones realizadas en virtud del presente Reglamento deben complementar las inspecciones sobre el traslado de vehículos al final de su vida útil, que están reguladas de forma exhaustiva en el Reglamento [OP: nuevo Reglamento sobre traslados de residuos].

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 77

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(77) Los Estados miembros deben establecer mecanismos de cooperación a nivel nacional e internacional para que las inspecciones puedan llevarse a cabo de forma eficaz. Estos mecanismos deben permitir el intercambio de datos de matriculación de vehículos, necesarios para el seguimiento de los vehículos y para comprobar si han sido objeto de un tratamiento adecuado cuando llegan a la fase final de su vida útil.	(77) Los Estados miembros deben establecer mecanismos de cooperación a nivel nacional e internacional para que las inspecciones puedan llevarse a cabo de forma eficaz ***con el objetivo de facilitar la prevención y detección del tratamiento y la exportación ilegales de vehículos al final de su vida útil y de abordar permanentemente la cuestión de los «vehículos desaparecidos»***. Estos mecanismos deben permitir el intercambio de datos de matriculación de vehículos, necesarios para el seguimiento de los vehículos y para comprobar si han sido

objeto de un tratamiento adecuado cuando llegan a la fase final de su vida útil.

Or. en

Enmienda 411
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 78

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(78) Los Estados miembros deben adoptar todas las medidas de ejecución necesarias para hacer frente al tratamiento ilegal de los vehículos al final de su vida útil, con el fin de evitar daños al medio ambiente o a la salud humana como consecuencia de dichas actividades. Por consiguiente, cualquier establecimiento o empresa que trate vehículos al final de su vida útil sin una autorización válida, o que incumpla las condiciones o requisitos establecidos en la autorización, debe ser objeto de sanciones. Asimismo, para garantizar el cumplimiento efectivo del presente Reglamento, los Estados miembros deben considerar otras medidas, como la retirada de la autorización o la suspensión de las operaciones de un operador.	(78) Los Estados miembros deben adoptar todas las medidas de ejecución necesarias para hacer frente al tratamiento ilegal de los vehículos al final de su vida útil, con el fin de evitar daños al medio ambiente o a la salud humana como consecuencia de dichas actividades***, así como para abordar el problema de los vehículos desaparecidos y los vehículos exportados que no satisfagan los requisitos***. Por consiguiente, cualquier establecimiento o empresa que trate vehículos al final de su vida útil sin una autorización válida, o que incumpla las condiciones o requisitos establecidos en la autorización, debe ser objeto de sanciones. Asimismo, para garantizar el cumplimiento efectivo del presente Reglamento, los Estados miembros deben considerar otras medidas, como la retirada de la autorización o la suspensión de las operaciones de un operador.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 78

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(78) Los Estados miembros deben adoptar todas las medidas de ejecución necesarias para hacer frente al tratamiento ilegal de los vehículos al final de su vida útil, con el fin de evitar daños al medio ambiente o a la salud ***humana*** como consecuencia de dichas actividades. Por consiguiente, cualquier establecimiento o empresa que trate vehículos al final de su vida útil sin una autorización válida, o que incumpla las condiciones o requisitos establecidos en la autorización, debe ser objeto de sanciones. Asimismo, para garantizar el cumplimiento efectivo del presente Reglamento, los Estados miembros deben considerar otras medidas, como la retirada de la autorización o la suspensión de las operaciones de un operador.	(78) Los Estados miembros deben adoptar todas las medidas de ejecución necesarias para hacer frente al tratamiento ilegal de los vehículos al final de su vida útil, con el fin de evitar daños al medio ambiente o a la salud como consecuencia de dichas actividades. Por consiguiente, cualquier establecimiento o empresa que trate vehículos al final de su vida útil sin una autorización válida, o que incumpla las condiciones o requisitos establecidos en la autorización, debe ser objeto de sanciones. Asimismo, para garantizar el cumplimiento efectivo del presente Reglamento, los Estados miembros deben considerar otras medidas, como la retirada de la autorización o la suspensión de las operaciones de un operador.

