Euroopa Parlament
2024-2029

Keskkonna-, kliima- ja toiduohutuse komisjon
Siseturu- ja tarbijakaitsekomisjon

2023/0284(COD)

24.2.2025

MUUDATUSETTEPANEKUD 212 - 418

Raporti projekt
Jens Gieseke, Paulius Saudargas
(PE768.004v01-00)

Sõidukite konstruktsiooni ringluspõhisuse nõuded ja romusõidukite käitlemine, määruste (EL) 2018/858 ja (EL) 2019/1020 muutmine ning direktiivide 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ kehtetuks tunnistamine

Ettepanek võtta vastu määrus
(COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))

AM_Com_LegReport

Muudatusettepanek 212
Laurent Castillo

Ettepanek võtta vastu määrus
Volitus 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 114,	võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 114 ***ja artikli 192 lõiget 1 seoses käesoleva määruse artiklitega 14–45***, ***46 ja 48;***

Or. en

Muudatusettepanek 213
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Volitus 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle ***artiklit*** 114,	võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle ***artikleid*** 114 ***ja 192***,

Or. en

Selgitus

Käesolevas ettepanekus on ühendatud tüübikinnitust käsitlevad õigusaktid, mille õiguslik alus on artikkel 114, ja romusõidukeid käsitlevad õigusaktid, mille õiguslik alus on artikkel 192. Seega on asjakohane kasutada kahte õiguslikku alust, nagu patareisid ja akusid käsitleva määruse puhul.

Muudatusettepanek 214
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Volitus 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle ***artiklit*** 114,	võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle ***artikleid*** 114 ***ja 192***,

Muudatusettepanek 215
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(1) ***Komisjon esitas*** 11. detsembri 2019. aasta ***teatises*** „Euroopa roheline kokkulepe“[37] ***(edaspidi „Euroopa rohelepe“) uue*** majanduskasvu strateegia, ***mille eesmärk*** on ***muuta liit õiglaseks*** ja ***jõukaks, nüüdisaegse***, ***ressursitõhusa*** ja ***konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks***, kus ***2050***. ***aastaks ei ole enam kasvuhoonegaaside netoheidet*** ja ***kus majanduskasv on ressursikasutusest lahutatud***. ***Selleks et liidu tootepoliitika aitaks kaasa*** CO_2 heite ***ülemaailmsele vähendamisele***, tuleb ***tagada***, ***et liidus turustatavaid*** ja ***müüdavaid tooteid hangitakse***, ***toodetakse*** ja ***töödeldakse nende olelusringi lõpus kestlikul*** viisil.	(1) ***Komisjoni*** 11. detsembri 2019. aasta ***teatise*** „Euroopa roheline kokkulepe“[37] ***eesmärk on luua kestlikum ja ressursitõhusam majandus, kuid see ei ole tavapärane*** majanduskasvu strateegia, ***kuna selles seatakse kestlikkus ja regulatiivne sekkumine tähtsamale kohale kui majanduskasv, töökohtade loomine ja tööstuse konkurentsivõime. Peamine mure*** on ***selle mõju Euroopa autotööstusele, kus ranged heitkoguste vähendamise eesmärgid*** ja ***elektrifitseerimise korraldused avaldavad autotootjatele märkimisväärset survet. Euroopa tootjad seisavad silmitsi tiheda ülemaailmse konkurentsiga***, ***eelkõige Hiinast*** ja ***Ameerika Ühendriikidest***, kus ***riiklikud toetused ja tööstuspoliitika annavad strateegilisi eeliseid***. ***Elektrisõidukite tootmisele ülemineku suured kulud võivad autotööstuse tarneahelas tegutsevaid väikeseid ja keskmise suurusega ettevõtjaid (VKEd) ebaproportsionaalselt koormata. Selline muutus tekitab töökohtade kadumise ja majandushäirete ohtu, kuna regulatiivne ebakindlus tekitab pikaajalistele investeeringutele lisatakistusi. Lisaks määratakse CO_2 heite sihttasemeid ületavatele tootjatele praegu trahv 95 eurot üleliigse grammi eest iga sõiduki kohta, mis võib tööstusharule maksma minna miljardeid. Kuigi nende trahvide eesmärk on heitkoguste vähendamine, ei tee need muud kui survestavad sektorit rahaliselt, takistavad investeerimist innovatsiooni ja kahjustavad**

konkurentsivõimet. Kuigi keskkonnakaalutlused on olulised, tuleb poliitika kujundamisel vältida turu nõrgestamist, tööstuse vastupidavuse vähendamist ja taskukohasuse kahjustamist tarbijate jaoks. Vaja on tasakaalustatud lähenemist, mis ergutaks innovatsiooni ja kestlikkust**, ***toetades samal ajal majanduskasvu ja ***heaolu. Romusõidukite direktiivi läbivaatamine peaks tugevdama ringlussevõtu ja ringmajandusega seotud kohustusi*** viisil***, mis soodustab tootjate, tarnijate, demonteerijate, ringlussevõtjate, vanametalliturgude, tarbijate, reguleerivate asutuste, jäätmekäitlejate, elektrisõidukite akude ringlussevõtjate ja logistikateenuste osutajate konkurentsivõimet ja kestlikku majanduskasvu, selle asemel et panna neile liigseid nõuete täitmisega seotud kulusid või regulatiivset koormust***.

[37] Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“, COM(2019) 640 final.

[37] Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“, COM(2019) 640 final.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(1) Komisjon esitas 11. detsembri 2019. aasta teatises „Euroopa roheline kokkulepe“[37] (edaspidi „Euroopa rohelepe“) uue majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on muuta liit õiglaseks ja jõukaks, nüüdisaegse, ressursitõhusa ja	(1) Komisjon esitas 11. detsembri 2019. aasta teatises „Euroopa roheline kokkulepe“[37] (edaspidi „Euroopa rohelepe“) uue majanduskasvu strateegia, mille eesmärk on muuta liit õiglaseks ja jõukaks, nüüdisaegse, ressursitõhusa ja

konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks, kus 2050. aastaks ei ole enam kasvuhoonegaaside netoheidet ja kus majanduskasv on ressursikasutusest lahutatud. Selleks et liidu tootepoliitika aitaks kaasa CO_2 heite ülemaailmsele vähendamisele, tuleb tagada, et liidus turustatavaid ja müüdavaid tooteid hangitakse, toodetakse ja töödeldakse nende olelusringi lõpus kestlikul viisil.

[37] Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“, COM(2019) 640 final.

konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks, kus ***hiljemalt*** 2050. aastaks ei ole enam kasvuhoonegaaside netoheidet ***(kliimaneutraalsus)*** ja ***arvestatakse Maa taluvuspiiridega ning*** kus majanduskasv on ressursikasutusest lahutatud. Selleks et liidu tootepoliitika aitaks kaasa CO_2 heite ülemaailmsele vähendamisele, tuleb tagada, et liidus turustatavaid ja müüdavaid tooteid hangitakse, toodetakse ja töödeldakse nende olelusringi lõpus kestlikul viisil.

[37] Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“, COM(2019) 640 final.

Or. en

Muudatusettepanek 217
Anja Arndt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(1) ***Komisjon esitas*** 11. detsembri 2019. aasta teatises „Euroopa roheline kokkulepe“[37] (edaspidi „Euroopa rohelepe“) ***uue majanduskasvu*** strateegia, mille eesmärk on muuta liit ***õiglaseks ja jõukaks, nüüdisaegse, ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega*** ühiskonnaks, kus 2050. ***aastaks*** ei ole enam kasvuhoonegaaside netoheidet ***ja kus majanduskasv on ressursikasutusest lahutatud***. ***Selleks et*** liidu ***tootepoliitika aitaks kaasa CO_2 heite ülemaailmsele vähendamisele***, ***tuleb tagada, et liidus turustatavaid*** ja ***müüdavaid tooteid hangitakse, toodetakse ja töödeldakse nende olelusringi lõpus kestlikul viisil***.	(1) ***Komisjoni*** 11. detsembri 2019. aasta teatises „Euroopa roheline kokkulepe“[37] (edaspidi „Euroopa rohelepe“) ***esitati uus tasaarengu*** strateegia, mille eesmärk on muuta liit ***madala tööstustasemega vaesuvaks*** ühiskonnaks, kus ***pärast*** 2050. ***aastat väidetavalt*** ei ole enam kasvuhoonegaaside netoheidet***, vähendades meelega tootmist ja tarbimist***. Liidu ***majanduspoliitika viib olukorrani***, ***kus vajalikke tooteid toodetakse kolmandates riikides*** ja ***need tuleb importida. Märkimisväärset CO_2 heite vähenemist ei tasu seega oodata***.

[37] Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“, COM(2019) 640 final.

[37] Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“, COM(2019) 640 final.

Or. de

Muudatusettepanek 218
Beatrice Timgren

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(2) Autotööstusel on oluline osa energia- ja materiaalsete ressursside kasutamises liidus ning seega kasvuhoonegaaside tekkes. Oma osa on ülemaailmses kasvuhoonegaaside tekkes liidu turule lastavate sõidukite tootmisel kolmandates riikides ning see omakorda avaldab liidule negatiivset keskkonnamõju. ***Üleminek fossiilkütuste kasutamiselt sõidukites heiteta liikuvusele, nagu on ette nähtud paketis „Eesmärk 55“, on üks eeltingimus kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamiseks 2050. aastaks. See vähendab autotööstuse kasvuhoonegaaside heidet, mis on seotud sõidukite kasutusetapiga. Autotööstus on üks suurimaid liidu turule lastavate uute sõidukite tootmisega seotud esmase alumiiniumi, terase ja plasti kasutajaid. See võib avaldada olulist keskkonnamõju, mis on seotud nende materjalide kaevandamiseks ja töötlemiseks vajaliku energiaga. Uute sõidukite tootmisega seotud keskkonnajalajälg võib sõidukipargi käimasoleva elektrifitseerimise ning elektroonika laialdasema kasutamise tõttu tulevastes mudelites suureneda, sest mõlema jaoks on vaja märkimisväärset hulka kriitilisi ja***	(2) Autotööstusel on oluline osa energia- ja materiaalsete ressursside kasutamises liidus ning seega kasvuhoonegaaside tekkes. Oma osa on ülemaailmses kasvuhoonegaaside tekkes liidu turule lastavate sõidukite tootmisel kolmandates riikides ning see omakorda avaldab liidule negatiivset keskkonnamõju. ***Tõelises ringmajanduses tuleks enneaegse lammutamise asemel eelistada*** sõidukite ***kasutusea pikendamist***, tarvikute ***korduskasutamist*** ja ***parandatavust***. ***Elektrisõidukite jäikade liigituste kehtestamise asemel võib kasutuskõlblike kasutatud*** sõidukite ***vastutustundliku uuendamise*** ja ***ekspordi soodustamine anda paremaid keskkonnatulemusi***, ***vähendades vajadust uue toodangu järele*** ja ***hoides ära liigse jäätmetekke***.

strateegilisi tooraineid ning väärismetalle, nagu vask ja haruldased muldmetallid. Nende muudatuste tulemusena võib tootmisetapil olla suurem keskkonnajalajälg kui sõidukite kasutusetapil. Peale selle on jäätmekäitlust käsitleva liidu õiguse praeguste nõuete tulemuseks romusõidukitest saadavate ressursside mitteoptimaalne taaskasutamine ning romusõidukitest saadavate korduskasutatavate, taastatavate, uuendatavate või ringlusse võetavate tarvikute, osade ja materjalide kogust ja kvaliteeti on võimalik suurendada. Kõnealuste keskkonnamõjudega tegelemiseks ja sektori CO_2 heite vähendamisse panustamiseks on vaja parandada ühtse turu toimimist ning tõhustada autotööstuse üleminekut ringmajandusele. See on kooskõlas komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatisega „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“,[38] milles kutsuti üles vaatama läbi kehtivad normid, et „propageerida tõhusamaid ringmajandusmudeleid, seostades sõidukite ***konstrueerimise kasutuselt kõrvaldatud sõidukite käitlemisega, kaaludes eeskirju sõidukiosades kasutatavate teatavate ringlussevõetud materjalide kohustusliku sisalduse kohta*** ja ***suurendades ringlussevõtumäära“. Samuti rõhutasid nõukogu[39] ja parlament,[40] et nendes küsimustes on vaja uusi liidu õigusnorme, mis asendaksid kehtivad sõidukite tüübikinnitust käsitlevad normid seoses korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse*** ja ***taaskasutatavusega ning romusõidukeid käsitlevad kehtivad normid***.

---

[38] Komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja

konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“, COM(2020) 98 final.

[39] Nõukogu 17. detsembri 2020. aasta järeldused „Teeme majanduse taastamise ringluspõhiseks ja keskkonnahoidlikuks“.

[40] Euroopa Parlamendi 10. veebruari 2021. aasta resolutsioon uue ringmajanduse tegevuskava kohta.

Or. en

Muudatusettepanek 219
Anja Arndt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(2) Autotööstusel on ***oluline*** osa energia- ja materiaalsete ressursside kasutamises liidus ***ning seega kasvuhoonegaaside tekkes. Oma osa on ülemaailmses kasvuhoonegaaside tekkes liidu turule lastavate sõidukite tootmisel kolmandates riikides ning see omakorda avaldab liidule negatiivset keskkonnamõju***. Üleminek fossiilkütuste kasutamiselt sõidukites heiteta liikuvusele***,*** ***nagu*** on ***ette nähtud paketis „Eesmärk 55“, on üks eeltingimus kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamiseks 2050. aastaks***. ***See vähendab autotööstuse kasvuhoonegaaside heidet***, ***mis on seotud*** sõidukite ***kasutusetapiga***. Autotööstus on üks suurimaid liidu turule lastavate uute ***sõidukite*** tootmisega seotud esmase alumiiniumi, terase ja plasti kasutajaid. ***See võib avaldada olulist keskkonnamõju, mis on seotud*** nende materjalide ***kaevandamiseks*** ja ***töötlemiseks vajaliku energiaga***. Uute sõidukite tootmisega seotud keskkonnajalajälg võib sõidukipargi käimasoleva elektrifitseerimise ning elektroonika laialdasema kasutamise tõttu	(2) Autotööstusel on ***oma*** osa energia- ja materiaalsete ressursside kasutamises liidus. Üleminek fossiilkütuste kasutamiselt sõidukites heiteta liikuvusele on ***kodanike petmine. Sellist asja nagu heitevaba liikuvus ei ole olemas. Elektrisõidukid tekitavad heitkoguseid ka tootmisprotsessis***, ***nende tarbitava elektri tootmisel ja*** sõidukite ***ringlussevõtul***. Autotööstus on üks suurimaid liidu turule lastavate uute ***elektrisõidukite*** tootmisega seotud esmase alumiiniumi, ***haruldaste muldmetallide,*** terase ja plasti kasutajaid. Nende materjalide ***kaevandamisel*** ja ***töötlemisel on oluline keskkonnamõju***. Uute sõidukite tootmisega seotud keskkonnajalajälg võib sõidukipargi käimasoleva elektrifitseerimise ning elektroonika laialdasema kasutamise tõttu tulevastes mudelites suureneda***;*** ***elektrisõidukite*** jaoks on vaja märkimisväärset hulka kriitilisi ja strateegilisi tooraineid ning väärismetalle, nagu vask ja haruldased muldmetallid. Nende muudatuste tulemusena võib tootmisetapil olla suurem keskkonnajalajälg kui sõidukite

tulevastes mudelites suureneda***, sest mõlema*** jaoks on vaja märkimisväärset hulka kriitilisi ja strateegilisi tooraineid ning väärismetalle, nagu vask ja haruldased muldmetallid. Nende muudatuste tulemusena võib tootmisetapil olla suurem keskkonnajalajälg kui sõidukite kasutusetapil. ***Peale selle on jäätmekäitlust käsitleva liidu õiguse praeguste nõuete tulemuseks romusõidukitest saadavate ressursside mitteoptimaalne taaskasutamine ning romusõidukitest saadavate korduskasutatavate, taastatavate, uuendatavate või ringlusse võetavate tarvikute, osade ja materjalide kogust ja kvaliteeti on võimalik suurendada. Kõnealuste keskkonnamõjudega tegelemiseks*** ja ***sektori CO_2 heite vähendamisse panustamiseks on vaja parandada ühtse turu toimimist*** ning ***tõhustada autotööstuse üleminekut*** ringmajandusele. ***See on kooskõlas komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatisega „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“,[38] milles kutsuti üles vaatama läbi kehtivad normid, et „propageerida tõhusamaid ringmajandusmudeleid, seostades sõidukite konstrueerimise kasutuselt kõrvaldatud sõidukite käitlemisega, kaaludes eeskirju sõidukiosades kasutatavate teatavate ringlussevõetud materjalide kohustusliku sisalduse kohta ja suurendades ringlussevõtumäära“. Samuti rõhutasid nõukogu[39] ja parlament,[40] et nendes küsimustes on vaja uusi liidu õigusnorme, mis asendaksid kehtivad sõidukite tüübikinnitust käsitlevad normid seoses korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse*** ja ***taaskasutatavusega ning romusõidukeid käsitlevad kehtivad normid***.

[38] Komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Uus

kasutusetapil. ***Autotööstuse toetamiseks*** ja ***kodanike liikuvuse võimaldamiseks tuleb tagada siseturu toimimine vaba turumajanduse tingimustes*** ning ***toetada autotööstust selle üleminekul*** ringmajandusele. ***Pealesunnitud üleminek elektrisõidukitele on osutunud kahjulikuks keskkonnale, haruldasi muldmetalle kaevandavatele töölistele ja väikese sissetulekuga leibkondadele. Vähema reguleerimisega saab autotööstus juhtida innovatsiooni vastutustundliku korduskasutamise, ringlussevõtu*** ja ***jäätmekäitluse suunas***.

ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“, COM(2020) 98 final.

[39] Nõukogu 17. detsembri 2020. aasta järeldused „Teeme majanduse taastamise ringluspõhiseks ja keskkonnahoidlikuks“.

[40] Euroopa Parlamendi 10. veebruari 2021. aasta resolutsioon uue ringmajanduse tegevuskava kohta.

Or. de

Muudatusettepanek 220
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(2) Autotööstusel on oluline osa energia- ja materiaalsete ressursside kasutamises liidus ning seega kasvuhoonegaaside tekkes. Oma osa on ülemaailmses kasvuhoonegaaside tekkes liidu turule lastavate sõidukite tootmisel kolmandates riikides ning see omakorda avaldab liidule negatiivset keskkonnamõju. Üleminek fossiilkütuste kasutamiselt sõidukites heiteta liikuvusele, nagu on ette nähtud paketis „Eesmärk 55“, on üks eeltingimus kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamiseks 2050. aastaks. See vähendab autotööstuse kasvuhoonegaaside heidet, mis on seotud sõidukite kasutusetapiga. Autotööstus on üks suurimaid liidu turule lastavate uute sõidukite tootmisega seotud esmase alumiiniumi, terase ja plasti kasutajaid. See võib avaldada olulist keskkonnamõju, mis on seotud nende materjalide kaevandamiseks ja töötlemiseks vajaliku energiaga. Uute sõidukite tootmisega seotud keskkonnajalajälg võib sõidukipargi käimasoleva elektrifitseerimise ning elektroonika laialdasema kasutamise ***tõttu***	(2) Autotööstusel on oluline osa energia- ja materiaalsete ressursside kasutamises liidus ning seega kasvuhoonegaaside tekkes. Oma osa on ülemaailmses kasvuhoonegaaside tekkes liidu turule lastavate sõidukite tootmisel kolmandates riikides ning see omakorda avaldab liidule negatiivset keskkonnamõju. Üleminek fossiilkütuste kasutamiselt sõidukites heiteta liikuvusele, nagu on ette nähtud paketis „Eesmärk 55“, on üks eeltingimus kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamiseks 2050. aastaks. See vähendab autotööstuse kasvuhoonegaaside heidet, mis on seotud sõidukite kasutusetapiga. ***Parandamist takistavate materjalide ja meetodite üha sagedasem kasutamine, varuosade ja tarkvarauuenduste kättesaamatus ning liidu õiguses meetmete puudumine sõiduki tarvikute ja osade parandamise, taastamise, uuendamise, ümberehitamise ja asendamise tõhustamiseks põhjustavad sõidukite kasutusetapis väikest ringkasutust ja toovad kaasa sõidukite enneaegse vananemise.*** Autotööstus on

tulevastes mudelites suureneda, sest ***mõlema*** jaoks on vaja märkimisväärset hulka kriitilisi ja strateegilisi ***tooraineid*** ning väärismetalle, nagu vask ja haruldased muldmetallid. Nende muudatuste tulemusena võib tootmisetapil olla suurem keskkonnajalajälg kui sõidukite kasutusetapil. Peale selle on jäätmekäitlust käsitleva liidu õiguse praeguste nõuete tulemuseks romusõidukitest saadavate ressursside mitteoptimaalne taaskasutamine ning ***romusõidukitest*** saadavate korduskasutatavate, taastatavate, uuendatavate või ringlusse võetavate tarvikute, osade ja materjalide kogust ja kvaliteeti on võimalik suurendada. Kõnealuste keskkonnamõjudega tegelemiseks ja sektori CO_2 heite vähendamisse panustamiseks on vaja parandada ühtse turu toimimist ning tõhustada autotööstuse üleminekut ringmajandusele. See on kooskõlas komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatisega „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“,[38] milles kutsuti üles vaatama läbi kehtivad normid, et „propageerida tõhusamaid ringmajandusmudeleid, seostades sõidukite konstrueerimise kasutuselt kõrvaldatud sõidukite käitlemisega, kaaludes eeskirju sõidukiosades kasutatavate teatavate ringlussevõetud materjalide kohustusliku sisalduse kohta ja suurendades ringlussevõtumäära“. Samuti rõhutasid nõukogu[39] ja parlament,[40] et nendes küsimustes on vaja uusi liidu õigusnorme, mis asendaksid kehtivad sõidukite tüübikinnitust käsitlevad normid seoses korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega ning romusõidukeid käsitlevad kehtivad normid.

üks suurimaid liidu turule lastavate uute sõidukite tootmisega seotud esmase alumiiniumi, terase ja plasti kasutajaid. See võib avaldada olulist keskkonnamõju, mis on seotud nende materjalide kaevandamiseks ja töötlemiseks vajaliku energiaga. Uute sõidukite tootmisega seotud keskkonnajalajälg võib sõidukipargi käimasoleva elektrifitseerimise***, sõidukite arvu pideva kasvamise, sõidukite suuruse ja kaalu pideva kasvamise*** ning elektroonika laialdasema kasutamise ***ja selle keerukuse tõttu*** suureneda, sest ***selle*** jaoks on vaja märkimisväärset hulka kriitilisi ja strateegilisi ***toormeid*** ning väärismetalle, nagu vask ja haruldased muldmetallid***, mida tarnib ainult üks riik või vähesed riigid***. Nende muudatuste tulemusena võib tootmisetapil olla suurem keskkonnajalajälg kui sõidukite kasutusetapil***, keskkonnajalajälg võib kasvada ka absoluutarvudes, tööstus võib muutuda üha enam sõltuvaks kriitiliste toormete impordist ning olla haavatav tarnehäirete suhtes ja seega muutuda vähem konkurentsivõimeliseks***. Peale selle on jäätmekäitlust käsitleva liidu õiguse praeguste nõuete tulemuseks romusõidukitest saadavate ressursside mitteoptimaalne taaskasutamine ning ***sõidukitest nii kasutusetapis kui ka olelusringi lõpu etapis*** saadavate ***parandatavate,*** korduskasutatavate, taastatavate, uuendatavate***, ümberehitatavate*** või ringlusse võetavate tarvikute, osade ja materjalide kogust ja kvaliteeti on võimalik suurendada. Kõnealuste keskkonnamõjudega tegelemiseks ja sektori CO_2 heite vähendamisse panustamiseks ***ning konkurentsivõime parandamiseks autotööstuse vastupidavust suurendades*** on vaja parandada ühtse turu toimimist ning tõhustada autotööstuse üleminekut ringmajandusele. See on kooskõlas komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatisega „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“,[38] milles kutsuti üles vaatama läbi

	kehtivad normid, et „propageerida tõhusamaid ringmajandusmudeleid, seostades sõidukite konstrueerimise kasutuselt kõrvaldatud sõidukite käitlemisega, kaaludes eeskirju sõidukiosades kasutatavate teatavate ringlussevõetud materjalide kohustusliku sisalduse kohta ja suurendades ringlussevõtumäära“***. See on kooskõlas ka määrusega (EL) 2024/1252, millega kehtestatakse kriitiliste toormete kindlate ja kestlike tarnete tagamise raamistik.*** Samuti rõhutasid nõukogu[39] ja parlament,[40] et nendes küsimustes on vaja uusi liidu õigusnorme, mis asendaksid kehtivad sõidukite tüübikinnitust käsitlevad normid seoses korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega ning romusõidukeid käsitlevad kehtivad normid.
_____	_____
[38] Komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“, COM(2020) 98 final.	[38] Komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“, COM(2020) 98 final.
[39] Nõukogu 17. detsembri 2020. aasta järeldused „Teeme majanduse taastamise ringluspõhiseks ja keskkonnahoidlikuks“.	[39] Nõukogu 17. detsembri 2020. aasta järeldused „Teeme majanduse taastamise ringluspõhiseks ja keskkonnahoidlikuks“.
[40] Euroopa Parlamendi 10. veebruari 2021. aasta resolutsioon uue ringmajanduse tegevuskava kohta.	[40] Euroopa Parlamendi 10. veebruari 2021. aasta resolutsioon uue ringmajanduse tegevuskava kohta.
	Or. en

Muudatusettepanek 221
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(2) Autotööstusel on oluline osa energia- ja materiaalsete ressursside kasutamises liidus ning seega kasvuhoonegaaside tekkes. Oma osa on ülemaailmses kasvuhoonegaaside tekkes liidu turule lastavate sõidukite tootmisel kolmandates riikides ning see omakorda avaldab liidule negatiivset keskkonnamõju. Üleminek fossiilkütuste kasutamiselt sõidukites heiteta liikuvusele, nagu on ette nähtud paketis „Eesmärk 55“, on üks eeltingimus kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamiseks 2050. aastaks. See vähendab autotööstuse kasvuhoonegaaside heidet, mis on seotud sõidukite kasutusetapiga. Autotööstus on üks suurimaid liidu turule lastavate uute sõidukite tootmisega seotud esmase alumiiniumi, terase ja plasti kasutajaid. See võib avaldada olulist keskkonnamõju, mis on seotud nende materjalide kaevandamiseks ja töötlemiseks vajaliku energiaga. Uute sõidukite tootmisega seotud keskkonnajalajälg võib sõidukipargi käimasoleva elektrifitseerimise ning elektroonika laialdasema kasutamise tõttu tulevastes mudelites suureneda, sest mõlema jaoks on vaja märkimisväärset hulka kriitilisi ja strateegilisi tooraineid ning väärismetalle, nagu vask ja haruldased muldmetallid. Nende muudatuste tulemusena võib tootmisetapil olla suurem keskkonnajalajälg kui sõidukite kasutusetapil. Peale selle on jäätmekäitlust käsitleva liidu õiguse praeguste nõuete tulemuseks romusõidukitest saadavate ressursside mitteoptimaalne taaskasutamine ning romusõidukitest saadavate korduskasutatavate, taastatavate, uuendatavate või ringlusse võetavate tarvikute, osade ja materjalide kogust ja kvaliteeti on võimalik suurendada. Kõnealuste keskkonnamõjudega tegelemiseks ja sektori CO_2 heite vähendamisse panustamiseks on vaja parandada ühtse turu toimimist ning	(2) ***Euroopa Liit sõltub suurel määral imporditavatest materjalidest. Strateegilise autonoomia suurendamiseks ja kolmandatest riikidest sõltuvuse vähendamiseks peab EL parandama ressursi- ja energiakasutust. Nende probleemide lahendamiseks peab EL võtma vajalikke meetmeid, et saavutada suletud ahelas materjalide ringlus, suurendades ressursi- ja energiatõhusust ning järgides kaskaadkasutuse põhimõtet, jäätmevaba disaini põhimõtet, jäätmehierarhiat ja üldisi ringmajanduse põhimõtteid. See toob kasu ka Euroopa tööstusele, suurendab kestlikku konkurentsivõimet ja pakub kestlikke ärimudeleid uue majanduskasvu jaoks.*** Autotööstusel on oluline osa energia- ja materiaalsete ressursside kasutamises liidus ning seega kasvuhoonegaaside tekkes. Oma osa on ülemaailmses kasvuhoonegaaside tekkes liidu turule lastavate sõidukite tootmisel kolmandates riikides ning see omakorda avaldab liidule negatiivset keskkonnamõju. Üleminek fossiilkütuste kasutamiselt sõidukites heiteta liikuvusele, nagu on ette nähtud paketis „Eesmärk 55“, on üks eeltingimus kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamiseks 2050. aastaks. See vähendab autotööstuse kasvuhoonegaaside heidet, mis on seotud sõidukite kasutusetapiga. Autotööstus on üks suurimaid liidu turule lastavate uute sõidukite tootmisega seotud esmase alumiiniumi, terase ja plasti kasutajaid. See võib avaldada olulist keskkonnamõju, mis on seotud nende materjalide kaevandamiseks ja töötlemiseks vajaliku energiaga. Uute sõidukite tootmisega seotud keskkonnajalajälg võib sõidukipargi käimasoleva elektrifitseerimise ning elektroonika laialdasema kasutamise tõttu tulevastes mudelites suureneda, sest mõlema jaoks on vaja märkimisväärset hulka kriitilisi ja strateegilisi tooraineid ning väärismetalle, nagu vask ja haruldased

tõhustada autotööstuse üleminekut ringmajandusele. See on kooskõlas komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatisega „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“,[38] milles kutsuti üles vaatama läbi kehtivad normid, et „propageerida tõhusamaid ringmajandusmudeleid, seostades sõidukite konstrueerimise kasutuselt kõrvaldatud sõidukite käitlemisega, kaaludes eeskirju sõidukiosades kasutatavate teatavate ringlussevõetud materjalide kohustusliku sisalduse kohta ja suurendades ringlussevõtumäära“. Samuti rõhutasid nõukogu[39] ja parlament,[40] et nendes küsimustes on vaja uusi liidu õigusnorme, mis asendaksid kehtivad sõidukite tüübikinnitust käsitlevad normid seoses korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega ning romusõidukeid käsitlevad kehtivad normid.

muldmetallid. Nende muudatuste tulemusena võib tootmisetapil olla suurem keskkonnajalajälg kui sõidukite kasutusetapil. Peale selle on jäätmekäitlust käsitleva liidu õiguse praeguste nõuete tulemuseks romusõidukitest saadavate ressursside mitteoptimaalne taaskasutamine ning romusõidukitest saadavate korduskasutatavate, taastatavate, uuendatavate või ringlusse võetavate tarvikute, osade ja materjalide kogust ja kvaliteeti on võimalik suurendada. Kõnealuste keskkonnamõjudega tegelemiseks ja sektori CO_2 heite vähendamisse panustamiseks on vaja parandada ühtse turu toimimist ning tõhustada autotööstuse üleminekut ringmajandusele. See on kooskõlas komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatisega „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“,[38] milles kutsuti üles vaatama läbi kehtivad normid, et „propageerida tõhusamaid ringmajandusmudeleid, seostades sõidukite konstrueerimise kasutuselt kõrvaldatud sõidukite käitlemisega, kaaludes eeskirju sõidukiosades kasutatavate teatavate ringlussevõetud materjalide kohustusliku sisalduse kohta ja suurendades ringlussevõtumäära“. Samuti rõhutasid nõukogu[39] ja parlament,[40] et nendes küsimustes on vaja uusi liidu õigusnorme, mis asendaksid kehtivad sõidukite tüübikinnitust käsitlevad normid seoses korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega ning romusõidukeid käsitlevad kehtivad normid.

---

[38] Komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“, COM(2020) 98 final.

[39] Nõukogu 17. detsembri 2020. aasta

[38] Komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“, COM(2020) 98 final.

[39] Nõukogu 17. detsembri 2020. aasta

järeldused „Teeme majanduse taastamise ringluspõhiseks ja keskkonnahoidlikuks“.

[40] Euroopa Parlamendi 10. veebruari 2021. aasta resolutsioon uue ringmajanduse tegevuskava kohta.

järeldused „Teeme majanduse taastamise ringluspõhiseks ja keskkonnahoidlikuks“.

[40] Euroopa Parlamendi 10. veebruari 2021. aasta resolutsioon uue ringmajanduse tegevuskava kohta.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(2) Autotööstusel on oluline osa energia- ja materiaalsete ressursside kasutamises liidus ning seega kasvuhoonegaaside tekkes. Oma osa on ülemaailmses kasvuhoonegaaside tekkes liidu turule lastavate sõidukite tootmisel kolmandates riikides ning see omakorda avaldab liidule negatiivset keskkonnamõju. ***Üleminek fossiilkütuste kasutamiselt sõidukites heiteta liikuvusele, nagu on ette nähtud paketis „Eesmärk 55“, on üks eeltingimus kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamiseks 2050. aastaks. See vähendab autotööstuse kasvuhoonegaaside heidet, mis on seotud sõidukite kasutusetapiga.*** Autotööstus on üks suurimaid liidu turule lastavate uute sõidukite tootmisega seotud esmase alumiiniumi, terase ja plasti kasutajaid. See võib avaldada olulist keskkonnamõju, mis on seotud nende materjalide kaevandamiseks ja töötlemiseks vajaliku energiaga. Uute sõidukite tootmisega seotud keskkonnajalajälg võib sõidukipargi käimasoleva elektrifitseerimise ning elektroonika laialdasema kasutamise tõttu tulevastes mudelites suureneda, sest mõlema jaoks on vaja märkimisväärset hulka kriitilisi ja strateegilisi tooraineid	(2) Autotööstusel on oluline osa energia- ja materiaalsete ressursside kasutamises liidus ning seega kasvuhoonegaaside tekkes. Oma osa on ülemaailmses kasvuhoonegaaside tekkes liidu turule lastavate sõidukite tootmisel kolmandates riikides ning see omakorda avaldab liidule negatiivset keskkonnamõju. Autotööstus on üks suurimaid liidu turule lastavate uute sõidukite tootmisega seotud esmase alumiiniumi, terase ja plasti kasutajaid. See võib avaldada olulist keskkonnamõju, mis on seotud nende materjalide kaevandamiseks ja töötlemiseks vajaliku energiaga. Uute sõidukite tootmisega seotud keskkonnajalajälg võib sõidukipargi käimasoleva elektrifitseerimise ning elektroonika laialdasema kasutamise tõttu tulevastes mudelites suureneda, sest mõlema jaoks on vaja märkimisväärset hulka kriitilisi ja strateegilisi tooraineid ning väärismetalle, nagu vask ja haruldased muldmetallid. Nende muudatuste tulemusena võib tootmisetapil olla suurem keskkonnajalajälg kui sõidukite kasutusetapil. Peale selle on jäätmekäitlust käsitleva liidu õiguse praeguste nõuete tulemuseks romusõidukitest saadavate

ning väärismetalle, nagu vask ja haruldased muldmetallid. Nende muudatuste tulemusena võib tootmisetapil olla suurem keskkonnajalajälg kui sõidukite kasutusetapil. Peale selle on jäätmekäitlust käsitleva liidu õiguse praeguste nõuete tulemuseks romusõidukitest saadavate ressursside mitteoptimaalne taaskasutamine ning romusõidukitest saadavate korduskasutatavate, taastatavate, uuendatavate või ringlusse võetavate tarvikute, osade ja materjalide kogust ja kvaliteeti on võimalik suurendada. Kõnealuste keskkonnamõjudega tegelemiseks ja sektori CO_2 heite vähendamisse panustamiseks on vaja parandada ühtse turu toimimist ning tõhustada autotööstuse üleminekut ringmajandusele. See on kooskõlas komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatisega „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“,[38] milles kutsuti üles vaatama läbi kehtivad normid, et „propageerida tõhusamaid ringmajandusmudeleid, seostades sõidukite konstrueerimise kasutuselt kõrvaldatud sõidukite käitlemisega, kaaludes eeskirju sõidukiosades kasutatavate teatavate ringlussevõetud materjalide kohustusliku sisalduse kohta ja suurendades ringlussevõtumäära“. Samuti rõhutasid nõukogu[39] ja parlament,[40] et nendes küsimustes on vaja uusi liidu õigusnorme, mis asendaksid kehtivad sõidukite tüübikinnitust käsitlevad normid seoses korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega ning romusõidukeid käsitlevad kehtivad normid.

ressursside mitteoptimaalne taaskasutamine ning romusõidukitest saadavate korduskasutatavate, taastatavate, uuendatavate või ringlusse võetavate tarvikute, osade ja materjalide kogust ja kvaliteeti on võimalik suurendada. Kõnealuste keskkonnamõjudega tegelemiseks ja sektori CO_2 heite vähendamisse panustamiseks on vaja parandada ühtse turu toimimist ning tõhustada autotööstuse üleminekut ringmajandusele. See on kooskõlas komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatisega „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“,[38] milles kutsuti üles vaatama läbi kehtivad normid, et „propageerida tõhusamaid ringmajandusmudeleid, seostades sõidukite konstrueerimise kasutuselt kõrvaldatud sõidukite käitlemisega, kaaludes eeskirju sõidukiosades kasutatavate teatavate ringlussevõetud materjalide kohustusliku sisalduse kohta ja suurendades ringlussevõtumäära“. Samuti rõhutasid nõukogu[39] ja parlament,[40] et nendes küsimustes on vaja uusi liidu õigusnorme, mis asendaksid kehtivad sõidukite tüübikinnitust käsitlevad normid seoses korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega ning romusõidukeid käsitlevad kehtivad normid.

---

[38] Komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“, COM(2020) 98 final.

[38] Komisjoni 11. märtsi 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Uus ringmajanduse tegevuskava. Puhtama ja konkurentsivõimelisema Euroopa nimel“, COM(2020) 98 final.

[39] Nõukogu 17. detsembri 2020. aasta järeldused „Teeme majanduse taastamise ringluspõhiseks ja keskkonnahoidlikuks“.

[40] Euroopa Parlamendi 10. veebruari 2021. aasta resolutsioon uue ringmajanduse tegevuskava kohta.

[39] Nõukogu 17. detsembri 2020. aasta järeldused „Teeme majanduse taastamise ringluspõhiseks ja keskkonnahoidlikuks“.

[40] Euroopa Parlamendi 10. veebruari 2021. aasta resolutsioon uue ringmajanduse tegevuskava kohta.

Or. fr

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 3

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2000/53/EÜ[41] on kehtestatud romusõidukite ühtlustatud töötlemisnõuded ning sõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu ning kordus- ja taaskasutamise eesmärgid. Sellega on kehtestatud romusõidukite kogumise kohustused ja ettevõtjate kohustused, piirates eelkõige raskemetallide kasutamist sõidukites. Samuti on sellega kehtestatud laiendatud tootjavastutuse põhinõuded, mille kohaselt sõidukitootjad katavad osa romusõidukite kogumise kuludest.	(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2000/53/EÜ[41] on kehtestatud romusõidukite ühtlustatud töötlemisnõuded ning sõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu ning kordus- ja taaskasutamise eesmärgid. Sellega on kehtestatud romusõidukite kogumise kohustused ja ettevõtjate kohustused, piirates eelkõige raskemetallide kasutamist sõidukites. Samuti on sellega kehtestatud laiendatud tootjavastutuse põhinõuded, mille kohaselt sõidukitootjad katavad osa romusõidukite kogumise kuludest. ***Kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 191 lõikes 2 sätestatud põhimõttega, et saastaja maksab, peaksid tootjad võtma finants- ja tegevusvastutuse turule lastavate sõidukite nõuetekohase käitlemise eest, tagades, et olelusringi lõppemise kulude haldamisega seotud kulusid ei suunataks edasi tarbijatele, riigiasutustele ega jäätmeteenustele. Laiendatud tootjavastutuse tugevdamine on oluline, et edendada ringlust, soodustada kestlikku disaini ja vältida kahjulikku mõju keskkonnale.***
_____	_____

[41] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. septembri 2000. aasta direktiiv 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta (EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34).

[41] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. septembri 2000. aasta direktiiv 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta (EÜT L 269, 21.10.2000, lk 34).

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(4) Komisjoni hinnangus direktiivile 2000/53/EÜ[42] rõhutati, et direktiivi abil on täidetud mitu algset eesmärki, eelkõige kaadmiumi, plii, elavhõbeda ja kuuevalentse kroomi kõrvaldamine sõidukitest, romusõidukite kogumiskohtade arvu suurendamine ning taaskasutamise ja ringlussevõtu eesmärkide saavutamine. Kuid hindamise käigus leiti, et direktiivis ei ole siiski piisavalt põhjalikult käsitletud olulisi romusõidukite kogumisega seotud küsimusi ning kõnealuste sõidukite kvaliteetse töötlemise tagamiseks seda enam ei kohandatud.	(4) Komisjoni hinnangus direktiivile 2000/53/EÜ[42] rõhutati, et direktiivi abil on täidetud mitu algset eesmärki, eelkõige kaadmiumi, plii, elavhõbeda ja kuuevalentse kroomi kõrvaldamine sõidukitest, romusõidukite kogumiskohtade arvu suurendamine ning taaskasutamise ja ringlussevõtu eesmärkide saavutamine. Kuid hindamise käigus leiti, et direktiivis ei ole siiski piisavalt põhjalikult käsitletud olulisi romusõidukite kogumisega seotud küsimusi ning kõnealuste sõidukite kvaliteetse töötlemise tagamiseks seda enam ei kohandatud. ***Eelkõige tehti hindamise käigus kindlaks, et direktiivi rakendamisel on peamiseks probleemiks kaduma läinud sõidukid, mis moodustavad igal aastal umbes 35 % kõigist registrist kustutatud sõidukitest.***
[42] 18. septembri 2000. aasta direktiivi 2000/53/EÜ (kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta) hindamine, SWD(2021) 61 final.	[42] 18. septembri 2000. aasta direktiivi 2000/53/EÜ (kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta) hindamine, SWD(2021) 61 final.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 5

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2005/64/EÜ[43] reguleeritakse sõidukite tüübikinnitust, pidades silmas nende korduskasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust, nii et need sõidukid vastaksid olelusringi lõpu etapis direktiiviga 2000/53/EÜ seatud eesmärkidele. Kõnealune direktiiv ei ole aidanud oluliselt parandada uute sõidukite korduskasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust ning selles ei võeta arvesse uute sõidukite omadusi, mis on pärast kõnealuse direktiivi jõustumist märkimisväärselt muutunud.	(5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2005/64/EÜ[43] reguleeritakse sõidukite tüübikinnitust, pidades silmas nende korduskasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust, nii et need sõidukid vastaksid olelusringi lõpu etapis direktiiviga 2000/53/EÜ seatud eesmärkidele. Kõnealune direktiiv ei ole aidanud oluliselt parandada uute sõidukite korduskasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust ning selles ei võeta arvesse uute sõidukite omadusi, mis on pärast kõnealuse direktiivi jõustumist märkimisväärselt muutunud***, ja eelkõige elektrisõidukeid, mille akude ringlussevõetavuse määr on madal***.
[43] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. oktoobri 2005. aasta direktiiv 2005/64/EÜ, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust, pidades silmas mootorsõidukite korduvkasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust, ning millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ (ELT L 310, 25.11.2005, lk 10).	[43] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. oktoobri 2005. aasta direktiiv 2005/64/EÜ, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust, pidades silmas mootorsõidukite korduvkasutatavust, ringlussevõetavust ja taaskasutatavust, ning millega muudetakse nõukogu direktiivi 70/156/EMÜ (ELT L 310, 25.11.2005, lk 10).