Or. en

Enmienda 413
Sara Matthieu, David Cormand

Propuesta de Reglamento
Considerando 78 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(78 bis) A fin de garantizar una cooperación eficaz entre los Estados miembros, la Comisión debe crear y supervisar una red de coordinación para la aplicación de la normativa. Esta red debe tener como objetivo debatir los problemas recurrentes de aplicación, intercambiar buenas prácticas y examinar un marco armonizado para la adopción de medidas correctoras y sanciones.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 86

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(86) Se ha reconocido que los vehículos desaparecidos son uno de los principales problemas de aplicación de la Directiva 2000/53/CE. La ausencia de un sistema eficaz que permita el intercambio de información en tiempo real entre los Estados miembros sobre el estado de matriculación de los vehículos dificulta la trazabilidad y se ha identificado como una de las razones del elevado número de «vehículos desaparecidos» en la Unión. Para abordar esta cuestión, la Comisión debe proponer una revisión de la Directiva 1999/37/CE del Consejo relativa a los documentos de matriculación de los vehículos[67]. Esta revisión debe requerir que los Estados miembros registren electrónicamente, en el caso de los vehículos matriculados en su territorio, los datos que permitan documentar de forma adecuada las razones de la cancelación de la matriculación de un vehículo, especialmente si un vehículo ha sido tratado como vehículo al final de su vida útil en una instalación de tratamiento autorizada, se ha vuelto a matricular en otro Estado miembro, se ha exportado a un tercer país fuera de la Unión o ha sido robado. Además, para evitar el desmontaje o la exportación ilegales de vehículos que hayan sido dados de baja temporalmente, los propietarios de vehículos deben estar obligados a notificar sin demora cualquier cambio en su titularidad a la autoridad nacional de matriculación de vehículos. Estas modificaciones complementan y se basan en los requisitos existentes para que los Estados miembros registren electrónicamente los datos de todos los	(86) Se ha reconocido que los vehículos desaparecidos son uno de los principales problemas de aplicación de la Directiva 2000/53/CE. La ausencia de un sistema eficaz que permita el intercambio de información en tiempo real entre los Estados miembros sobre el estado de matriculación de los vehículos dificulta la trazabilidad y se ha identificado como una de las razones del elevado número de «vehículos desaparecidos» en la Unión. Para abordar esta cuestión, la Comisión debe proponer***, dentro de un período de tiempo razonable,*** una revisión de la Directiva 1999/37/CE del Consejo relativa a los documentos de matriculación de los vehículos[67]. Esta revisión debe requerir que los Estados miembros registren electrónicamente, en el caso de los vehículos matriculados en su territorio, los datos que permitan documentar de forma adecuada las razones de la cancelación de la matriculación de un vehículo, especialmente si un vehículo ha sido tratado como vehículo al final de su vida útil en una instalación de tratamiento autorizada, se ha vuelto a matricular en otro Estado miembro, se ha exportado a un tercer país fuera de la Unión o ha sido robado. Además, para evitar el desmontaje o la exportación ilegales de vehículos que hayan sido dados de baja temporalmente, los propietarios de vehículos deben estar obligados a notificar sin demora cualquier cambio en su titularidad a la autoridad nacional de matriculación de vehículos. Estas modificaciones complementan y se basan en los requisitos existentes para que los Estados miembros registren electrónicamente los datos de todos los

vehículos matriculados en su territorio.

[67] Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

vehículos matriculados en su territorio.

[67] Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 87

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(87) Habida cuenta de la necesidad de garantizar un nivel elevado de protección del medio ambiente y de tener en cuenta los avances científicos, la Comisión debe presentar al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento y sus repercusiones en el funcionamiento del mercado único y en el medio ambiente. La Comisión debe incluir en su informe una evaluación de las disposiciones sobre el diseño de vehículos nuevos, incluidos los objetivos relativos a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, la gestión de los vehículos al final de su vida útil, incluidos los objetivos de reciclado, y sobre las sanciones, así como una evaluación de la necesidad y la viabilidad de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento a determinados vehículos de categoría L, vehículos pesados y sus remolques. Esta evaluación debe centrarse no solo en los aspectos relativos al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, sino también en la pertinencia y el valor añadido de establecer requisitos de diseño.	(87) Habida cuenta de la necesidad de garantizar un nivel elevado de protección del medio ambiente y de tener en cuenta los avances científicos, la Comisión debe presentar al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento y sus repercusiones en el funcionamiento del mercado único y en el medio ambiente. La Comisión debe incluir en su informe una evaluación de las disposiciones sobre el diseño de vehículos nuevos, incluidos los objetivos relativos a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, la gestión de los vehículos al final de su vida útil, incluidos los objetivos de reciclado, y sobre las sanciones, así como una evaluación de la necesidad y la viabilidad de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento a determinados vehículos de categoría L, vehículos pesados y sus remolques. Esta evaluación debe centrarse no solo en los aspectos relativos al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, sino también en la pertinencia y el valor añadido de establecer requisitos de diseño ***y el impacto de las medidas destinadas a abordar el problema de los***