Or. fr

Muudatusettepanek 226
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(7) Selleks et parandada ühtse turu toimimist***, tagades samas*** keskkonnakaitse kõrge ***taseme***, on oluline ühtlustada sõidukite tüübikinnituse tingimusi seoses nende ***korduskasutatavuse***, ***ringlussevõetavuse*** ja ***taaskasutatavusega***, samuti jäätmekäitluse tingimusi autotööstuses. Tootmisetapi ja sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise vahel on olemuslikud seosed, sest romusõidukite ***keskkonnahoidlik töötlemine*** sõltub suurel määral sellest, kuidas sõidukeid üldse konstrueeritakse ja ehitatakse. Kõige tõhusam viis autotööstuse ringmajandusele ülemineku hõlbustamiseks on seega kehtestada liidu tasandil ühtne õigusraamistik, mis hõlmaks integreeritud ja järjepideval viisil sõidukite konstrueerimist, tootmist, turule laskmist liidus ja olelusringi lõpus toimuvat töötlemist. See on oluline ka turule lastud uutes sõidukites sisalduvate teiseste toormete turu arendamiseks liidus, samuti selleks, et vältida kaubandustõkkeid ja konkurentsimoonutusi, tagada õigusselgus ning parandada kõigi sõidukite konstrueerimise, tootmise ja olelusringi lõpus toimuva töötlemisega seotud ettevõtjate keskkonnatoimet. Nende eesmärkide saavutamiseks ja keskkonnaprobleemidest ***tuleneva vajaduse tõttu*** kehtestada ühtsel turul ühtsed õigusnormid ning kooskõlas mootorsõidukite tüübikinnitust käsitlevate liidu üldiste õigusaktidega tuleks direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ asendada määrusega, mis põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu ***artiklil*** 114.	(7) Selleks et parandada ühtse turu toimimist ***ja tagada*** keskkonnakaitse kõrge ***tase***, on oluline ühtlustada ***ja kehtestada uusi*** sõidukite tüübikinnituse tingimusi seoses nende ***parandatavust, korduskasutatavust, taastamist, uuendamist, ümberehitamist***, ***ringlussevõetavust*** ja ***taaskasutatavust toetava konstruktsiooniga***, samuti jäätmekäitluse tingimusi autotööstuses. Tootmisetapi***, kasutusetapi*** ja sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise vahel on olemuslikud seosed, sest romusõidukite ***keskkonnahoidliku parandamise, korduskasutamise, taastamise, uuendamise, ümberehitamise ja töötlemise teostatavus*** sõltub suurel määral sellest, kuidas sõidukeid üldse konstrueeritakse ja ehitatakse. Kõige tõhusam viis autotööstuse ringmajandusele ülemineku hõlbustamiseks on seega kehtestada liidu tasandil ühtne õigusraamistik, mis hõlmaks integreeritud ja järjepideval viisil sõidukite konstrueerimist, tootmist, turule laskmist liidus ja olelusringi lõpus toimuvat töötlemist. See on oluline ka turule lastud uutes sõidukites sisalduvate teiseste toormete turu arendamiseks liidus, samuti selleks, et vältida kaubandustõkkeid ja konkurentsimoonutusi, tagada õigusselgus ning parandada kõigi sõidukite konstrueerimise, tootmise ja olelusringi lõpus toimuva töötlemisega seotud ettevõtjate keskkonnatoimet. Nende eesmärkide saavutamiseks ja ***arvestades*** keskkonnaprobleemidest ***tulenevat vajadust*** kehtestada ühtsel turul ühtsed õigusnormid ning kooskõlas mootorsõidukite tüübikinnitust käsitlevate liidu üldiste õigusaktidega ***ja sidusalt täiendavate ja sarnaste õigusaktidega, nagu määrus 2023/1542 patareide ja akude ning patarei- ja akujäätmete kohta ja määrus 2024/1781 kestlike toodete ökodisaininõuete kohta,*** tuleks direktiivid

2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ asendada määrusega, mis põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu ***artiklitel*** 114 ***ja 192***.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(7) Selleks et parandada ühtse turu toimimist, tagades samas keskkonnakaitse kõrge taseme, on oluline ühtlustada sõidukite tüübikinnituse tingimusi seoses nende korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega, samuti jäätmekäitluse tingimusi autotööstuses. Tootmisetapi ja sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise vahel on olemuslikud seosed, sest romusõidukite keskkonnahoidlik töötlemine sõltub suurel määral sellest, kuidas sõidukeid üldse konstrueeritakse ja ehitatakse. Kõige tõhusam viis autotööstuse ringmajandusele ülemineku hõlbustamiseks on seega kehtestada liidu tasandil ühtne õigusraamistik, mis hõlmaks integreeritud ja järjepideval viisil sõidukite konstrueerimist, tootmist, turule laskmist liidus ja olelusringi lõpus toimuvat töötlemist. See on oluline ka turule lastud uutes sõidukites sisalduvate teiseste toormete turu arendamiseks liidus, samuti selleks, et vältida kaubandustõkkeid ja konkurentsimoonutusi, tagada õigusselgus ning parandada kõigi sõidukite konstrueerimise, tootmise ja olelusringi lõpus toimuva töötlemisega seotud ettevõtjate keskkonnatoimet. Nende eesmärkide saavutamiseks ja keskkonnaprobleemidest tuleneva vajaduse tõttu kehtestada ühtsel turul ühtsed	(7) Selleks et parandada ühtse turu toimimist, tagades samas keskkonnakaitse kõrge taseme, on oluline ühtlustada sõidukite tüübikinnituse tingimusi seoses nende korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega, samuti jäätmekäitluse tingimusi autotööstuses ***ja kasutatud sõidukite ekspordi tingimusi***. Tootmisetapi ja sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise vahel on olemuslikud seosed, sest romusõidukite keskkonnahoidlik töötlemine sõltub suurel määral sellest, kuidas sõidukeid üldse konstrueeritakse ja ehitatakse. Kõige tõhusam viis autotööstuse ringmajandusele ülemineku hõlbustamiseks on seega kehtestada liidu tasandil ühtne õigusraamistik, mis hõlmaks integreeritud ja järjepideval viisil sõidukite konstrueerimist, tootmist, turule laskmist liidus ja olelusringi lõpus toimuvat töötlemist. See on oluline ka turule lastud uutes sõidukites sisalduvate teiseste toormete turu arendamiseks liidus, samuti selleks, et vältida kaubandustõkkeid ja konkurentsimoonutusi, tagada õigusselgus ning parandada kõigi sõidukite konstrueerimise, tootmise ja olelusringi lõpus toimuva töötlemisega seotud ettevõtjate keskkonnatoimet. Nende eesmärkide saavutamiseks ja keskkonnaprobleemidest tuleneva vajaduse

õigusnormid ning kooskõlas mootorsõidukite tüübikinnitust käsitlevate liidu üldiste õigusaktidega tuleks direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ asendada määrusega, mis põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklil 114.

tõttu kehtestada ühtsel turul ühtsed õigusnormid ning kooskõlas mootorsõidukite tüübikinnitust käsitlevate liidu üldiste õigusaktidega tuleks direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ asendada määrusega, mis põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklil 114.

Or. en

Muudatusettepanek 228
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(7) Selleks et parandada ühtse turu toimimist, tagades samas keskkonnakaitse kõrge taseme, on oluline ühtlustada sõidukite tüübikinnituse tingimusi seoses nende korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega, samuti jäätmekäitluse tingimusi autotööstuses. Tootmisetapi ja sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise vahel on olemuslikud seosed, sest romusõidukite keskkonnahoidlik töötlemine sõltub suurel määral sellest, kuidas sõidukeid üldse konstrueeritakse ja ehitatakse. Kõige tõhusam viis autotööstuse ringmajandusele ülemineku hõlbustamiseks on seega kehtestada liidu tasandil ühtne õigusraamistik, mis hõlmaks integreeritud ja järjepideval viisil sõidukite konstrueerimist**,** tootmist, turule laskmist liidus ja olelusringi lõpus toimuvat töötlemist. See on oluline ka turule lastud uutes sõidukites sisalduvate teiseste toormete turu arendamiseks liidus, samuti selleks, et vältida kaubandustõkkeid ja konkurentsimoonutusi, tagada õigusselgus ning parandada kõigi sõidukite konstrueerimise, tootmise ja olelusringi lõpus toimuva töötlemisega seotud ettevõtjate keskkonnatoimet. Nende	(7) Selleks et parandada ühtse turu toimimist, tagades samas keskkonnakaitse kõrge taseme, on oluline ühtlustada sõidukite tüübikinnituse tingimusi seoses nende korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavusega, samuti jäätmekäitluse tingimusi autotööstuses. Tootmisetapi ja sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise vahel on olemuslikud seosed, sest romusõidukite keskkonnahoidlik töötlemine sõltub suurel määral sellest, kuidas sõidukeid üldse konstrueeritakse ja ehitatakse. Kõige tõhusam viis autotööstuse ringmajandusele ülemineku hõlbustamiseks on seega kehtestada liidu tasandil ühtne õigusraamistik, mis hõlmaks integreeritud ja järjepideval viisil sõidukite konstrueerimist ***jäätmevaba disaini põhimõtet järgides ning nende*** tootmist, turule laskmist liidus ja olelusringi lõpus toimuvat töötlemist. See on oluline ka turule lastud uutes sõidukites sisalduvate teiseste toormete turu arendamiseks liidus, samuti selleks, et vältida kaubandustõkkeid ja konkurentsimoonutusi, tagada õigusselgus ning parandada kõigi sõidukite konstrueerimise, tootmise ja olelusringi lõpus toimuva töötlemisega seotud

eesmärkide saavutamiseks ja keskkonnaprobleemidest tuleneva vajaduse tõttu kehtestada ühtsel turul ühtsed õigusnormid ning kooskõlas mootorsõidukite tüübikinnitust käsitlevate liidu üldiste õigusaktidega tuleks direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ asendada määrusega, mis põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklil 114.

ettevõtjate keskkonnatoimet. Nende eesmärkide saavutamiseks ja keskkonnaprobleemidest tuleneva vajaduse tõttu kehtestada ühtsel turul ühtsed õigusnormid ning kooskõlas mootorsõidukite tüübikinnitust käsitlevate liidu üldiste õigusaktidega tuleks direktiivid 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ asendada määrusega, mis põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklil 114.

Or. en

Muudatusettepanek 229
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(8) Direktiive 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ kohaldatakse üksnes sõiduautode (M_1) ja väikeste tarbesõidukite (N_1) suhtes, mis moodustavad ligikaudu 85 % kõigist liidus registreeritud sõidukitest. Ülejäänud sõidukite, nimelt kahe- ja kolmerattaliste sõidukite, veoautode, busside ja haagiste suhtes ei kohaldata ühtegi liidu õigusakti, mis käsitleks nende ökodisaini ja käitlemist olelusringi lõpus. Seepärast tuleks käesolevat määrust kohaldada mitte ainult M_1- ja N_1-kategooria sõidukite suhtes, vaid ***osaliselt*** ka teatavate L-kategooria sõidukite (L_3e–L_7e) ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2, M_3, N_2, N_3, O) suhtes, eesmärgiga tagada ringmajandust toetav raamistik kõigile liidus registreeritud sõidukitele, sealhulgas nende keskkonnahoidlik töötlemine, ning vältida ühtse turu killustumist. ***Selliste sõidukite töötlemise kohta nende olelusringi lõpus liidus puudub põhjalik teave, mistõttu ei ole käesoleva määruse jõustudes võimalik nende suhtes kohaldada sama korda, mida kohaldatakse M_1- ja N_1-kategooria***	(8) Direktiive 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ kohaldatakse üksnes sõiduautode (M_1) ja väikeste tarbesõidukite (N_1) suhtes, mis moodustavad ligikaudu 85 % kõigist liidus registreeritud sõidukitest. Ülejäänud sõidukite, nimelt kahe- ja kolmerattaliste sõidukite, veoautode, busside ja haagiste suhtes ei kohaldata ühtegi liidu õigusakti, mis käsitleks nende ökodisaini ja käitlemist olelusringi lõpus. Seepärast tuleks käesolevat määrust kohaldada mitte ainult M_1- ja N_1-kategooria sõidukite suhtes, vaid ka teatavate L-kategooria sõidukite (L_3e–L_7e) ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2, M_3, N_2, N_3, O) suhtes, eesmärgiga tagada ringmajandust toetav raamistik kõigile liidus registreeritud sõidukitele, sealhulgas nende keskkonnahoidlik töötlemine, ning vältida ühtse turu killustumist.

sõidukite suhtes. L-kategooria sõidukite (L_3e–L_7e) ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2, M_3, N_2, N_3, O) suhtes tuleks siiski kohaldada nõudeid, mis käsitlevad romusõidukite kogumist, nende kohustuslikku viimist tegevusloaga lammutuskodadesse ning nende keskkonnaohutuks muutmist. Kõnealuste romusõidukite töötlemise hõlbustamiseks tuleks nende tootjatelt nõuda, et nad esitaksid teabe selliste sõidukite tarvikute, osade ja materjalide eemaldamise ning asendamise kohta. Samuti tuleks nende sõidukikategooriate suhtes kohaldada laiendatud tootjavastutust reguleerivaid sätteid, mis katavad nende kogumise ja keskkonnaohutuks muutmise kulud olelusringi lõpus.

Or. en

Muudatusettepanek 230
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(8) Direktiive 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ kohaldatakse üksnes sõiduautode (M_1) ja väikeste tarbesõidukite (N_1) suhtes, mis moodustavad ligikaudu 85 % kõigist liidus registreeritud sõidukitest. Ülejäänud sõidukite, nimelt kahe- ja kolmerattaliste sõidukite, veoautode, busside ja haagiste suhtes ei kohaldata ühtegi liidu õigusakti, mis käsitleks nende ökodisaini ja käitlemist olelusringi lõpus. Seepärast tuleks käesolevat määrust kohaldada mitte ainult M_1- ja N_1-kategooria sõidukite suhtes, vaid osaliselt ka ***teatavate*** L-kategooria sõidukite (L_3e–L_7e) ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2, M_3, N_2, N_3, O) suhtes, eesmärgiga tagada ringmajandust toetav raamistik kõigile liidus registreeritud	(8) Direktiive 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ kohaldatakse üksnes sõiduautode (M_1) ja väikeste tarbesõidukite (N_1) suhtes, mis moodustavad ligikaudu 85 % kõigist liidus registreeritud sõidukitest. Ülejäänud sõidukite, nimelt kahe- ja kolmerattaliste sõidukite, veoautode, busside ja haagiste suhtes ei kohaldata ühtegi liidu õigusakti, mis käsitleks nende ökodisaini ja käitlemist olelusringi lõpus. Seepärast tuleks käesolevat määrust kohaldada mitte ainult M_1- ja N_1-kategooria sõidukite suhtes, vaid osaliselt ka L-kategooria sõidukite (L_3e–L_7e) ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2, M_3, N_2, N_3, O) suhtes, eesmärgiga tagada ringmajandust toetav raamistik kõigile liidus registreeritud sõidukitele,

sõidukitele, sealhulgas nende keskkonnahoidlik töötlemine, ning vältida ühtse turu killustumist. ***Selliste sõidukite töötlemise kohta nende olelusringi lõpus liidus puudub põhjalik teave, mistõttu ei ole käesoleva määruse jõustudes võimalik nende suhtes kohaldada sama korda, mida kohaldatakse M_1- ja N_1-kategooria sõidukite suhtes.*** L-kategooria sõidukite (L_3e–L_7e) ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2, M_3, N_2, N_3, O) suhtes tuleks ***siiski*** kohaldada nõudeid, mis käsitlevad romusõidukite kogumist, nende kohustuslikku viimist tegevusloaga lammutuskodadesse ning nende keskkonnaohutuks muutmist. Kõnealuste romusõidukite töötlemise hõlbustamiseks tuleks nende tootjatelt nõuda, et nad esitaksid teabe selliste sõidukite tarvikute, osade ja materjalide eemaldamise ning asendamise kohta. Samuti tuleks nende sõidukikategooriate suhtes kohaldada laiendatud tootjavastutust reguleerivaid sätteid, mis katavad nende kogumise ja keskkonnaohutuks muutmise kulud olelusringi lõpus.

sealhulgas nende keskkonnahoidlik töötlemine, ning vältida ühtse turu killustumist. L-kategooria sõidukite (L_3e–L_7e) ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2, M_3, N_2, N_3, O) suhtes tuleks kohaldada nõudeid, mis käsitlevad romusõidukite kogumist, nende kohustuslikku viimist tegevusloaga lammutuskodadesse ning nende keskkonnaohutuks muutmist***, elektrisõidukite integreeritud akulaadijate ja elektriliste veomootorite osade parandatavust ja mittepurustaval viisil eemaldatavust***. Kõnealuste romusõidukite töötlemise hõlbustamiseks tuleks nende tootjatelt nõuda, et nad esitaksid teabe selliste sõidukite tarvikute, osade ja materjalide eemaldamise ning asendamise kohta. Samuti tuleks nende sõidukikategooriate suhtes kohaldada laiendatud tootjavastutust reguleerivaid sätteid, mis katavad nende kogumise ja keskkonnaohutuks muutmise kulud olelusringi lõpus.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(8) Direktiive 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ kohaldatakse üksnes sõiduautode (M_1) ja väikeste tarbesõidukite (N_1) suhtes, mis moodustavad ligikaudu 85 % kõigist liidus registreeritud sõidukitest. Ülejäänud sõidukite, nimelt kahe- ja kolmerattaliste sõidukite, veoautode, busside ja haagiste suhtes ei kohaldata ühtegi liidu õigusakti, mis	(8) Direktiive 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ kohaldatakse üksnes sõiduautode (M_1) ja väikeste tarbesõidukite (N_1) suhtes, mis moodustavad ligikaudu 85 % kõigist liidus registreeritud sõidukitest. Ülejäänud sõidukite, nimelt kahe- ja kolmerattaliste sõidukite, veoautode, busside ja haagiste suhtes ei kohaldata ühtegi liidu õigusakti, mis

käsitleks nende ökodisaini ja käitlemist olelusringi lõpus. Seepärast tuleks käesolevat määrust kohaldada mitte ainult M_1- ja N_1-kategooria sõidukite suhtes, vaid osaliselt ka ***teatavate*** L-kategooria sõidukite ***(L_3e–L_7e)*** ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2, M_3, N_2, N_3, O) suhtes, eesmärgiga tagada ringmajandust toetav raamistik kõigile liidus registreeritud sõidukitele, sealhulgas nende keskkonnahoidlik töötlemine, ning vältida ühtse turu killustumist. Selliste sõidukite töötlemise kohta nende olelusringi lõpus liidus puudub põhjalik teave, mistõttu ei ole käesoleva määruse jõustudes võimalik nende suhtes kohaldada sama korda, mida kohaldatakse M_1- ja N_1-kategooria sõidukite suhtes. L-kategooria sõidukite ***(L_3e–L_7e)*** ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2, M_3, N_2, N_3, O) suhtes tuleks siiski kohaldada nõudeid, mis käsitlevad romusõidukite kogumist, nende kohustuslikku viimist tegevusloaga lammutuskodadesse ning nende keskkonnaohutuks muutmist. Kõnealuste romusõidukite töötlemise hõlbustamiseks tuleks nende tootjatelt nõuda, et nad esitaksid teabe selliste sõidukite tarvikute, osade ja materjalide eemaldamise ning asendamise kohta. Samuti tuleks nende sõidukikategooriate suhtes kohaldada laiendatud tootjavastutust reguleerivaid sätteid, mis katavad nende kogumise ja keskkonnaohutuks muutmise kulud olelusringi lõpus.

käsitleks nende ökodisaini ja käitlemist olelusringi lõpus. Seepärast tuleks käesolevat määrust kohaldada mitte ainult M_1- ja N_1-kategooria sõidukite suhtes, vaid osaliselt ka L-kategooria sõidukite ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2, M_3, N_2, N_3, O) suhtes, eesmärgiga tagada ringmajandust toetav raamistik kõigile liidus registreeritud sõidukitele, sealhulgas nende keskkonnahoidlik töötlemine, ning vältida ühtse turu killustumist. Selliste sõidukite töötlemise kohta nende olelusringi lõpus liidus puudub põhjalik teave, mistõttu ei ole käesoleva määruse jõustudes võimalik nende suhtes kohaldada sama korda, mida kohaldatakse M_1- ja N_1-kategooria sõidukite suhtes. L-kategooria sõidukite ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2, M_3, N_2, N_3, O) suhtes tuleks siiski kohaldada nõudeid, mis käsitlevad romusõidukite kogumist, nende kohustuslikku viimist tegevusloaga lammutuskodadesse ning nende keskkonnaohutuks muutmist. Kõnealuste romusõidukite töötlemise hõlbustamiseks tuleks nende tootjatelt nõuda, et nad esitaksid teabe selliste sõidukite tarvikute, osade ja materjalide eemaldamise ning asendamise kohta. Samuti tuleks nende sõidukikategooriate suhtes kohaldada laiendatud tootjavastutust reguleerivaid sätteid, mis katavad nende kogumise ja keskkonnaohutuks muutmise kulud olelusringi lõpus.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(8) Direktiive 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ kohaldatakse üksnes sõiduautode (M_1) ja väikeste tarbesõidukite (N_1) suhtes, mis moodustavad ligikaudu 85 % kõigist liidus registreeritud sõidukitest. Ülejäänud sõidukite, nimelt kahe- ja kolmerattaliste sõidukite, veoautode, busside ja haagiste suhtes ei kohaldata ühtegi liidu õigusakti, mis käsitleks nende ökodisaini ja käitlemist olelusringi lõpus. Seepärast tuleks käesolevat määrust kohaldada mitte ainult M_1- ja N_1-kategooria sõidukite suhtes, vaid osaliselt ka teatavate L-kategooria sõidukite (L_3e–L_7e) ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2, M_3, N_2, N_3, O) suhtes, eesmärgiga tagada ringmajandust toetav raamistik kõigile liidus registreeritud sõidukitele, sealhulgas nende keskkonnahoidlik töötlemine, ning vältida ühtse turu killustumist. Selliste sõidukite töötlemise kohta nende olelusringi lõpus liidus puudub põhjalik teave, mistõttu ei ole käesoleva määruse jõustudes võimalik nende suhtes kohaldada sama korda, mida kohaldatakse M_1- ja N_1-kategooria sõidukite suhtes. L-kategooria sõidukite (L_3e–L_7e) ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2, M_3, N_2, N_3, O) suhtes tuleks siiski kohaldada nõudeid, mis käsitlevad romusõidukite kogumist, nende kohustuslikku viimist tegevusloaga lammutuskodadesse ning nende keskkonnaohutuks muutmist. Kõnealuste romusõidukite töötlemise hõlbustamiseks tuleks nende tootjatelt nõuda, et nad esitaksid teabe selliste sõidukite tarvikute, osade ja materjalide eemaldamise ***ning*** asendamise kohta. Samuti tuleks nende sõidukikategooriate suhtes kohaldada laiendatud tootjavastutust reguleerivaid sätteid, mis katavad nende kogumise ja keskkonnaohutuks muutmise kulud olelusringi lõpus.	(8) Direktiive 2000/53/EÜ ja 2005/64/EÜ kohaldatakse üksnes sõiduautode (M_1) ja väikeste tarbesõidukite (N_1) suhtes, mis moodustavad ligikaudu 85 % kõigist liidus registreeritud sõidukitest. Ülejäänud sõidukite, nimelt kahe- ja kolmerattaliste sõidukite, veoautode, busside ja haagiste suhtes ei kohaldata ühtegi liidu õigusakti, mis käsitleks nende ökodisaini ja käitlemist olelusringi lõpus. Seepärast tuleks käesolevat määrust kohaldada mitte ainult M_1- ja N_1-kategooria sõidukite suhtes, vaid osaliselt ka teatavate L-kategooria sõidukite (L_3e–L_7e) ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2, M_3, N_2, N_3, O) suhtes, eesmärgiga tagada ringmajandust toetav raamistik kõigile liidus registreeritud sõidukitele, sealhulgas nende keskkonnahoidlik töötlemine, ning vältida ühtse turu killustumist. Selliste sõidukite töötlemise kohta nende olelusringi lõpus liidus puudub põhjalik teave, mistõttu ei ole käesoleva määruse jõustudes võimalik nende suhtes kohaldada sama korda, mida kohaldatakse M_1- ja N_1-kategooria sõidukite suhtes. L-kategooria sõidukite (L_3e–L_7e) ning raskeveokite ja nende haagiste (M_2, M_3, N_2, N_3, O) suhtes tuleks siiski kohaldada nõudeid, mis käsitlevad romusõidukite kogumist, nende kohustuslikku viimist tegevusloaga lammutuskodadesse ning nende keskkonnaohutuks muutmist. Kõnealuste romusõidukite töötlemise hõlbustamiseks tuleks nende tootjatelt nõuda, et nad esitaksid teabe selliste sõidukite tarvikute, osade ja materjalide eemaldamise ***ja*** asendamise ***ning digitaalse kodeerimise*** kohta. Samuti tuleks nende sõidukikategooriate suhtes kohaldada laiendatud tootjavastutust reguleerivaid sätteid, mis katavad nende kogumise ja keskkonnaohutuks muutmise kulud olelusringi lõpus.

Or. fr

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 8 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(8a) Regulatiivse sidususe tagamiseks ja ühtse turu killustumise vältimiseks on vaja laiendada käesoleva määruse kohaldamisala määruses (EL) nr 168/2013 määratletud L1- ja L2-kategooria sõidukitele. Kui selliste sõidukikategooriate suhtes ei kohaldata direktiivi 1999/37/EÜ kohast haldusotstarbelist registreerimist konkreetses liikmesriigis ja selleks, et tagada vastavus käesolevale määrusele, peaks registreerimine hõlmama sõidukite registreerimist samaväärses süsteemis, mis võimaldab neid identifitseerida, sealhulgas turulelaskmise kohas, kasutamise ajal ja olelusringi lõpus.

Or. en

Muudatusettepanek 234
Beatrice Timgren

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(9) Kasutatud sõidukite ekspordiga seotud probleemid puudutavad nii sõiduautosid (M_1) ja väikesi tarbesõidukeid (N_1) kui ka suuremaid sõidukeid, nagu näitavad uuringud[45]. Seepärast tuleks neid sätteid kohaldada ka raskeveokite ja nende haagiste suhtes ***(kategooriad M_2, M_3, N_2,***	(9) Kasutatud sõidukite ekspordiga seotud probleemid puudutavad nii sõiduautosid (M***1***) ja väikesi tarbesõidukeid (N***1***) kui ka suuremaid sõidukeid, nagu näitavad uuringud[45]. Seepärast tuleks neid sätteid kohaldada ka raskeveokite ja nende haagiste suhtes***.***

N_3, O).	***Sõidukite ekspordipiirangud ei tohiks siiski häirida seaduslikku kaubandust ELis ja väljaspool seda. Kasutatud sõidukitel on ülemaailmsetel turgudel oluline roll ning meelevaldsed piirangud nende üleandmisel võivad põhjustada turumoonutusi*, *tuua kahju ettevõtjatele ja vähendada kasutatud sõidukite taskukohasust ELis ja väljaspool seda. Selgete, õiglaste ja proportsionaalsete ekspordieeskirjade tagamine toetab majandustegevust, säilitades samal ajal keskkonna- ja ohutusstandardid.***
45 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report	45 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

Or. en

Muudatusettepanek 235
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(10) Eriotstarbelised sõidukid on loodud eriülesannete täitmiseks ning nende kere puhul tuleb teha eritöid, mis ei ole täielikult tootja kontrolli all. Seetõttu ei saa korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrasid nõuetekohaselt arvutada. Nende sõidukite suhtes tuleks kohaldada üksnes tarvikute ja osade kogumist, keskkonnaohutuks muutmist ja kohustuslikku eemaldamist käsitlevaid sätteid. Nimetatud tegevustega seotud kulud peaksid katma tootjad laiendatud tootjavastutuse süsteemi raames. Eriotstarbeliste sõidukite suhtes tuleks kohaldada ka sõidukites sisalduvaid aineid käsitlevaid sätteid, nagu need on sätestatud direktiivis 2000/53/EÜ.	***välja jäetud***

Mitmeastmelise tüübikinnituse käigus tüübikinnituse saanud sõidukite teise astme tootja ei saa arvutada komplekteeritud sõidukite korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrasid. Seepärast on asjakohane nõuda, et käesoleva määruse nõuetele peab vastama üksnes baassõiduk.

Or. en

Muudatusettepanek 236
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(10) Eriotstarbelised sõidukid on loodud eriülesannete täitmiseks ning nende kere puhul tuleb teha eritöid, mis ei ole täielikult tootja kontrolli all. Seetõttu ei saa korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrasid nõuetekohaselt arvutada. Nende sõidukite suhtes tuleks kohaldada üksnes tarvikute ja osade kogumist, keskkonnaohutuks muutmist ja kohustuslikku eemaldamist käsitlevaid sätteid. Nimetatud tegevustega seotud kulud peaksid katma tootjad laiendatud tootjavastutuse süsteemi raames. Eriotstarbeliste sõidukite suhtes tuleks kohaldada ka sõidukites sisalduvaid aineid käsitlevaid sätteid, nagu need on sätestatud direktiivis 2000/53/EÜ. Mitmeastmelise tüübikinnituse käigus tüübikinnituse saanud sõidukite teise astme tootja ei saa arvutada komplekteeritud sõidukite korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrasid. Seepärast on asjakohane nõuda, et käesoleva määruse nõuetele peab vastama üksnes	***välja jäetud***

baassõiduk.

Or. en

Muudatusettepanek 237
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(10) Eriotstarbelised sõidukid on loodud ***eriülesannete*** täitmiseks ning nende kere puhul tuleb teha eritöid, mis ei ole ***täielikult*** tootja kontrolli all. ***Seetõttu ei saa korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrasid nõuetekohaselt arvutada. Nende sõidukite suhtes tuleks kohaldada üksnes tarvikute ja osade kogumist, keskkonnaohutuks muutmist ja kohustuslikku eemaldamist käsitlevaid sätteid. Nimetatud tegevustega seotud kulud peaksid katma tootjad laiendatud tootjavastutuse süsteemi raames.*** Eriotstarbeliste sõidukite ***suhtes tuleks kohaldada ka sõidukites sisalduvaid aineid käsitlevaid sätteid***, ***nagu need on sätestatud direktiivis 2000/53/EÜ. Mitmeastmelise tüübikinnituse käigus tüübikinnituse saanud sõidukite teise astme tootja ei saa arvutada komplekteeritud sõidukite korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrasid***. ***Seepärast on asjakohane nõuda, et käesoleva*** määruse ***nõuetele peab vastama üksnes baassõiduk***.	(10) Eriotstarbelised sõidukid***, sealhulgas kiirabiautod, tuletõrjeautod, sõjaväesõidukid ja muud erisõidukid,*** on loodud ***erifunktsioonide*** täitmiseks ning nende kere puhul tuleb teha eritöid, mis ***sageli*** ei ole tootja kontrolli all. Nende sõidukite suhtes***, mis moodustavad kogu sõidukipargist minimaalse osa***, ***kohaldatakse ainulaadseid konstruktsiooni-*** ja ***kasutusnõudeid, mis piiravad standardsete ringluskriteeriumide kohaldatavust. Arvestades nende erifunktsioone ja väikest tootmismahtu, annaks*** eriotstarbeliste sõidukite ***arvamine romusõidukite määruse kohaldamisalasse ebaolulist keskkonnakasu***, ***tekitades samal ajal ebaproportsionaalseid nõuete täitmisega seotud probleeme***. ***Nende probleemide lahendamiseks soovitatakse eriotstarbelised sõidukid*** määruse ***kohaldamisalast sõnaselgelt välja jätta***.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(10) Eriotstarbelised sõidukid on loodud eriülesannete täitmiseks ning nende kere puhul tuleb teha eritöid, mis ei ole täielikult tootja kontrolli all. Seetõttu ei saa korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrasid nõuetekohaselt arvutada. Nende sõidukite suhtes tuleks kohaldada üksnes tarvikute ja osade kogumist, keskkonnaohutuks muutmist ja kohustuslikku eemaldamist käsitlevaid sätteid. Nimetatud tegevustega seotud kulud peaksid katma tootjad laiendatud tootjavastutuse süsteemi raames. Eriotstarbeliste sõidukite suhtes tuleks kohaldada ka sõidukites sisalduvaid aineid käsitlevaid sätteid, nagu need on sätestatud direktiivis 2000/53/EÜ. Mitmeastmelise tüübikinnituse käigus tüübikinnituse saanud sõidukite teise astme tootja ***ei saa arvutada komplekteeritud*** sõidukite ***korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrasid***. ***Seepärast*** on ***asjakohane nõuda***, ***et käesoleva määruse nõuetele peab vastama üksnes baassõiduk***.	(10) Eriotstarbelised sõidukid on loodud eriülesannete täitmiseks ning nende kere puhul tuleb teha eritöid, mis ei ole täielikult tootja kontrolli all. Seetõttu ei saa korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrasid nõuetekohaselt arvutada. Nende sõidukite suhtes tuleks kohaldada üksnes tarvikute ja osade kogumist, keskkonnaohutuks muutmist ja kohustuslikku eemaldamist käsitlevaid sätteid. Nimetatud tegevustega seotud kulud peaksid katma tootjad laiendatud tootjavastutuse süsteemi raames. Eriotstarbeliste sõidukite suhtes tuleks kohaldada ka sõidukites sisalduvaid aineid käsitlevaid sätteid, nagu need on sätestatud direktiivis 2000/53/EÜ. Mitmeastmelise tüübikinnituse käigus tüübikinnituse saanud sõidukite teise astme tootja ***peaks vastutama ka nende poolt turule lastavate*** sõidukite ***eest ning seetõttu peaksid tema suhtes kehtima laiendatud tootjavastutuse nõuded***. ***Eriotstarbelistele sõidukitele, sealhulgas neile, mis*** on ***saanud tüübikinnituse mitmeastmelise tüübikinnitusmenetluse käigus***, ***tuleks siiski jätkuvalt teha erand, nagu on osutatud käesolevas määruses***.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(10) Eriotstarbelised sõidukid on loodud eriülesannete täitmiseks ning nende kere	(10) Eriotstarbelised sõidukid on loodud eriülesannete täitmiseks ning nende kere

puhul tuleb teha eritöid, mis ei ole täielikult tootja kontrolli all. Seetõttu ei saa korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrasid nõuetekohaselt arvutada. Nende sõidukite suhtes tuleks kohaldada üksnes tarvikute ja osade kogumist, keskkonnaohutuks muutmist ja kohustuslikku eemaldamist käsitlevaid sätteid. Nimetatud tegevustega seotud kulud peaksid katma tootjad laiendatud tootjavastutuse süsteemi raames. Eriotstarbeliste sõidukite suhtes tuleks kohaldada ka sõidukites sisalduvaid aineid käsitlevaid sätteid, nagu need on sätestatud direktiivis 2000/53/EÜ. Mitmeastmelise ***tüübikinnituse käigus tüübikinnituse saanud sõidukite*** teise astme tootja ***ei saa arvutada komplekteeritud sõidukite korduskasutatavuse***, ***ringlussevõetavuse*** ja ***taaskasutatavuse määrasid. Seepärast on asjakohane nõuda, et käesoleva määruse nõuetele peab vastama üksnes baassõiduk***.

puhul tuleb teha eritöid, mis ei ole täielikult tootja kontrolli all. Seetõttu ei saa korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrasid nõuetekohaselt arvutada. Nende sõidukite suhtes tuleks kohaldada üksnes tarvikute ja osade kogumist, keskkonnaohutuks muutmist ja kohustuslikku eemaldamist käsitlevaid sätteid. Nimetatud tegevustega seotud kulud peaksid katma tootjad laiendatud tootjavastutuse süsteemi raames. Eriotstarbeliste sõidukite suhtes tuleks kohaldada ka sõidukites sisalduvaid aineid käsitlevaid sätteid, nagu need on sätestatud direktiivis 2000/53/EÜ. Mitmeastmelise ***tüübikinnitusega sõidukite puhul kogutakse*** teise astme tootja ***lisatud osad, näiteks kere***, ***kokku*** ja ***töödeldakse koos baassõidukiga. Sellest tulenevalt kuulub mitmeastmelise tüübikinnitusega sõiduki kere laiendatud tootjavastutuse kohaldamisalasse***.

Or. en

Muudatusettepanek 240
Zala Tomašič, Milan Zver

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(10a) Määruse (EL) 2018/858 I lisa A osa punktis 5.1 määratletud autoelamud ja haagissuvilad erinevad tavapärastest sõidukitest või haagistest, kuna nende peamine funktsioon on majutus, mitte transport. Paljud haagissuvilad on püsivalt paigas puhkemajadena, neid kasutatakse hooajaliseks majutuseks ja need on kasutuses aastakümneid. Neid sõidukeid ei tohiks liigitada romusõidukiteks, sest neid kasutatakse jätkuvalt eluasemena, sageli registreerimata, mistõttu liigitatakse need

valesti „kaotatud sõidukiteks“. Need haagiselamud on ehitatud väljaspool autotööstust toodetud komponentidest, nagu puit, mööbel, veesüsteemid ja kodumajapidamises kasutatavad elektrisüsteemid, mis ei kuulu sõidukite ringlussevõtu rajatiste kohaldamisalasse. Arvestades autoelamute ja haagissuvilate eriotstarvet, erinevat materjali ja jätkuvat kasutamist, tuleks need romusõidukeid käsitlevatest õigusnormidest välja jätta.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 10 b (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(10b) Kestlike toodete ökodisaini määruse prioriteetse tooterühmana tuleks kehtestada ringlusnõuded rehvidele, nagu on osutatud määruse artikli 18 lõike 5 punktis e. Seetõttu ei tohiks neid lugeda käesoleva määruse II peatükiga hõlmatuks.

Or. en

Muudatusettepanek 242
Beatrice Timgren

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(11) Üks suuremaid direktiivi 2000/53/EÜ kohaldamisega seotud praktilisi probleeme on selle kindlakstegemine, kas sõiduk on muutunud romusõidukiks või mitte, eelkõige	(11) Üks suuremaid direktiivi 2000/53/EÜ kohaldamisega seotud praktilisi probleeme on selle kindlakstegemine, kas sõiduk on muutunud romusõidukiks või mitte, eelkõige

sõidukite piiriüleste saadetiste puhul. Kuigi selles küsimuses on avaldatud suunised,[46] on selline hindamine endiselt keeruline. ***Seepärast*** on ***vaja kehtestada õiguslikult siduvad täpsed kriteeriumid***, ***mis võimaldavad kindlaks määrata***, ***kas tegemist on romusõidukiga. Neid kriteeriume peaksid kasutama kõik romusõidukitega tegelevad ettevõtjad ja sõidukiomanikud***.	sõidukite piiriüleste saadetiste puhul. Kuigi selles küsimuses on avaldatud suunised,[46] on selline hindamine endiselt keeruline. ***Tagamaks, et sõidukiomanikud säilitavad oma põhiõiguse omandile, tuleks sõiduk liigitada romusõidukiks üksnes juhul, kui see*** on ***maha jäetud, pöördumatult kahjustatud või kujutab endast selget ja tõendatavat ohtu avalikule julgeolekule või keskkonnale. Käesoleva määrusega tuleks tagada***, ***et romusõidukite liigitamist käsitlevate otsuste tegemisel järgitakse läbipaistvat protsessi***, ***millega välditakse meelevaldseid või automaatseid haldusotsuseid, mis võivad ebaõiglaselt jätta omanikud ilma nende varast***.
[46] Kontaktisikutele mõeldud suunised nr 9 romusõidukite saadetiste kohta, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.	[46] Kontaktisikutele mõeldud suunised nr 9 romusõidukite saadetiste kohta, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Or. en

Muudatusettepanek 243
Christine Singer

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(11) Üks suuremaid direktiivi 2000/53/EÜ kohaldamisega seotud praktilisi probleeme on selle kindlakstegemine, kas sõiduk on muutunud romusõidukiks või mitte, eelkõige sõidukite piiriüleste saadetiste puhul. Kuigi selles küsimuses on avaldatud suunised,[46] on selline hindamine endiselt keeruline. Seepärast on vaja kehtestada õiguslikult siduvad täpsed kriteeriumid, mis võimaldavad kindlaks määrata, kas tegemist on romusõidukiga. Neid	(11) Üks suuremaid direktiivi 2000/53/EÜ kohaldamisega seotud praktilisi probleeme on selle kindlakstegemine, kas sõiduk on muutunud romusõidukiks või mitte, eelkõige sõidukite piiriüleste saadetiste puhul. Kuigi selles küsimuses on avaldatud suunised,[46] on selline hindamine endiselt keeruline. Seepärast on vaja kehtestada õiguslikult siduvad täpsed kriteeriumid, mis võimaldavad kindlaks määrata, kas tegemist on romusõidukiga. Neid

kriteeriume peaksid kasutama kõik romusõidukitega tegelevad ettevõtjad ja sõidukiomanikud.	kriteeriume peaksid kasutama kõik romusõidukitega tegelevad ettevõtjad ja sõidukiomanikud. ***Neid kriteeriume ei peaks kehtestama mitte komisjon, vaid pigem sõltumatute ekspertide rühm.***
[46] Kontaktisikutele mõeldud suunised nr 9 romusõidukite saadetiste kohta, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.	[46] Kontaktisikutele mõeldud suunised nr 9 romusõidukite saadetiste kohta, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Or. en

Selgitus

Euroopa Komisjon ei saa kehtestada täpseid kriteeriume. Seda peavad tegema sõltumatud eksperdid, kellel on vajalikud tehnilised teadmised ja asjatundlikkus.