«vehículos desaparecidos» y, en particular, el tratamiento y la exportación ilegales de vehículos al final de su vida útil.

Or. en

Enmienda 416
Laurent Castillo

Propuesta de Reglamento
Considerando 87

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(87) Habida cuenta de la necesidad de garantizar un nivel elevado de protección del medio ambiente y de tener en cuenta los avances científicos, la Comisión debe presentar al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento y sus repercusiones en el funcionamiento del mercado único y en el medio ambiente. La Comisión debe incluir en su informe una evaluación de las disposiciones sobre el diseño de vehículos nuevos, incluidos los objetivos relativos a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, la gestión de los vehículos al final de su vida útil, incluidos los objetivos de reciclado, y sobre las sanciones, así como una evaluación de la necesidad y la viabilidad de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento a determinados vehículos de categoría L, vehículos pesados y sus remolques. Esta evaluación debe centrarse no solo en los aspectos relativos al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, sino también en la pertinencia y el valor añadido de establecer requisitos de diseño.	(87) Habida cuenta de la necesidad de garantizar un nivel elevado de protección del medio ambiente y de tener en cuenta los avances científicos, la Comisión debe presentar al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento y sus repercusiones en el funcionamiento del mercado único y en el medio ambiente***, teniendo también en cuenta las exportaciones, incluidos los traslados ilícitos***. La Comisión debe incluir en su informe una evaluación de las disposiciones sobre el diseño de vehículos nuevos, incluidos los objetivos relativos a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, la gestión de los vehículos al final de su vida útil, incluidos los objetivos de reciclado, y sobre las sanciones, así como una evaluación de la necesidad y la viabilidad de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento a determinados vehículos de categoría L, vehículos pesados y sus remolques. Esta evaluación debe centrarse no solo en los aspectos relativos al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, sino también en la pertinencia y el valor añadido de establecer requisitos de diseño.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 95

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(95) La aplicación de todas las disposiciones relativas a los vehículos de las categorías ***L3e-L7***e, M_2, M_3, N_2, N_3 a y O debe aplazarse para que los operadores dispongan de tiempo suficiente para cumplir los nuevos requisitos. Esto es especialmente importante en lo que respecta a los permisos para las instalaciones de tratamiento autorizadas que puedan llevar a cabo la descontaminación y el tratamiento posterior de dichos vehículos.	(95) La aplicación de todas las disposiciones relativas a los vehículos de las categorías ***L1e-L7***e, M_2, M_3, N_2, N_3 y O debe aplazarse para que los operadores dispongan de tiempo suficiente para cumplir los nuevos requisitos. Esto es especialmente importante en lo que respecta a los permisos para las instalaciones de tratamiento autorizadas que puedan llevar a cabo la descontaminación y el tratamiento posterior de dichos vehículos.

Or. en

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

Propuesta de Reglamento
Considerando 97

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(97) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, contribuir al funcionamiento del mercado único, prevenir y reducir las repercusiones negativas de la gestión de los vehículos al final de su vida útil y garantizar un nivel elevado de protección de la salud ***humana*** y del medio ambiente no pueden alcanzarlos de manera suficiente los Estados miembros, sino que, debido a la necesidad de armonización, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta	(97) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, contribuir al funcionamiento del mercado único, prevenir y reducir las repercusiones negativas de la gestión de los vehículos al final de su vida útil y garantizar un nivel elevado de protección de la salud y del medio ambiente no pueden alcanzarlos de manera suficiente los Estados miembros, sino que, debido a la necesidad de armonización, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar

puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.	medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

Or. en