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 11

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(11) Üks suuremaid direktiivi 2000/53/EÜ kohaldamisega seotud praktilisi probleeme on selle kindlakstegemine, kas sõiduk on muutunud romusõidukiks või mitte, eelkõige sõidukite piiriüleste saadetiste puhul. Kuigi selles küsimuses on avaldatud suunised,[46] on selline hindamine endiselt keeruline. Seepärast on vaja kehtestada õiguslikult siduvad täpsed kriteeriumid, mis võimaldavad kindlaks määrata, kas tegemist on romusõidukiga. Neid kriteeriume peaksid kasutama kõik romusõidukitega tegelevad ettevõtjad ja sõidukiomanikud.	(11) Üks suuremaid direktiivi 2000/53/EÜ kohaldamisega seotud praktilisi probleeme on selle kindlakstegemine, kas sõiduk on muutunud romusõidukiks või mitte, eelkõige sõidukite piiriüleste saadetiste ***ja ekspordi*** puhul. Kuigi selles küsimuses on avaldatud suunised,[46] on selline hindamine endiselt keeruline. Seepärast on vaja kehtestada ***tehnoloogilistel ja tehnilistel põhjendustel põhinevad*** õiguslikult siduvad täpsed kriteeriumid, mis võimaldavad kindlaks määrata, kas tegemist on romusõidukiga. Neid kriteeriume peaksid kasutama kõik romusõidukitega tegelevad ***pädevad asutused,*** ettevõtjad ja sõidukiomanikud.

[46] Kontaktisikutele mõeldud suunised nr 9 romusõidukite saadetiste kohta,

https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

[46] Kontaktisikutele mõeldud suunised nr 9 romusõidukite saadetiste kohta,

https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Or. en

Muudatusettepanek 245
Zala Tomašič, Milan Zver

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 12 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(12a) Romusõidukid ei ole pelgalt jäätmed, vaid väärtuslik ressurss, millel on majanduslik potentsiaal. Nende taaskasutamine, kui see on mõistlik, on kooskõlas äriühingute majanduslike huvidega. Lisaks põhjustab ebaseaduslik eksport ELile mitte ainult keskkonnariske, vaid ka majanduslikku kahju.

Or. en

Muudatusettepanek 246
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(13) Kõigi liidu turule lastud sõidukite konstruktsiooni ja olelusringi lõpu ***etapi*** käsitlemiseks on vaja kehtestada ühtlustatud ringluspõhisuse nõuded, mida kontrollitakse tüübikinnituse etapis. Sõidukite konstrueerimine ja tootmine viisil, mis tagab tarvikute ja osade	(13) Kõigi liidu turule lastud sõidukite konstruktsiooni ja ***kasutuse ning*** olelusringi lõpu ***etappide*** käsitlemiseks on vaja kehtestada ühtlustatud ringluspõhisuse nõuded, mida kontrollitakse tüübikinnituse etapis. Sõidukite konstrueerimine ja tootmine viisil, mis tagab tarvikute ja osade

korduskasutatavuse ning nendes sisalduvate materjalide ringlussevõetavuse, on oluline sellise olukorra vältimiseks, kus neid tarvikuid, osi ja materjale ei ole võimalik sõiduki olelusringi lõppu jõudmise korral nõuetekohaselt taaskasutada. Seepärast peaksid sõidukitootjad ja nende tarnijad lõimima uute sõidukite väljatöötamise varasesse etappi korduskasutatavust ja ringlussevõetavust parandavaid konstrueerimisstrateegiaid. Seega tuleks jätkata uute sõidukitüüpide ehitamist nii, et need oleksid korduskasutatavad või ringlussevõetavad vähemalt 85 % ulatuses nende massist ning korduskasutatavad või taaskasutatavad vähemalt 95 % ulatuses nende massist, nagu on juba ette nähtud direktiiviga 2005/64/EÜ. Korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade ühetaolise arvutamise ning nende ***jälgitavuse*** tagamiseks tuleks kehtestada sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade arvutamise ning kontrollimise uus metoodika. See metoodika peaks paremini kajastama uue sõiduki tegelikku potentsiaali ringlussevõtmiseks, korduskasutamiseks ja taaskasutamiseks olelusringi lõpus, võttes samas arvesse tehnoloogia jätkuvat arengut. Käesoleva määruse ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks. Kuni sellise metoodika kehtestamiseni tuleks korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrad jätkuvalt arvutada vastavalt standardile ISO 22628:2002, nagu on sätestatud direktiivis 2005/64/EÜ.

korduskasutatavuse ning nendes sisalduvate materjalide ringlussevõetavuse, on oluline sellise olukorra vältimiseks, kus neid tarvikuid, osi ja materjale ei ole võimalik sõiduki olelusringi lõppu jõudmise korral nõuetekohaselt taaskasutada. Seepärast peaksid sõidukitootjad ja nende tarnijad lõimima uute sõidukite väljatöötamise varasesse etappi ***modulaarsust, parandatavust,*** korduskasutatavust ja ringlussevõetavust parandavaid konstrueerimisstrateegiaid. Seega tuleks jätkata uute sõidukitüüpide ehitamist nii, et need oleksid korduskasutatavad või ringlussevõetavad vähemalt 85 % ulatuses nende massist ning korduskasutatavad või taaskasutatavad vähemalt 95 % ulatuses nende massist, nagu on juba ette nähtud direktiiviga 2005/64/EÜ. ***Selleks et tagada kooskõla jäätmehierarhiaga, tuleks korduskasutatavuse eesmärk tulevikus ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse eesmärkidest eraldada. Lisaks tuleks sõidukite keskkonnamõju edasiseks vähendamiseks kehtestada uus vastupidavuse eesmärk, millega tagatakse, et tootjad konstrueerivad oma sõidukid pikemaks kasutusajaks. Korduskasutatavuse ja vastupidavuse eesmärkide kehtestamiseks ning vastupidavuse,*** korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade ühetaolise arvutamise ning nende ***kontrollimise*** tagamiseks tuleks kehtestada sõiduki ***vastupidavuse,*** korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade arvutamise ning kontrollimise uus metoodika. See metoodika peaks paremini kajastama uue sõiduki tegelikku potentsiaali ***kauem vastu pidada ja potentsiaali*** ringlussevõtmiseks, korduskasutamiseks ja taaskasutamiseks olelusringi lõpus, võttes samas arvesse tehnoloogia jätkuvat arengut***. Selle metoodika tulemuseks peaks olema nii liidus kui ka väljaspool seda toodetud sõidukite nõuetele vastavuse nõuetekohane kontroll***. Käesoleva

määruse ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks. Kuni sellise metoodika kehtestamiseni tuleks korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrad jätkuvalt arvutada vastavalt standardile ISO 22628:2002, nagu on sätestatud direktiivis 2005/64/EÜ.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(13) Kõigi liidu turule lastud sõidukite konstruktsiooni ja olelusringi lõpu etapi käsitlemiseks on vaja kehtestada ühtlustatud ringluspõhisuse nõuded, mida kontrollitakse tüübikinnituse etapis. Sõidukite konstrueerimine ja tootmine viisil, mis tagab tarvikute ja osade korduskasutatavuse ning nendes sisalduvate materjalide ringlussevõetavuse, on oluline sellise olukorra vältimiseks, kus neid tarvikuid, osi ja materjale ei ole võimalik sõiduki olelusringi lõppu jõudmise korral nõuetekohaselt taaskasutada. Seepärast peaksid sõidukitootjad ja nende tarnijad lõimima uute sõidukite väljatöötamise varasesse etappi korduskasutatavust ja ringlussevõetavust parandavaid konstrueerimisstrateegiaid. Seega tuleks jätkata uute sõidukitüüpide ehitamist nii, et need oleksid korduskasutatavad või ringlussevõetavad vähemalt 85 % ulatuses nende massist ning korduskasutatavad või taaskasutatavad vähemalt 95 % ulatuses nende massist, nagu on juba ette nähtud direktiiviga 2005/64/EÜ.	(13) Kõigi liidu turule lastud sõidukite konstruktsiooni ja olelusringi lõpu etapi käsitlemiseks on vaja kehtestada ühtlustatud ringluspõhisuse nõuded, mida kontrollitakse tüübikinnituse etapis. Sõidukite konstrueerimine ja tootmine viisil, mis tagab tarvikute ja osade korduskasutatavuse ning nendes sisalduvate materjalide ringlussevõetavuse, on oluline sellise olukorra vältimiseks, kus neid tarvikuid, osi ja materjale ei ole võimalik sõiduki olelusringi lõppu jõudmise korral nõuetekohaselt taaskasutada. Seepärast peaksid sõidukitootjad ja nende tarnijad lõimima uute sõidukite väljatöötamise varasesse etappi korduskasutatavust ja ringlussevõetavust parandavaid konstrueerimisstrateegiaid. Seega tuleks jätkata uute sõidukitüüpide ehitamist nii, et need oleksid korduskasutatavad või ringlussevõetavad vähemalt 85 % ulatuses nende massist ning korduskasutatavad või taaskasutatavad vähemalt 95 % ulatuses nende massist, nagu on juba ette nähtud direktiiviga 2005/64/EÜ.

Korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade ühetaolise arvutamise ning nende jälgitavuse tagamiseks tuleks kehtestada sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade arvutamise ning kontrollimise uus metoodika. See metoodika peaks paremini kajastama uue sõiduki tegelikku potentsiaali ringlussevõtmiseks, korduskasutamiseks ja taaskasutamiseks olelusringi lõpus, võttes samas arvesse tehnoloogia jätkuvat arengut. Käesoleva määruse ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks. Kuni sellise metoodika kehtestamiseni tuleks korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrad jätkuvalt arvutada vastavalt standardile ISO 22628:2002, nagu on sätestatud direktiivis 2005/64/EÜ.	Korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade ühetaolise arvutamise ning nende jälgitavuse tagamiseks tuleks kehtestada sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade arvutamise ning kontrollimise uus metoodika. See metoodika peaks paremini kajastama uue sõiduki tegelikku potentsiaali ringlussevõtmiseks, korduskasutamiseks ja taaskasutamiseks olelusringi lõpus, võttes samas arvesse tehnoloogia jätkuvat arengut. Käesoleva määruse ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks. Kuni sellise metoodika kehtestamiseni tuleks korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrad jätkuvalt arvutada vastavalt standardile ISO 22628:2002, nagu on sätestatud direktiivis 2005/64/EÜ. ***Lisaks peaks komisjon hindama ka vajadust lisada eraldi eesmärk korduskasutatavuse miinimumosakaalu kohta.***

Or. en

Muudatusettepanek 248
Christine Singer

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(13) Kõigi liidu turule lastud sõidukite konstruktsiooni ja olelusringi lõpu etapi käsitlemiseks on vaja kehtestada ühtlustatud ringluspõhisuse nõuded, mida kontrollitakse tüübikinnituse etapis. Sõidukite konstrueerimine ja tootmine viisil, mis tagab tarvikute ja osade korduskasutatavuse ning nendes sisalduvate materjalide ringlussevõetavuse, on oluline sellise olukorra vältimiseks, kus neid tarvikuid, osi ja materjale ei ole	(13) Kõigi liidu turule lastud sõidukite konstruktsiooni ja olelusringi lõpu etapi käsitlemiseks on vaja kehtestada ühtlustatud ringluspõhisuse nõuded, mida kontrollitakse tüübikinnituse etapis. Sõidukite konstrueerimine ja tootmine viisil, mis tagab tarvikute ja osade korduskasutatavuse ning nendes sisalduvate materjalide ringlussevõetavuse, on oluline sellise olukorra vältimiseks, kus neid tarvikuid, osi ja materjale ei ole

võimalik sõiduki olelusringi lõppu jõudmise korral nõuetekohaselt taaskasutada. Seepärast peaksid sõidukitootjad ja nende tarnijad lõimima uute sõidukite väljatöötamise varasesse etappi korduskasutatavust ja ringlussevõetavust parandavaid konstrueerimisstrateegiaid. Seega tuleks jätkata uute sõidukitüüpide ehitamist nii, et need oleksid korduskasutatavad või ringlussevõetavad vähemalt 85 % ulatuses nende massist ning korduskasutatavad või taaskasutatavad vähemalt 95 % ulatuses nende massist, nagu on juba ette nähtud direktiiviga 2005/64/EÜ. Korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade ühetaolise arvutamise ning nende jälgitavuse tagamiseks tuleks kehtestada sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade arvutamise ning kontrollimise uus metoodika. See metoodika peaks paremini kajastama uue sõiduki tegelikku potentsiaali ringlussevõtmiseks, korduskasutamiseks ja taaskasutamiseks olelusringi lõpus, võttes samas arvesse tehnoloogia jätkuvat arengut. ***Käesoleva määruse ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks.*** Kuni sellise metoodika kehtestamiseni tuleks korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrad jätkuvalt arvutada vastavalt standardile ISO 22628:2002, nagu on sätestatud direktiivis 2005/64/EÜ.	võimalik sõiduki olelusringi lõppu jõudmise korral nõuetekohaselt taaskasutada. Seepärast peaksid sõidukitootjad ja nende tarnijad lõimima uute sõidukite väljatöötamise varasesse etappi korduskasutatavust ja ringlussevõetavust parandavaid konstrueerimisstrateegiaid. Seega tuleks jätkata uute sõidukitüüpide ehitamist nii, et need oleksid korduskasutatavad või ringlussevõetavad vähemalt 85 % ulatuses nende massist ning korduskasutatavad või taaskasutatavad vähemalt 95 % ulatuses nende massist, nagu on juba ette nähtud direktiiviga 2005/64/EÜ. Korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade ühetaolise arvutamise ning nende jälgitavuse tagamiseks tuleks kehtestada sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade arvutamise ning kontrollimise uus metoodika. See metoodika peaks paremini kajastama uue sõiduki tegelikku potentsiaali ringlussevõtmiseks, korduskasutamiseks ja taaskasutamiseks olelusringi lõpus, võttes samas arvesse tehnoloogia jätkuvat arengut. Kuni sellise metoodika kehtestamiseni tuleks korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrad jätkuvalt arvutada vastavalt standardile ISO 22628:2002, nagu on sätestatud direktiivis 2005/64/EÜ.

Or. en

Selgitus

Euroopa Komisjon ei peaks vastutama sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade arvutamise ja kontrollimise metoodika esitamise eest. Selle asemel peaks seda hindama rühm sõltumatuid eksperte, kellel on vajalikud teadmised ja asjatundlikkus.

Muudatusettepanek 249
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(13) Kõigi liidu turule lastud sõidukite konstruktsiooni ja olelusringi lõpu etapi käsitlemiseks on vaja kehtestada ühtlustatud ringluspõhisuse nõuded, mida kontrollitakse tüübikinnituse etapis. Sõidukite konstrueerimine ja tootmine ***viisil***, mis tagab tarvikute ja osade korduskasutatavuse ning nendes sisalduvate materjalide ringlussevõetavuse, on oluline sellise olukorra vältimiseks, kus neid tarvikuid, osi ja materjale ei ole võimalik sõiduki olelusringi lõppu jõudmise korral nõuetekohaselt taaskasutada. Seepärast peaksid sõidukitootjad ja nende tarnijad lõimima uute sõidukite väljatöötamise varasesse etappi korduskasutatavust ja ringlussevõetavust parandavaid konstrueerimisstrateegiaid. Seega tuleks jätkata uute sõidukitüüpide ehitamist nii, et need oleksid korduskasutatavad või ringlussevõetavad vähemalt 85 % ulatuses nende massist ning korduskasutatavad või taaskasutatavad vähemalt 95 % ulatuses nende massist, nagu on juba ette nähtud direktiiviga 2005/64/EÜ. Korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade ühetaolise arvutamise ning nende jälgitavuse tagamiseks tuleks kehtestada sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade arvutamise ning kontrollimise uus metoodika. See metoodika peaks paremini kajastama uue sõiduki tegelikku potentsiaali ringlussevõtmiseks, korduskasutamiseks ja taaskasutamiseks olelusringi lõpus, võttes samas arvesse tehnoloogia jätkuvat arengut. Käesoleva määruse ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused	(13) Kõigi liidu turule lastud sõidukite konstruktsiooni ja olelusringi lõpu etapi käsitlemiseks on vaja kehtestada ühtlustatud ringluspõhisuse nõuded, mida kontrollitakse tüübikinnituse etapis. Sõidukite konstrueerimine ja tootmine***, rakendades jäätmevaba disaini põhimõtet***, mis tagab tarvikute ja osade korduskasutatavuse ning nendes sisalduvate materjalide ringlussevõetavuse, on oluline sellise olukorra vältimiseks, kus neid tarvikuid, osi ja materjale ei ole võimalik sõiduki olelusringi lõppu jõudmise korral nõuetekohaselt taaskasutada. Seepärast peaksid sõidukitootjad ja nende tarnijad lõimima uute sõidukite väljatöötamise varasesse etappi korduskasutatavust ja ringlussevõetavust parandavaid konstrueerimisstrateegiaid. Seega tuleks jätkata uute sõidukitüüpide ehitamist nii, et need oleksid korduskasutatavad või ringlussevõetavad vähemalt 85 % ulatuses nende massist ning korduskasutatavad või taaskasutatavad vähemalt 95 % ulatuses nende massist, nagu on juba ette nähtud direktiiviga 2005/64/EÜ. Korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade ühetaolise arvutamise ning nende jälgitavuse tagamiseks tuleks kehtestada sõiduki korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrade arvutamise ning kontrollimise uus metoodika. See metoodika peaks paremini kajastama uue sõiduki tegelikku potentsiaali ringlussevõtmiseks, korduskasutamiseks ja taaskasutamiseks olelusringi lõpus, võttes samas arvesse tehnoloogia jätkuvat arengut. Käesoleva määruse ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks

sellise metoodika kehtestamiseks. Kuni sellise metoodika kehtestamiseni tuleks korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrad jätkuvalt arvutada vastavalt standardile ISO 22628:2002, nagu on sätestatud direktiivis 2005/64/EÜ.	komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks. Kuni sellise metoodika kehtestamiseni tuleks korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse määrad jätkuvalt arvutada vastavalt standardile ISO 22628:2002, nagu on sätestatud direktiivis 2005/64/EÜ.

Or. en

Muudatusettepanek 250
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 13 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(13a) Sõidukite parandatavuse tagamine kogu nende kasutusea jooksul on tõeliselt kestliku ja ringluspõhise autotööstuse alussammas. Sõidukeid ei tohiks enneaegselt liigitada romusõidukiteks, kui need on parandatavad, sest see põhjustaks tarbetuid jäätmeid, majanduslikku ebatõhusust ja põhjendamatut koormust sõidukiomanikele. Sõidukit tuleks käsitada romusõidukina üksnes juhul, kui seda ei ole võimalik mõistlikult taastada nii, et see vastaks tehnoülevaatuse nõuetele, ja see kujutab endast seega ohtu liiklejatele. Sõidukite pikaealisus ei sõltu mitte ainult nende esialgsest konstruktsioonist, vaid ka taskukohaste ja konkurentsivõimeliste remondi- ja hooldusteenuste kättesaadavusest. Sõltumatud remonditöökojad peavad saama tegutseda õiglastel ja läbipaistvatel tingimustel, tagamaks, et tarbijad ei sõltu üksnes tootja kontrolli all olevatest remondivõrgustikest, mis muidu piiraks konkurentsi, suurendaks kulusid ja vähendaks teenuste kättesaadavust. Tarbijate valikuvõimaluste kaitsmiseks ja ressursside tõhusa kasutamise tagamiseks tuleb vältida parandamisega seotud tõkkeid, sealhulgas piiranguid varuosade,

diagnostikavahendite ja tehnilise teabe kättesaadavusele ning osade põhjendamatut sidumist konkreetse sõidukiga. Võime sõidukeid parandada ja hooldada on eriti oluline ühiskondlikult ja majanduslikult, eriti väiksema sissetulekuga inimeste ja perede jaoks, kes sõltuvad oma peamise transpordivahendina taskukohastest kasutatud sõidukitest. Parandamisvõimaluste piiramine mõjutab ebaproportsionaalselt neid, kes elavad maapiirkondades või majanduslikult ebasoodsas olukorras olevates piirkondades, kus ühistransporditaristu on ebapiisav, piirates seeläbi nende sõltumatust, liikuvust ning juurdepääsu tööhõivele, haridusele ja esmatähtsatele teenustele. Parandatavuse tagamine ei ole seega mitte ainult keskkonnaalane ja majanduslik kohustus, vaid ka võimalustele võrdse juurdepääsu küsimus. Lisaks tuleb erilist tähelepanu pöörata teatavatele sõidukikategooriatele, et tagada nende jätkuv kasutatavus ja säilitamine. Nende hulka kuuluvad maastikusõidukid, vabaajasõidukid ja ajaloolised või klassikalised sõidukid, mida hooldatakse sageli tavapärasest kaubanduslikust olelusringist kauem ja mis vajavad pidevat, sageli põhjalikku remonti, et säilitada nende kavandatud otstarve, kultuuriline väärtus ja kasutatavus. Neid sõidukeid taastavad ja hooldavad sageli pikema aja jooksul entusiastid ja väikeettevõtjad, aidates kaasa majandustegevusele ja tööhõivele spetsiaalsetes restaureerimis- ja remondisektorites. Käesoleva määrusega tuleks tagada, et selliseid sõidukeid ei liigitata põhjendamatult romusõidukiteks, säilitades seeläbi nende jätkuva kasutamise ja taastamise.

Or. en

Muudatusettepanek 251
Pietro Fiocchi

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 14

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(14) Sõidukid tuleks konstrueerida ja toota viisil, mis piirab probleemsete ainete sisaldust. Komisjon märkis 14. oktoobri 2020. aasta teatises „Kestlikkust toetav kemikaalistrateegia. Mürgivaba keskkonna suunas“[47] (edaspidi „kestlikkust toetav kemikaalistrateegia“), et probleemsete ainete kasutamist tuleb minimeerida ja need võimaluse korral asendada, lõpetades järk-järgult eelkõige tarbekaupades selliste kõige kahjulikumate kemikaalide kasutamise, mis ei ole ühiskondlikust seisukohast nii olulised. Seega tuleks ***minimeerida*** probleemsete ainete sisaldust sõidukites või sõidukite mis tahes tarvikutes või osades kasutatavates materjalides***, et sõidukid ja sõidukitest ringlussevõetud materjalid ei mõjuks*** kogu ***oma*** olelusringi jooksul ***kahjulikult*** inimeste tervisele ***ega*** keskkonnale.	(14) Sõidukid tuleks konstrueerida ja toota viisil, mis piirab probleemsete ainete sisaldust. Komisjon märkis 14. oktoobri 2020. aasta teatises „Kestlikkust toetav kemikaalistrateegia. Mürgivaba keskkonna suunas“[47] (edaspidi „kestlikkust toetav kemikaalistrateegia“), et probleemsete ainete kasutamist tuleb minimeerida ja need võimaluse korral asendada, lõpetades järk-järgult eelkõige tarbekaupades selliste kõige kahjulikumate kemikaalide kasutamise, mis ei ole ühiskondlikust seisukohast nii olulised. Seega tuleks probleemsete ainete sisaldust sõidukites või sõidukite mis tahes tarvikutes või osades kasutatavates materjalides ***vajaduse korral minimeerida nii palju kui võimalik, et vältida*** kogu ***nende*** olelusringi jooksul ***kahjulikku mõju*** inimeste tervisele ***või*** keskkonnale.
[47] Komisjoni 14. novembri 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Kestlikkust toetav kemikaalistrateegia. Mürgivaba keskkonna loomise suunas“, COM(2020) 667 final.	[47] Komisjoni 14. novembri 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Kestlikkust toetav kemikaalistrateegia. Mürgivaba keskkonna loomise suunas“, COM(2020) 667 final.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 14

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(14) Sõidukid tuleks konstrueerida ja toota viisil, mis piirab probleemsete ainete sisaldust. Komisjon märkis 14. oktoobri 2020. aasta teatises „Kestlikkust toetav kemikaalistrateegia. Mürgivaba keskkonna suunas“[47] (edaspidi „kestlikkust toetav kemikaalistrateegia“), et probleemsete ainete kasutamist tuleb minimeerida ja need võimaluse korral asendada, lõpetades järk-järgult eelkõige tarbekaupades selliste kõige kahjulikumate kemikaalide kasutamise, mis ei ole ühiskondlikust seisukohast nii olulised. Seega tuleks minimeerida probleemsete ainete sisaldust sõidukites või sõidukite mis tahes tarvikutes või osades kasutatavates materjalides, et sõidukid ja sõidukitest ringlussevõetud materjalid ei mõjuks kogu oma olelusringi jooksul kahjulikult ***inimeste*** tervisele ega keskkonnale.	(14) Sõidukid tuleks konstrueerida ja toota viisil, mis piirab probleemsete ainete sisaldust. Komisjon märkis 14. oktoobri 2020. aasta teatises „Kestlikkust toetav kemikaalistrateegia. Mürgivaba keskkonna suunas“[47] (edaspidi „kestlikkust toetav kemikaalistrateegia“), et probleemsete ainete kasutamist tuleb ***kooskõlas terviseühtsuse põhimõttega*** minimeerida ja need võimaluse korral asendada, lõpetades järk-järgult eelkõige tarbekaupades selliste kõige kahjulikumate kemikaalide kasutamise, mis ei ole ühiskondlikust seisukohast nii olulised. Seega tuleks minimeerida probleemsete ainete sisaldust sõidukites või sõidukite mis tahes tarvikutes või osades kasutatavates materjalides, et sõidukid ja sõidukitest ringlussevõetud materjalid ei mõjuks kogu oma olelusringi jooksul kahjulikult tervisele ega keskkonnale.
[47] Komisjoni 14. novembri 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Kestlikkust toetav kemikaalistrateegia. Mürgivaba keskkonna loomise suunas“***,*** COM(2020) ***667 final***.	[47] Komisjoni 14. novembri 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Kestlikkust toetav kemikaalistrateegia. Mürgivaba keskkonna loomise suunas“ ***(***COM(2020) ***0667)***.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 15

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(15) Direktiiviga 2000/53/EÜ juba piiratakse plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja	(15) Direktiiviga 2000/53/EÜ juba piiratakse plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja

kuuevalentse kroomi kasutamist sõidukites ning nähakse ette erandid, mille korral selliseid aineid võib kasutada teatavates rakendustes. Käesolevas määruses peaks need kehtivad normid üle võtma. Kuid kemikaale käsitlevate õigusaktide sidususe tagamiseks tuleks piiranguid, mis on seotud muude ainete turulelaskmise ja kasutamisega sõidukites, käsitleda Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1907/2006 kohaselt[48]. Samuti tuleks kõnealuse määruse alusel kehtestada piirangud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1021[49] reguleeritud ainete kasutamisele. ***Seepärast ei tohiks käesoleva määrusega anda võimalust piirata sõidukites muid aineid peale plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi.***	kuuevalentse kroomi kasutamist sõidukites ning nähakse ette erandid, mille korral selliseid aineid võib kasutada teatavates rakendustes. Käesolevas määruses peaks need kehtivad normid üle võtma. Kuid kemikaale käsitlevate õigusaktide sidususe tagamiseks tuleks piiranguid, mis on seotud muude ainete turulelaskmise ja kasutamisega sõidukites, käsitleda Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1907/2006 kohaselt[48]. Samuti tuleks kõnealuse määruse alusel kehtestada piirangud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1021[49] reguleeritud ainete kasutamisele.
[48] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1907/2006, mis käsitleb kemikaalide registreerimist, hindamist, autoriseerimist ja piiramist (REACH) ning millega asutatakse Euroopa Kemikaaliamet, muudetakse direktiivi 1999/45/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 793/93 ja komisjoni määrus (EÜ) nr 1488/94 ning samuti nõukogu direktiiv 76/769/EMÜ ja komisjoni direktiivid 91/155/EMÜ, 93/67/EMÜ, 93/105/EÜ ja 2000/21/EÜ (ELT L 396, 30.12.2006, lk 1).	[48] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. detsembri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1907/2006, mis käsitleb kemikaalide registreerimist, hindamist, autoriseerimist ja piiramist (REACH) ning millega asutatakse Euroopa Kemikaaliamet, muudetakse direktiivi 1999/45/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 793/93 ja komisjoni määrus (EÜ) nr 1488/94 ning samuti nõukogu direktiiv 76/769/EMÜ ja komisjoni direktiivid 91/155/EMÜ, 93/67/EMÜ, 93/105/EÜ ja 2000/21/EÜ (ELT L 396, 30.12.2006, lk 1).
[49] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1021 püsivate orgaaniliste saasteainete kohta (ELT L 169, 25.6.2019, lk 45).	[49] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1021 püsivate orgaaniliste saasteainete kohta (ELT L 169, 25.6.2019, lk 45).

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 15 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(15a) Pidades silmas sõidukites sisalduvate või nende valmistamisel kasutatavate ainete edasist piiramist, on määrusega (EÜ) nr 1907/2006 asutatud Euroopa Kemikaaliameti (edaspidi „amet“) (REACH) veebilehel avaldatud REACHi hindamise ühises tegevuskavas kavandatud ainete hindamise kontekstis asjakohane kaardistada probleemsed ained, mis on määratletud kestlikkust toetavas kemikaalistrateegias kui ained, millel on krooniline mõju tervisele või keskkonnale, näiteks kandidaatainete loetelus olevad ained, mis lõpptulemusena on kantud määruse (EÜ) nr 1907/2006 XIV lisasse ja määruse (EÜ) nr 1272/2008 VI lisasse, kuid ka ained, mis takistavad ohutu ja kvaliteetse teisese toorme ringlussevõttu.

Or. en

Muudatusettepanek 255
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 16

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(16) Direktiivis 2000/53/EÜ on sätestatud erandid piirangutest plii ja kaadmiumi kasutamisele sõidukiakudes ning need võetakse käesoleva määrusega üle. Ainete kasutamist akudes reguleeritakse siiski põhjalikult Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 2023/***[patareisid ja akusid käsitlev määrus]***[50]. Seepärast tuleks selliste ainetega tegeleda ning nende kasutamise piirangud ja piirangutega seotud erandid	(16) Direktiivis 2000/53/EÜ on sätestatud erandid piirangutest plii ja kaadmiumi kasutamisele sõidukiakudes ning need võetakse käesoleva määrusega üle. Ainete kasutamist akudes reguleeritakse siiski põhjalikult Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 2023/***1542***[50]. Seepärast tuleks selliste ainetega tegeleda ning nende kasutamise piirangud ja piirangutega seotud erandid tuleks vajaduse korral kõnealusesse

tuleks vajaduse korral kõnealusesse määrusesse üle kanda ning neid ei tohiks käesoleva määrusega reguleerida. Enne selliste piirangute kehtestamist määruses (EL) nr 2023/[patareisid ja akusid käsitlev määrus] tuleks kõnealuse määruse alusel teha põhjalik hindamine, kas ja millises ulatuses on veel vaja erand teha.

määrusesse üle kanda ning neid ei tohiks käesoleva määrusega reguleerida. Enne selliste piirangute kehtestamist määruses (EL) nr 2023/[patareisid ja akusid käsitlev määrus] tuleks kõnealuse määruse alusel teha põhjalik hindamine, kas ja millises ulatuses on veel vaja erand teha.

---

[50] Euroopa Parlamendi ja nõukogu [kuupäev] 2023. aasta määrus, mis käsitleb patareisid ja akusid ning patarei- ja akujäätmeid ning millega muudetakse direktiivi 2008/98/EÜ ja määrust (EL) 2019/1020 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/66/EÜ (ELT L [...]).
Ettepanek:

[50] Euroopa Parlamendi ja nõukogu [kuupäev] 2023. aasta määrus, mis käsitleb patareisid ja akusid ning patarei- ja akujäätmeid ning millega muudetakse direktiivi 2008/98/EÜ ja määrust (EL) 2019/1020 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/66/EÜ (ELT L [...]).
Ettepanek:

Or. en

Muudatusettepanek 256
Christine Singer

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(17) Teaduse ja tehnika arengu arvessevõtmiseks peaks komisjonil jätkuvalt olema volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva määruse alusel sõidukites plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi kasutamise piirangutest tehtavaid erandeid. Selliste erandite muutmisele või väljajätmisele peaks eelnema sellise muudatuse sotsiaal-majandusliku mõju hindamine, mida direktiivis 2000/53/EÜ ei ole sätestatud, sealhulgas alternatiivsete ainete kättesaadavuse ning inimeste tervisele ja keskkonnale avalduva mõju hindamine kogu sõidukite olelusringi kestel. Selleks et tagada käesoleva määruse muutmise tehniliste, teaduslike ja	(17) Teaduse ja tehnika arengu arvessevõtmiseks peaks komisjonil jätkuvalt olema volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva määruse alusel sõidukites plii, elavhõbeda, kaadmiumi ja kuuevalentse kroomi kasutamise piirangutest tehtavaid erandeid. Selliste erandite muutmisele või väljajätmisele peaks eelnema sellise muudatuse sotsiaal-majandusliku mõju hindamine, mida direktiivis 2000/53/EÜ ei ole sätestatud, sealhulgas alternatiivsete ainete kättesaadavuse ning inimeste tervisele ja keskkonnale avalduva mõju hindamine kogu sõidukite olelusringi kestel. ***Enne sellise delegeeritud õigusakti vastuvõtmist peaks komisjon***

haldusaspektide puhul tulemuslik otsustamine, koordineerimine ja haldamine seoses ainete kasutamise piirangutega sõidukites, peaks Euroopa Kemikaaliamet abistama komisjoni sellises hindamises.	***konsulteerima asjaomaste ekspertide ja sidusrühmadega tagamaks, et lisaks inimeste ja keskkonnatervisele avalduvale mõjule võetakse arvesse ka laiemat sotsiaal-majanduslikku mõju.*** Selleks et tagada käesoleva määruse muutmise tehniliste, teaduslike ja haldusaspektide puhul tulemuslik otsustamine, koordineerimine ja haldamine seoses ainete kasutamise piirangutega sõidukites, peaks Euroopa Kemikaaliamet abistama komisjoni sellises hindamises.

Or. en

Selgitus

Komisjonil ei ole alati vajalikke eksperditeadmisi, eriti tehniliste üksikasjade ja praktikas rakendamise osas.

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(17a) Selleks et tagada, et sõidukites kasutatavate või romusõidukites sisalduvate ainetega, mis kujutavad endast vastuvõetamatut riski inimeste tervisele või keskkonnale, saaks nõuetekohaselt tegeleda, tuleks komisjonile anda õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte, et muuta sõidukites kasutatavate ainete piiranguid.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 18

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(18) Ringluse suurendamiseks autotööstuses tuleks sõidukeid üha enam konstrueerida ja toota nii, et esmase tooraine asemel kasutataks ringlussevõetud materjale. Ringlussevõetud materjalide kasutamine võimaldab materjalide ressursitõhusamat kasutamist ning vähendab CO_2 heidet tootmises ja esmaste toorainete kasutamisega seotud negatiivset keskkonnamõju. Suurem ringlus liidus turule lastavate kolmandates riikides toodetud sõidukite puhul aitab vähendada ka kasvuhoonegaaside heidet kogu maailmas, sealhulgas liidus. Samuti ***vähendab*** see esmaste toorainete tarnimisega seotud sõltuvust toorainest ja energiast ning ***tugevdab*** samal ajal teiseste toormete turgu. Kuigi puuduvad nõuded ringlussevõetud materjali kasutamise kohta üleilmsel tasandil, on paljud tootjad juba hakanud oma sõidukitesse lisama ringlussevõetud materjale. Eesmärkide ja ühtsete sätete kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse arvutamise kohta tagab õiguskindluse ja aitab kaasa ausa konkurentsi loomisele tootjate vahel. Nõudeid kohaldatakse kõigi tootjate suhtes, kes olenemata nende asukohast kavatsevad lasta sõidukeid liidu turule. Tunnistades üleilmsete väärtusahelate olulisust autotööstuses, peaks määrus võimaldama hankida teisest tooret väljastpoolt liitu.	(18) Ringluse suurendamiseks autotööstuses tuleks sõidukeid üha enam konstrueerida ja toota nii, et esmase tooraine asemel kasutataks ringlussevõetud materjale. Ringlussevõetud materjalide kasutamine võimaldab materjalide ressursitõhusamat kasutamist ning vähendab CO_2 heidet tootmises ja esmaste toorainete kasutamisega seotud negatiivset keskkonnamõju. Suurem ringlus liidus turule lastavate kolmandates riikides toodetud sõidukite puhul aitab vähendada ka kasvuhoonegaaside heidet kogu maailmas, sealhulgas liidus. Samuti ***tugevdab*** see ***liidu strateegilist autonoomiat ja konkurentsivõimet, vähendades*** esmaste toorainete tarnimisega seotud sõltuvust toorainest ja energiast***, eelkõige aidates kaasa väärtuslike kriitiliste toorainete hoidmisele liidus*** ning ***tugevdades*** samal ajal teiseste toormete turgu. Kuigi puuduvad nõuded ringlussevõetud materjali kasutamise kohta üleilmsel tasandil, on paljud tootjad juba hakanud oma sõidukitesse lisama ringlussevõetud materjale. Eesmärkide ja ühtsete sätete kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse arvutamise kohta tagab õiguskindluse ja aitab kaasa ausa konkurentsi loomisele tootjate vahel. Nõudeid kohaldatakse kõigi tootjate suhtes, kes olenemata nende asukohast kavatsevad lasta sõidukeid liidu turule. Tunnistades üleilmsete väärtusahelate olulisust autotööstuses, peaks määrus võimaldama hankida teisest tooret väljastpoolt liitu.

Or. en

Muudatusettepanek 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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 18

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(18) Ringluse suurendamiseks autotööstuses tuleks sõidukeid üha enam konstrueerida ja toota nii, et esmase tooraine asemel kasutataks ringlussevõetud materjale. Ringlussevõetud materjalide kasutamine võimaldab materjalide ressursitõhusamat kasutamist ning vähendab CO_2 heidet tootmises ja esmaste toorainete kasutamisega seotud negatiivset keskkonnamõju. Suurem ringlus liidus turule lastavate kolmandates riikides toodetud sõidukite puhul aitab vähendada ka kasvuhoonegaaside heidet kogu maailmas, sealhulgas liidus. Samuti vähendab see esmaste toorainete tarnimisega seotud sõltuvust toorainest ja energiast ning tugevdab samal ajal teiseste toormete turgu. Kuigi puuduvad nõuded ringlussevõetud materjali kasutamise kohta üleilmsel tasandil, on paljud tootjad juba hakanud oma sõidukitesse lisama ringlussevõetud materjale. Eesmärkide ja ühtsete sätete kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse arvutamise kohta tagab õiguskindluse ja aitab kaasa ausa konkurentsi loomisele tootjate vahel. Nõudeid kohaldatakse kõigi tootjate suhtes, kes olenemata nende asukohast kavatsevad lasta sõidukeid liidu turule. Tunnistades üleilmsete väärtusahelate olulisust autotööstuses, peaks määrus võimaldama hankida teisest tooret väljastpoolt liitu.	(18) Ringluse suurendamiseks autotööstuses tuleks sõidukeid üha enam konstrueerida ja toota nii, et esmase tooraine asemel kasutataks ringlussevõetud materjale***, tingimusel et ringlussevõetud materjali sisaldus ei muuda sõidukite ohutust***. Ringlussevõetud materjalide kasutamine võimaldab materjalide ressursitõhusamat kasutamist ning vähendab CO_2 heidet tootmises ja esmaste toorainete kasutamisega seotud negatiivset keskkonnamõju. Suurem ringlus liidus turule lastavate kolmandates riikides toodetud sõidukite puhul aitab vähendada ka kasvuhoonegaaside heidet kogu maailmas, sealhulgas liidus. Samuti vähendab see esmaste toorainete tarnimisega seotud sõltuvust toorainest ja energiast ning tugevdab samal ajal teiseste toormete turgu. Kuigi puuduvad nõuded ringlussevõetud materjali kasutamise kohta üleilmsel tasandil, on paljud tootjad juba hakanud oma sõidukitesse lisama ringlussevõetud materjale. Eesmärkide ja ühtsete sätete kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse arvutamise kohta tagab õiguskindluse ja aitab kaasa ausa konkurentsi loomisele tootjate vahel. Nõudeid kohaldatakse kõigi tootjate suhtes, kes olenemata nende asukohast kavatsevad lasta sõidukeid liidu turule. Tunnistades üleilmsete väärtusahelate olulisust autotööstuses, peaks määrus võimaldama hankida teisest tooret väljastpoolt liitu.

Or. en

Selgitus

Sõidukid läbivad range ohutuse ja toimivuse hindamise, et tagada neile tüübikinnitus reisijate jaoks. Ringlussevõetud materjali suure sisalduse puhul tuleb eelnevalt hinnata selle mõju

sõiduki üldisele ohutusele ja kvaliteedile.

Muudatusettepanek 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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 18

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(18) Ringluse suurendamiseks autotööstuses tuleks sõidukeid üha enam konstrueerida ja toota nii, et esmase tooraine asemel kasutataks ringlussevõetud materjale. Ringlussevõetud materjalide kasutamine võimaldab materjalide ressursitõhusamat kasutamist ning vähendab CO_2 heidet tootmises ja esmaste toorainete kasutamisega seotud negatiivset keskkonnamõju. Suurem ringlus liidus turule lastavate kolmandates riikides toodetud sõidukite puhul aitab vähendada ka kasvuhoonegaaside heidet kogu maailmas, sealhulgas liidus. Samuti vähendab see esmaste toorainete tarnimisega seotud sõltuvust toorainest ja energiast ning tugevdab samal ajal teiseste toormete turgu. Kuigi puuduvad nõuded ringlussevõetud materjali kasutamise kohta üleilmsel tasandil, on paljud tootjad juba hakanud oma sõidukitesse lisama ringlussevõetud materjale. Eesmärkide ja ühtsete sätete kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse arvutamise kohta tagab õiguskindluse ja aitab kaasa ausa konkurentsi loomisele tootjate vahel. Nõudeid kohaldatakse kõigi tootjate suhtes, kes olenemata nende asukohast kavatsevad lasta sõidukeid liidu turule. Tunnistades üleilmsete väärtusahelate olulisust autotööstuses, peaks määrus võimaldama hankida teisest tooret väljastpoolt liitu.	(18) Ringluse suurendamiseks autotööstuses tuleks sõidukeid üha enam konstrueerida ja toota nii, et esmase tooraine asemel kasutataks ringlussevõetud materjale***, tingimusel et ringlussevõetud materjali sisaldus ei muuda sõidukite ohutust***. Ringlussevõetud materjalide kasutamine võimaldab materjalide ressursitõhusamat kasutamist ning vähendab CO_2 heidet tootmises ja esmaste toorainete kasutamisega seotud negatiivset keskkonnamõju. Suurem ringlus liidus turule lastavate kolmandates riikides toodetud sõidukite puhul aitab vähendada ka kasvuhoonegaaside heidet kogu maailmas, sealhulgas liidus. Samuti vähendab see esmaste toorainete tarnimisega seotud sõltuvust toorainest ja energiast ning tugevdab samal ajal teiseste toormete turgu. Kuigi puuduvad nõuded ringlussevõetud materjali kasutamise kohta üleilmsel tasandil, on paljud tootjad juba hakanud oma sõidukitesse lisama ringlussevõetud materjale. Eesmärkide ja ühtsete sätete kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse arvutamise kohta tagab õiguskindluse ja aitab kaasa ausa konkurentsi loomisele tootjate vahel. Nõudeid kohaldatakse kõigi tootjate suhtes, kes olenemata nende asukohast kavatsevad lasta sõidukeid liidu turule. Tunnistades üleilmsete väärtusahelate olulisust autotööstuses, peaks määrus võimaldama hankida teisest tooret väljastpoolt liitu.

Or. en

Muudatusettepanek 261
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 18

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(18) Ringluse suurendamiseks autotööstuses tuleks sõidukeid üha enam konstrueerida ja toota nii, et esmase tooraine asemel kasutataks ringlussevõetud materjale. Ringlussevõetud materjalide kasutamine võimaldab materjalide ressursitõhusamat kasutamist ning vähendab CO_2 heidet tootmises ja esmaste toorainete kasutamisega seotud negatiivset keskkonnamõju. Suurem ringlus liidus turule lastavate kolmandates riikides toodetud sõidukite puhul aitab vähendada ka kasvuhoonegaaside heidet kogu maailmas, sealhulgas liidus. Samuti vähendab see esmaste toorainete tarnimisega seotud sõltuvust toorainest ja energiast ning tugevdab samal ajal teiseste toormete turgu. Kuigi puuduvad nõuded ringlussevõetud materjali kasutamise kohta üleilmsel tasandil, on paljud tootjad juba hakanud oma sõidukitesse lisama ringlussevõetud materjale. Eesmärkide ja ühtsete sätete kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse arvutamise kohta tagab õiguskindluse ja aitab kaasa ausa konkurentsi loomisele tootjate vahel. Nõudeid kohaldatakse kõigi tootjate suhtes, kes olenemata nende asukohast kavatsevad lasta sõidukeid liidu turule. Tunnistades üleilmsete väärtusahelate olulisust autotööstuses, peaks määrus võimaldama hankida teisest tooret väljastpoolt liitu.	(18) Ringluse suurendamiseks autotööstuses tuleks sõidukeid üha enam konstrueerida ja toota nii, et esmase tooraine asemel kasutataks ringlussevõetud materjale. Ringlussevõetud materjalide kasutamine võimaldab materjalide ressursitõhusamat kasutamist ning vähendab CO_2 heidet tootmises ja esmaste toorainete kasutamisega seotud negatiivset keskkonnamõju. Suurem ringlus liidus turule lastavate kolmandates riikides toodetud sõidukite puhul aitab vähendada ka kasvuhoonegaaside heidet kogu maailmas, sealhulgas liidus. Samuti vähendab see esmaste toorainete tarnimisega seotud sõltuvust toorainest ja energiast ning tugevdab samal ajal teiseste toormete turgu. Kuigi puuduvad nõuded ringlussevõetud materjali kasutamise kohta üleilmsel tasandil, on paljud tootjad juba hakanud oma sõidukitesse lisama ringlussevõetud materjale. Eesmärkide ja ühtsete sätete kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse arvutamise kohta tagab õiguskindluse ja aitab kaasa ausa konkurentsi loomisele tootjate vahel. Nõudeid kohaldatakse kõigi tootjate suhtes, kes olenemata nende asukohast kavatsevad lasta sõidukeid liidu turule***, sealhulgas siis, kui neid lastakse turule internetipõhiste kauplemiskohtade kaudu***. Tunnistades üleilmsete väärtusahelate olulisust autotööstuses, peaks määrus võimaldama hankida teisest tooret väljastpoolt liitu.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 18 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(18a) Autotööstuses peaksid ringmajandusele üleminekuga kaasnema meetmed, millega tagatakse töökohakindlus ja luuakse uusi töövõimalusi. Käesoleva määrusega peaks olema võimalik toetada töötajaid õiglase ülemineku kaudu, integreerides sotsiaalsed, majanduslikud ja keskkonnakestlikkuse aspektid.

Or. en

Muudatusettepanek 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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama 25 % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. 25 % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada	***välja jäetud***

romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud.

Or. en

Muudatusettepanek 264
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks ***uute sõidukite puhul kehtestada*** tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti ***kohustuslik eesmärk***. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama ***25*** % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. 25 % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub	(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks ***kehtestada kohustuslikud eesmärgid, et nõuda uutesse sõidukitesse*** tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti ***miinimumkoguste lisamist***. Seega peaks iga ***tüübikinnituse saanud*** sõidukitüüp ***alates sellest, kui käesoleva määruse jõustumisest on möödunud 48 kuud,*** sisaldama ***20*** % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. ***Alates sellest, kui käesoleva määruse jõustumisest on möödunud 72 kuud, peaks eesmärk olema 30 % ja*** 25 % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. ***See kaheastmeline lähenemisviis näitab tööstusele teed, tagab järkjärgulise paranemise ja võimaldab investeeringuid.***

sõidukitüübis ja on sellesse lisatud.	Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud. ***Kontrollimetoodika peaks tagama samaväärsed jäätmekäitluse ja ringlussevõtu tingimused liidus ja väljaspool liitu ning sellega võidakse nõuda nõuetele vastavuse tõendamist sertifitseerimisega, mida teeb asjakohase kvalifikatsiooniga sõltumatu ja akrediteeritud kolmas isik.***
	Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama 25 % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. 25 % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise	(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama 25 % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. 25 % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise

metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud.	metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud. ***Võrdsete tingimuste tagamiseks tuleb käsitleda asjaomaseid keskkonnaprobleeme mittediskrimineerival viisil nii liidus toodetud kui ka imporditud ringlussevõetud plasti puhul. Selleks peaksid liitu imporditud sõidukitesse integreeritud ringlussevõetud plasti kohta kehtima samaväärsed tingimused, mis puudutab heidet, liigiti kogumist ning ringlussevõtu tehnoloogiate kestlikkuse kriteeriumeid.***

Or. en

Muudatusettepanek 266
Christine Singer

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(19) Pidades silmas plasti, ***eelkõige*** romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti ***kasutuselevõttu*** sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti ***kohustuslik*** eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama 25 % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. 25 % sellest ***ringlussevõetud*** plasti ***sisalduse eesmärgist*** tuleks saavutada ***romusõidukitest*** ringlussevõetud plasti lisamisega ***asjaomasesse*** sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, ***tuleks***	(19) Pidades silmas plasti, ***eriti*** romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti ***kasutamist*** sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada ***tarbimiseelsetest ja*** tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti ***siduv*** eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama 25 % ***nii tarbimiseelsetest kui ka*** tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti***, sh biopõhist plasti***. 25 % sellest plasti ***ringlussevõtu osakaalust*** tuleks saavutada ***romusõidukite jäätmevoogudest pärit*** ringlussevõetud plasti lisamisega ***vastavasse*** sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse

komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika ***kehtestamiseks***, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse ***vastavalt*** tarbimisjärgsetest jäätmetest ***ja*** romusõidukitest taaskasutusse võetud ***sellise*** plasti osakaalu, ***mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud***.	ühetaolised rakendamistingimused, ***peaks sõltumatu eksperdirühm kehtestama*** metoodika, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse ***tarbimiseelsetest ja*** tarbimisjärgsetest jäätmetest ***ning*** romusõidukitest taaskasutusse võetud ***ja vastavasse sõidukitüüpi lisatud*** plasti osakaalu, ***võttes arvesse parimat võimalikku ringlussevõtutehnoloogiat, sealhulgas keemilist ringlussevõttu***.

Or. en

Selgitus

Komisjoni ülesanne ei peaks olema töötada välja metoodika tarbimiseelsetest ja tarbimisjärgsetest jäätmetest ning romusõidukitest taaskasutusse võetud plasti osakaalu arvutamiseks ja kontrollimiseks. Selleks sobiks paremini parimate teadmistega ekspertide sõltumatu rühm.

Muudatusettepanek 267
Laurent Castillo

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama 25 % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. 25 % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise	(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada ***tarbimiseelsetest ja*** tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama 25 % ***nii tarbimiseelsetest kui ka*** tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. 25 % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks

metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud.	komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt ***tarbimiseelsetest ja*** tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud***, ning milles võetakse arvesse parimat võimalikku ringlussevõtutehnoloogiat, sealhulgas keemilist ringlussevõttu***.

Or. en

Muudatusettepanek 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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama ***25*** % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti***. 25 % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi***. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud	(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks ***72 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist*** uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga ***uus*** sõidukitüüp sisaldama ***10*** % ***tarbimiseelsetest ja*** tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud.

sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud.

Or. en

Selgitus

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.

Muudatusettepanek 269
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama ***25*** % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. ***25*** % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised	(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama ***40*** % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. ***40*** % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised

rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud.	rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud.

Or. en

Muudatusettepanek 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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama ***25*** % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. ***25 % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi***. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse ***vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest*** taaskasutusse võetud ***sellise*** plasti osakaalu***, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud***.	(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk ***72 kuud pärast määruse jõustumist või 48 kuud pärast artikli 6 lõikes 2 osutatud rakendusakti jõustumist, olenevalt sellest, kumb kuupäev on hilisem***. Seega peaks iga ***uus*** sõidukitüüp sisaldama ***10*** % tarbimisjärgsetest ***ja tarbimiseelsetest*** plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse taaskasutusse võetud plasti osakaalu ***tehnoloogianeutraalse lähenemisviisi järgi***.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama 25 % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. 25 % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda ***rakendamisvolitused*** sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud.	(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama 25 % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. 25 % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda ***delegeerimisvolitused*** sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud.

Or. en

Muudatusettepanek 272
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama ***25*** % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. 25 % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud.	(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama ***30*** % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. 25 % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada	(19) Pidades silmas plasti, eelkõige romusõidukitest pärit plasti ringlussevõtu madalat määra ja plastijäätmete muude töötlemisviiside üldist negatiivset mõju, on asjakohane suurendada ringlussevõetud plasti kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks uute sõidukite puhul kehtestada

tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama ***25*** % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. ***25*** % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud.	tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlussevõetud plasti kohustuslik eesmärk. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama ***15*** % tarbimisjärgsetest plastijäätmetest ringlussevõetud plasti. ***15*** % sellest ringlussevõetud plasti sisalduse eesmärgist tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud plasti lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise plasti osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud.

Or. fr

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(19a) Selleks et hoogustada innovatsiooni ja biopõhiste lahenduste turgu, peaks komisjon hiljemalt 96 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist avaldama sõidukites kasutatava biopõhise plasti tehnoloogilise arengu ja keskkonnatoime ülevaate ning asjakohasel juhul esitama seadusandliku ettepaneku, et võtta kasutusele kestlikkusnõuded ja erieesmärgid.

Or. en

Muudatusettepanek 275
Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 19 b (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(19b) Käesolevas määruses sätestatud ringlussevõetud plasti sisalduse miinimumeesmärgid hõlmavad ELis ringlussevõetud plastijäätmeid või plastijäätmeid, mis on pärit kolmandast riigist, kus kohaldatakse jäätmekäitluse ja ringlussevõtu tavasid kooskõlas asjakohaste ELi õigusaktidega. Nõuetele vastavust kontrollib ja dokumenteerib akrediteeritud kolmas isik.

Or. en

Selgitus

Ringlussevõetud materjali sisalduse eesmärkide seadmisel ei ole positiivset mõju keskkonnale ega ELi konkurentsivõimele ja strateegilisele autonoomiale, kui ringlussevõetud materjal ei ole pärit EList või kolmandast riigist, kus toodetakse ringlussevõetud materjali vastavalt kontrollitud ELi sotsiaalsetele, keskkonna- ja ohutusstandarditele. Kolmandate riikide esmase, rohepestud või madala kvaliteediga ringlussevõetud materjali import kahjustab ELi eesmärke ja sihte.

Muudatusettepanek 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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud CO_2 jalajälje vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290	***välja jäetud***

vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest terasejäätmetest ringlussevõetud terase minimaalne osakaal. Tulevase eesmärgi kehtestamisele peaks eelnema komisjoni spetsiaalne uuring, mis hõlmab kõiki selle eesmärgi teostatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna- ja majanduslikke tegureid. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmetest taaskasutusse võetud terase osakaalu.

Or. en

Selgitus

Ringlussevõetud terase eesmärgi lisamise ettepanekul oleks ebaproportsionaalne mõju sõidukite taskukohasusele.

Muudatusettepanek 277
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud CO_2 jalajälje vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, ***tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava*** tarbimisjärgsetest	(20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud CO_2 jalajälje vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, ***vähendada energiatarbimist ja -kulusid ning suurendada vastupanuvõimet, vähendades sõltuvust esmase tooraine tarnetest, on asjakohane suurendada ringlussevõetud terase kasutuselevõttu sõidukites. Selleks***

terasejäätmetest ringlussevõetud terase ***minimaalne osakaal***. ***Tulevase eesmärgi kehtestamisele peaks eelnema komisjoni spetsiaalne uuring, mis hõlmab kõiki selle eesmärgi teostatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna- ja majanduslikke tegureid***. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmetest taaskasutusse võetud terase osakaalu.

tuleks kehtestada eesmärgid tarbimisjärgsetest ***jäätmetest ringlussevõetud*** terase ***miinimumkoguste kohta, mis tuleb lisada uutesse sõidukitesse***. ***Seega peaks iga tüübikinnituse saanud sõidukitüüp alates sellest, kui käesoleva määruse jõustumisest on möödunud 48 kuud, sisaldama 30 % tarbimisjärgselt ringlussevõetud terast ning alates sellest, kui käesoleva määruse jõustumisest on möödunud 108 kuud, sisaldama 40 % tarbimisjärgselt ringlussevõetud terast. 75 % nendest ringlussevõetud terase sisalduse eesmärkidest tuleks saavutada romusõidukitest ringlussevõetud terase lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi***. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmetest ***ja romusõidukitest*** taaskasutusse võetud terase osakaalu. ***Kontrollimetoodika peaks tagama samaväärsed jäätmekäitluse ja ringlussevõtu tingimused liidus ja väljaspool liitu ning sellega võidakse nõuda nõuetele vastavuse tõendamist sertifitseerimisega, mida teeb asjakohase kvalifikatsiooniga sõltumatu ja akrediteeritud kolmas isik.***

Or. en

Muudatusettepanek 278
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites	(20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites

on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud CO_2 jalajälje vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava ***tarbimisjärgsetest terasejäätmetest ringlussevõetud*** terase minimaalne osakaal. Tulevase eesmärgi kehtestamisele peaks eelnema komisjoni spetsiaalne uuring, mis hõlmab kõiki selle eesmärgi teostatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna- ja majanduslikke tegureid. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda ***rakendamisvolitused*** sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmetest taaskasutusse võetud terase osakaalu.

on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud CO_2 jalajälje vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks ***kehtestada sihttase tarbimisjärgsetest jäätmetest saadud terase kasutamiseks uutes sõidukites. Ühtlasi tuleks*** komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava ***vähese CO_2 heitega*** terase minimaalne osakaal. Tulevase eesmärgi kehtestamisele peaks eelnema komisjoni spetsiaalne uuring, mis hõlmab kõiki selle eesmärgi teostatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna- ja majanduslikke tegureid. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda ***delegeerimisvolitused*** sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmetest taaskasutusse võetud ***terase ja vähese CO_2 heitega*** terase osakaalu.

Or. en

Muudatusettepanek 279
Dennis Radtke

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud CO_2 jalajälje vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks komisjonile	(20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud CO_2 jalajälje vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks komisjonile

anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest terasejäätmetest ringlussevõetud terase minimaalne osakaal. Tulevase eesmärgi kehtestamisele peaks eelnema komisjoni spetsiaalne uuring, mis hõlmab kõiki selle eesmärgi teostatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna- ja majanduslikke tegureid. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmetest taaskasutusse võetud terase osakaalu.	anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava ***vähese CO_2 heitega terase ja*** tarbimisjärgsetest terasejäätmetest ringlussevõetud terase minimaalne osakaal. Tulevase eesmärgi kehtestamisele peaks eelnema komisjoni spetsiaalne uuring, mis hõlmab kõiki selle eesmärgi teostatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna- ja majanduslikke tegureid ***ning mõju muudele terast kasutavatele sektoritele ja ülemaailmsetele kasvuhoonegaaside heitkogustele***. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmetest taaskasutusse võetud terase osakaalu.

Or. en

Selgitus

Ringlussevõetud terase sisalduse suurendamine autotööstuses olukorras, kus terasejääkide kättesaadavus üldiselt ei suurene, avaldaks negatiivset mõju muudele terast kasutavatele sektoritele, kus terasejäägid ei oleks sellisel juhul enam kättesaadavad, seda nii ringlussevõetud materjali sisalduse kui ka kasvuhoonegaaside heitkoguste arvestuses (asendusmõju).

Muudatusettepanek 280
Susana Solís Pérez

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud CO_2	(20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud CO_2

jalajälje vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest terasejäätmetest ringlussevõetud terase minimaalne osakaal. Tulevase eesmärgi kehtestamisele peaks eelnema komisjoni spetsiaalne uuring, mis hõlmab kõiki selle eesmärgi teostatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna- ja majanduslikke tegureid. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmetest taaskasutusse võetud terase osakaalu.

jalajälje vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest terasejäätmetest ringlussevõetud terase minimaalne osakaal. Tulevase eesmärgi kehtestamisele peaks eelnema komisjoni spetsiaalne uuring, mis hõlmab kõiki selle eesmärgi teostatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna- ja majanduslikke tegureid ***ning mõju muudele terast kasutavatele sektoritele ja ülemaailmsetele kasvuhoonegaaside heitkogustele***. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmetest taaskasutusse võetud terase osakaalu.

Or. en

Muudatusettepanek 281
Laurent Castillo

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud CO_2 jalajälje vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada	(20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud CO_2 jalajälje vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada

sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest terasejäätmetest ringlussevõetud terase minimaalne osakaal. Tulevase eesmärgi kehtestamisele peaks eelnema komisjoni spetsiaalne uuring, mis hõlmab kõiki selle eesmärgi teostatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna- ja majanduslikke tegureid. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmetest taaskasutusse võetud terase osakaalu.	sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest terasejäätmetest ringlussevõetud terase minimaalne osakaal. Tulevase eesmärgi kehtestamisele peaks eelnema komisjoni spetsiaalne uuring, mis hõlmab kõiki selle eesmärgi teostatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna- ja majanduslikke tegureid ***ning mõju muudele terast kasutavatele sektoritele ja ülemaailmsetele kasvuhoonegaaside heitkogustele***. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmetest taaskasutusse võetud terase osakaalu.
	Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud CO_2 jalajälje vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks ***komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et*** kehtestada ***sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava*** tarbimisjärgsetest ***terasejäätmetest ringlussevõetud*** terase ***minimaalne osakaal. Tulevase eesmärgi kehtestamisele*** peaks ***eelnema komisjoni***	(20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud CO_2 jalajälje vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks kehtestada ***kohustuslik sihttase*** tarbimisjärgsetest ***jäätmetest ringlusse võetud*** terase ***kasutamiseks uutes sõidukites. Seega*** peaks ***iga sõidukitüüp sisaldama 30 % tarbimisjärgsetest terasejäätmetest ringlusse võetud terast***. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile

spetsiaalne uuring, mis hõlmab kõiki selle eesmärgi teostatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna- ja majanduslikke tegureid. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda ***rakendamisvolitused*** sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmetest taaskasutusse võetud terase osakaalu.

anda ***delegeerimisvolitused*** sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmetest taaskasutusse võetud terase osakaalu. ***Selleks et võtta arvesse vähese terasepakkumise ohtu ja hinnata kõnealuse tooraine kättesaadavust, tuleks komisjonile anda õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta sõidukites sisalduva ringlussevõetud terase minimaalse osakaalu sihttaset.***

Or. en

Muudatusettepanek 283
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud ***CO_2 jalajälje*** vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks ***komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava*** tarbimisjärgsetest terasejäätmetest ringlussevõetud terase ***minimaalne osakaal***. ***Tulevase eesmärgi kehtestamisele peaks eelnema komisjoni spetsiaalne uuring, mis hõlmab kõiki selle eesmärgi teostatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna- ja majanduslikke tegureid***. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile	(20) Autotööstus on üks suurimaid terasekasutajaid ja ringlussevõetud terase praegune kasutuselevõtt uutes sõidukites on endiselt väike. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud ***keskkonnamõju*** vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks ***kehtestada kohustuslik sihttase tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud terase kasutamiseks uutes sõidukites. Sellest tulenevalt peaks iga sõidukitüüp sisaldama kaalu alusel 40 % tarbimisjärgsetest terasejäätmetest ringlusse võetud terast. 75 % sellest ringlusse võetud terase sisalduse sihttasemest tuleks saavutada romusõidukitest ringlusse võetud terase lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi***. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused

anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmetest taaskasutusse võetud terase osakaalu.

sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest terasejäätmetest taaskasutusse võetud terase osakaalu.

Or. en

Muudatusettepanek 284
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(20a) Autotööstus on ka üks suurimaid alumiiniumikasutajaid, mille arvele langeb üle 40 % kogunõudlusest, kusjuures selle materjali kasutamine suureneb. Ringlussevõetud alumiiniumi kasutamine uutes sõidukites on praegu väike. Selleks et aidata vähendada uute sõidukite tootmisega seotud CO_2 jalajälge ja toetada autotööstuse liikumist kliimaneutraalsuse suunas, vähendada energiatarbimist ja -kulusid ning suurendada vastupanuvõimet, vähendades sõltuvust esmase tooraine tarnetest, on asjakohane suurendada ringlussevõetud alumiiniumi kasutuselevõttu sõidukites. Selleks tuleks kehtestada sihttasemed, et näha ette tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud alumiiniumi miinimumkogused, mis tuleb lisada uutesse sõidukitesse. Seega peaks iga tüübikinnituse saanud sõidukitüüp sisaldama alates 48 kuust pärast käesoleva määruse jõustumist 30 % tarbimisjärgselt ringlusse võetud alumiiniumi ning alates 108 kuust pärast käesoleva määruse jõustumist 50 % tarbimisjärgselt ringlusse võetud alumiiniumi. Vastavalt 10 % ja 25 % sellest ringlusse võetud alumiiniumi sisalduse sihttasemest tuleks saada

romusõidukitest ringlusse võetud alumiiniumi lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse vastavalt tarbimisjärgsetest jäätmetest ja romusõidukitest taaskasutusse võetud sellise alumiiniumi osakaalu, mis sisaldub sõidukitüübis ja on sellesse lisatud. Kontrollimetoodika peaks tagama samaväärsed jäätmekäitluse ja ringlussevõtu tingimused liidus ja väljaspool liitu ning sellega võidakse nõuda nõuetele vastavuse tõendamist asjakohase kvalifikatsiooniga sõltumatu ja akrediteeritud kolmanda isiku poolse sertifitseerimise kaudu. Ringlussevõetud materjali sisalduse sihttasemete kehtestamine peaks käima käsikäes konstrueerimis- ja töötlemisnõuetega, mis võimaldavad materjale lahti võtta, eemaldada ja eraldada, et säilitada sama kvaliteet ja hoida ära väärtust kahandav ümbertöötlemine.

Or. en

Muudatusettepanek 285
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 20 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(20a) Alumiinium on üks kõige tihedamini kasutatavaid materjale autotööstuses sõidukite tootmisel. Selleks et aidata kaasa uute sõidukite tootmisega seotud keskkonnamõju vähendamisele ja toetada autotööstuse üleminekut kliimaneutraalsusele, tuleks kehtestada kohustuslik sihttase tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud alumiiniumi

kasutamiseks uutes sõidukites. Seega peaks iga sõidukitüüp sisaldama kaalu alusel 50 % tarbimisjärgsetest alumiiniumijäätmetest ringlusse võetud alumiiniumi. 25 % sellest ringlusse võetud alumiiniumi sisalduse sihttasemest tuleks saavutada romusõidukitest ringlusse võetud alumiiniumi lisamisega asjaomasesse sõidukitüüpi. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse sõidukitüübis sisalduva ja sellesse lisatud tarbimisjärgsetest alumiiniumijäätmetest taaskasutusse võetud alumiiniumi osakaalu.

Or. en

Muudatusettepanek 286
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 21

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(21) Kuna sortimis- ja ringlussevõtutehnoloogiaid täiustatakse, on ringlussevõetud materjali kasutamist sõidukites võimalik suurendada selliste muude autotööstuses tavaliselt kasutatavate materjalide puhul, millel on vähearenenud teisese toorme turg, esmaste toorainete tootmisega seotud suur jalajälg või mida võetakse ringlusse piiratud määral. Seepärast on asjakohane, et komisjon hindaks, kui soovitatav ja teostatav ning millise mõjuga on eesmärkide kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse kohta neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi, püsimagnetites kasutatava boori ning alumiiniumi ja selle sulamite ***või*** magneesiumi ja selle sulamite puhul.	(21) Kuna sortimis- ja ringlussevõtutehnoloogiaid täiustatakse, on ringlussevõetud materjali kasutamist sõidukites võimalik suurendada selliste muude autotööstuses tavaliselt kasutatavate materjalide puhul, millel on vähearenenud teisese toorme turg, esmaste toorainete tootmisega seotud suur jalajälg või mida võetakse ringlusse piiratud määral. Seepärast on asjakohane, et komisjon hindaks, kui soovitatav ja teostatav ning millise mõjuga on eesmärkide kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse kohta neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi, ***nikli, koobalti ja*** püsimagnetites kasutatava boori ning alumiiniumi ja selle sulamite***,*** magneesiumi ja selle sulamite***, klaasi ja***

Selleks et oleks võimalik kehtestada konkreetseid alumiiniumi- ja magneesiumisulamite tüüpe käsitlevaid eesmärke, tuleks uuringus käsitleda nõudluse kohandamist teisese pakkumisega üldiselt ning eelkõige uurida, kas on võimalik leida kompromiss kahe võimaluse vahel: mastaabisäästu maksimeerimine, määrates kindlaks minimaalse arvu sulamirühmi, ja väärtuse säilitamise maksimeerimine, määrates kindlaks suurema arvu konkreetseid sulamitüüpe.	***kummi*** puhul. Selleks et oleks võimalik kehtestada konkreetseid alumiiniumi- ja magneesiumisulamite tüüpe käsitlevaid eesmärke, tuleks uuringus käsitleda nõudluse kohandamist teisese pakkumisega üldiselt ning eelkõige uurida, kas on võimalik leida kompromiss kahe võimaluse vahel: mastaabisäästu maksimeerimine, määrates kindlaks minimaalse arvu sulamirühmi, ja väärtuse säilitamise maksimeerimine, määrates kindlaks suurema arvu konkreetseid sulamitüüpe.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 21

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(21) Kuna sortimis- ja ringlussevõtutehnoloogiaid täiustatakse, on ringlussevõetud materjali kasutamist sõidukites võimalik suurendada selliste muude autotööstuses tavaliselt kasutatavate materjalide puhul, millel on vähearenenud teisese toorme turg, esmaste toorainete tootmisega seotud suur jalajälg või mida võetakse ringlusse piiratud määral. Seepärast on asjakohane, et komisjon hindaks, kui soovitatav ja teostatav ning millise mõjuga on eesmärkide kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse kohta neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi, püsimagnetites kasutatava boori ning alumiiniumi ja selle sulamite või magneesiumi ja selle sulamite puhul. Selleks et oleks võimalik kehtestada konkreetseid alumiiniumi- ja magneesiumisulamite tüüpe käsitlevaid eesmärke, tuleks uuringus käsitleda nõudluse kohandamist teisese pakkumisega	(21) Kuna sortimis- ja ringlussevõtutehnoloogiaid täiustatakse, on ringlussevõetud materjali kasutamist sõidukites võimalik suurendada selliste muude autotööstuses tavaliselt kasutatavate materjalide puhul, millel on vähearenenud teisese toorme turg, esmaste toorainete tootmisega seotud suur jalajälg või mida võetakse ringlusse piiratud määral. Seepärast on asjakohane, et komisjon hindaks, kui soovitatav ja teostatav ning millise mõjuga on eesmärkide kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse kohta neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi, ***nikli, koobalti,*** püsimagnetites kasutatava boori ning alumiiniumi ja selle sulamite***, vase*** või magneesiumi ja selle sulamite puhul. Selleks et oleks võimalik kehtestada konkreetseid alumiiniumi- ja magneesiumisulamite tüüpe käsitlevaid eesmärke, tuleks uuringus käsitleda nõudluse kohandamist teisese pakkumisega

üldiselt ning eelkõige uurida, kas on võimalik leida kompromiss kahe võimaluse vahel: mastaabisäästu maksimeerimine, määrates kindlaks minimaalse arvu sulamirühmi, ja väärtuse säilitamise maksimeerimine, määrates kindlaks suurema arvu konkreetseid sulamitüüpe.	üldiselt ning eelkõige uurida, kas on võimalik leida kompromiss kahe võimaluse vahel: mastaabisäästu maksimeerimine, määrates kindlaks minimaalse arvu sulamirühmi, ja väärtuse säilitamise maksimeerimine, määrates kindlaks suurema arvu konkreetseid sulamitüüpe.
	Or. en

Muudatusettepanek 288
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 21

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(21) Kuna sortimis- ja ringlussevõtutehnoloogiaid täiustatakse, on ringlussevõetud materjali kasutamist sõidukites võimalik suurendada selliste muude autotööstuses tavaliselt kasutatavate materjalide puhul, millel on vähearenenud teisese toorme turg, esmaste toorainete tootmisega seotud suur jalajälg või mida võetakse ringlusse piiratud määral. Seepärast on asjakohane, et komisjon hindaks, kui soovitatav ja teostatav ning millise mõjuga on eesmärkide kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse kohta neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi, püsimagnetites kasutatava boori ning ***alumiiniumi ja selle sulamite või*** magneesiumi ja selle sulamite puhul. Selleks et oleks võimalik kehtestada konkreetseid ***alumiiniumi- ja*** magneesiumisulamite tüüpe käsitlevaid eesmärke, tuleks uuringus käsitleda nõudluse kohandamist teisese pakkumisega üldiselt ning eelkõige uurida, kas on võimalik leida kompromiss kahe võimaluse vahel: mastaabisäästu maksimeerimine, määrates kindlaks minimaalse arvu sulamirühmi, ja väärtuse säilitamise maksimeerimine, määrates kindlaks	(21) Kuna sortimis- ja ringlussevõtutehnoloogiaid täiustatakse, on ringlussevõetud materjali kasutamist sõidukites võimalik suurendada selliste muude autotööstuses tavaliselt kasutatavate materjalide puhul, millel on vähearenenud teisese toorme turg, esmaste toorainete tootmisega seotud suur jalajälg või mida võetakse ringlusse piiratud määral. Seepärast on asjakohane, et komisjon hindaks, kui soovitatav ja teostatav ning millise mõjuga on eesmärkide kehtestamine ringlussevõetud materjali sisalduse kohta neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi, püsimagnetites kasutatava boori ning magneesiumi ja selle sulamite puhul. Selleks et oleks võimalik kehtestada konkreetseid magneesiumisulamite tüüpe käsitlevaid eesmärke, tuleks uuringus käsitleda nõudluse kohandamist teisese pakkumisega üldiselt ning eelkõige uurida, kas on võimalik leida kompromiss kahe võimaluse vahel: mastaabisäästu maksimeerimine, määrates kindlaks minimaalse arvu sulamirühmi, ja väärtuse säilitamise maksimeerimine, määrates kindlaks suurema arvu konkreetseid

suurema arvu konkreetseid sulamitüüpe.	sulamitüüpe.

Or. en

Muudatusettepanek 289
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 22

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(22) Teisese toorme vähearenenud turu hoogustamiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud alumiiniumi ja selle sulamite, magneesiumi ja selle sulamite, neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi või boori miinimumosakaal. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse tarbimisjärgsetest jäätmetest taaskasutusse võetud materjalide osakaalu sõidukitüüpides. Metoodika on vajalik tarbimisjärgsete ja tarbimiseelsete jääkide määratluste täpsustamiseks. See on asjakohane kvaliteedi parandamise ja väärtuse säilitamise stimuleerimiseks, eelkõige tarbimisjärgsete fraktsioonide puhul. Selleks et edendada CO_2 heite vähendamist suurema koguse ringlussevõetud materjali kasutamise kaudu, on vaja selgeid määratlusi tarbimisjärgsete jääkide ringlussevõtu innustamiseks, minimeerides samal ajal tarbimiseelsete jääkide kasutamist, millel on tavaliselt sama suur CO_2 jalajälg kui esmasel toorainel.	***välja jäetud***

Muudatusettepanek 290
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 22

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(22) Teisese toorme vähearenenud turu hoogustamiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud alumiiniumi ja selle sulamite, magneesiumi ja selle sulamite, neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi või boori miinimumosakaal. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse tarbimisjärgsetest jäätmetest taaskasutusse võetud materjalide osakaalu sõidukitüüpides. Metoodika on vajalik tarbimisjärgsete ja tarbimiseelsete jääkide määratluste täpsustamiseks. See on asjakohane kvaliteedi parandamise ja väärtuse säilitamise stimuleerimiseks, eelkõige tarbimisjärgsete fraktsioonide puhul. Selleks et edendada CO_2 heite vähendamist suurema koguse ringlussevõetud materjali kasutamise kaudu, on vaja selgeid määratlusi tarbimisjärgsete jääkide ringlussevõtu innustamiseks, minimeerides samal ajal tarbimiseelsete jääkide kasutamist, millel on tavaliselt sama suur CO_2 jalajälg kui esmasel toorainel.	(22) Teisese toorme vähearenenud turu hoogustamiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud alumiiniumi ja selle sulamite, magneesiumi ja selle sulamite, neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi või boori miinimumosakaal. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse tarbimisjärgsetest jäätmetest taaskasutusse võetud materjalide osakaalu sõidukitüüpides. Metoodika on vajalik tarbimisjärgsete ja tarbimiseelsete jääkide määratluste täpsustamiseks. See on asjakohane kvaliteedi parandamise ja väärtuse säilitamise stimuleerimiseks, eelkõige tarbimisjärgsete fraktsioonide puhul. Selleks et edendada CO_2 heite vähendamist suurema koguse ringlussevõetud materjali kasutamise kaudu, on vaja selgeid määratlusi tarbimisjärgsete jääkide ringlussevõtu innustamiseks, minimeerides samal ajal tarbimiseelsete jääkide kasutamist, millel on tavaliselt sama suur CO_2 jalajälg kui esmasel toorainel. ***Selle sihttaseme kehtestamisele peaks eelnema komisjoni spetsiaalne mõju-uuring, mis hõlmab kõiki selle sihttaseme saavutatavusega seotud asjakohaseid tehnilisi, keskkonna-***

ja majanduslikke tegureid.

Or. es

Muudatusettepanek 291
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 22

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(22) Teisese toorme vähearenenud turu hoogustamiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud alumiiniumi ja selle sulamite, magneesiumi ja selle sulamite, neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi ***või*** boori miinimumosakaal. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse tarbimisjärgsetest jäätmetest taaskasutusse võetud materjalide osakaalu sõidukitüüpides. Metoodika on vajalik tarbimisjärgsete ja tarbimiseelsete jääkide määratluste täpsustamiseks. See on asjakohane kvaliteedi parandamise ja väärtuse säilitamise stimuleerimiseks, eelkõige tarbimisjärgsete fraktsioonide puhul. Selleks et edendada CO_2 heite vähendamist suurema koguse ringlussevõetud materjali kasutamise kaudu, on vaja selgeid määratlusi tarbimisjärgsete jääkide ringlussevõtu innustamiseks, minimeerides samal ajal tarbimiseelsete jääkide kasutamist, millel on tavaliselt sama suur CO_2 jalajälg kui esmasel toorainel.	(22) Teisese toorme vähearenenud turu hoogustamiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud alumiiniumi ja selle sulamite, magneesiumi ja selle sulamite, neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi***, nikli, koobalti,*** boori***, klaasi ja kummi*** miinimumosakaal. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse tarbimisjärgsetest jäätmetest taaskasutusse võetud materjalide osakaalu sõidukitüüpides. Metoodika on vajalik tarbimisjärgsete ja tarbimiseelsete jääkide määratluste täpsustamiseks. See on asjakohane kvaliteedi parandamise ja väärtuse säilitamise stimuleerimiseks, eelkõige tarbimisjärgsete fraktsioonide puhul. Selleks et edendada CO_2 heite vähendamist suurema koguse ringlussevõetud materjali kasutamise kaudu, on vaja selgeid määratlusi tarbimisjärgsete jääkide ringlussevõtu innustamiseks, minimeerides samal ajal tarbimiseelsete jääkide kasutamist, millel on tavaliselt sama suur CO_2 jalajälg kui esmasel toorainel.

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 22

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(22) Teisese toorme vähearenenud turu hoogustamiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud alumiiniumi ja selle sulamite, magneesiumi ja selle sulamite, neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi või boori miinimumosakaal. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda ***rakendamisvolitused*** sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse tarbimisjärgsetest jäätmetest taaskasutusse võetud materjalide osakaalu sõidukitüüpides. Metoodika on vajalik tarbimisjärgsete ja tarbimiseelsete jääkide määratluste täpsustamiseks. See on asjakohane kvaliteedi parandamise ja väärtuse säilitamise stimuleerimiseks, eelkõige tarbimisjärgsete fraktsioonide puhul. Selleks et edendada CO_2 heite vähendamist suurema koguse ringlussevõetud materjali kasutamise kaudu, on vaja selgeid määratlusi tarbimisjärgsete jääkide ringlussevõtu innustamiseks, minimeerides samal ajal tarbimiseelsete jääkide kasutamist, millel on tavaliselt sama suur CO_2 jalajälg kui esmasel toorainel.	(22) Teisese toorme vähearenenud turu hoogustamiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud alumiiniumi ja selle sulamite, ***vase,*** magneesiumi ja selle sulamite, neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi***, nikli, koobalti*** või boori miinimumosakaal. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda ***delegeerimisvolitused*** sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse tarbimisjärgsetest jäätmetest taaskasutusse võetud materjalide osakaalu sõidukitüüpides. Metoodika on vajalik tarbimisjärgsete ja tarbimiseelsete jääkide määratluste täpsustamiseks. See on asjakohane kvaliteedi parandamise ja väärtuse säilitamise stimuleerimiseks, eelkõige tarbimisjärgsete fraktsioonide puhul. Selleks et edendada CO_2 heite vähendamist suurema koguse ringlussevõetud materjali kasutamise kaudu, on vaja selgeid määratlusi tarbimisjärgsete jääkide ringlussevõtu innustamiseks, minimeerides samal ajal tarbimiseelsete jääkide kasutamist, millel on tavaliselt sama suur CO_2 jalajälg kui esmasel toorainel.

Muudatusettepanek 293
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 22

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(22) Teisese toorme vähearenenud turu hoogustamiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud ***alumiiniumi ja selle sulamite,*** magneesiumi ja selle sulamite, neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi või boori miinimumosakaal. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse tarbimisjärgsetest jäätmetest taaskasutusse võetud materjalide osakaalu sõidukitüüpides. Metoodika on vajalik tarbimisjärgsete ja tarbimiseelsete jääkide määratluste täpsustamiseks. See on asjakohane kvaliteedi parandamise ja väärtuse säilitamise stimuleerimiseks, eelkõige tarbimisjärgsete fraktsioonide puhul. Selleks et edendada CO_2 heite vähendamist suurema koguse ringlussevõetud materjali kasutamise kaudu, on vaja selgeid määratlusi tarbimisjärgsete jääkide ringlussevõtu innustamiseks, minimeerides samal ajal tarbimiseelsete jääkide kasutamist, millel on tavaliselt sama suur CO_2 jalajälg kui esmasel toorainel.	(22) Teisese toorme vähearenenud turu hoogustamiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõidukitüüpides sisalduva ja neisse lisatava tarbimisjärgsetest jäätmetest ringlusse võetud magneesiumi ja selle sulamite, neodüümi, düsproosiumi, praseodüümi, terbiumi, samaariumi või boori miinimumosakaal. Selleks et tagada kõnealuse kohustuse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused sellise metoodika kehtestamiseks, mille alusel arvutatakse ja kontrollitakse tarbimisjärgsetest jäätmetest taaskasutusse võetud materjalide osakaalu sõidukitüüpides. Metoodika on vajalik tarbimisjärgsete ja tarbimiseelsete jääkide määratluste täpsustamiseks. See on asjakohane kvaliteedi parandamise ja väärtuse säilitamise stimuleerimiseks, eelkõige tarbimisjärgsete fraktsioonide puhul. Selleks et edendada CO_2 heite vähendamist suurema koguse ringlussevõetud materjali kasutamise kaudu, on vaja selgeid määratlusi tarbimisjärgsete jääkide ringlussevõtu innustamiseks, minimeerides samal ajal tarbimiseelsete jääkide kasutamist, millel on tavaliselt sama suur CO_2 jalajälg kui esmasel toorainel.

Or. en

Muudatusettepanek 294
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 23

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(23) Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) ***[Euroopa kriitiliste toorainete määrus]*** nõuetega[51] ja võttes arvesse, et käesolevas määruses on vaja kehtestada ringlussevõetud materjali sisaldust sõidukites ning sõidukite tarvikutes ja osades kasutatavaid kriitilisi tooraineid käsitlevad sätted, tuleks neid sätteid kohaldada määruse (EL) ***[Euroopa kriitiliste toorainete määrus]*** sätete sektoripõhise rakendamisena. See tagab mitmesuguste käesolevas määruses ette nähtud menetlustest tulenevate teavitamis-, märgistamis- ja eemaldamiskohustuste ühtlustamise ja integreerimise kohustustega muude tarvikute, osade ja materjalide puhul.	(23) Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) ***2024/1252***[51] nõuetega ja võttes arvesse, et käesolevas määruses on vaja kehtestada ringlussevõetud materjali sisaldust sõidukites ning sõidukite tarvikutes ja osades kasutatavaid kriitilisi tooraineid käsitlevad sätted, tuleks neid sätteid kohaldada määruse (EL) ***2024/1252*** sätete sektoripõhise rakendamisena. See tagab mitmesuguste käesolevas määruses ette nähtud menetlustest tulenevate teavitamis-, märgistamis- ja eemaldamiskohustuste ühtlustamise ja integreerimise kohustustega muude tarvikute, osade ja materjalide puhul.
[51] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega sätestatakse kriitiliste toorainete kindlate ja kestlike tarnete tagamise raamistik ja muudetakse määrusi (EL) 168/2013, (EL) 2018/858, 2018/1724 ja (EL) 2019/1020, COM(2023) 160 final.	[51] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega sätestatakse kriitiliste toorainete kindlate ja kestlike tarnete tagamise raamistik ja muudetakse määrusi (EL) 168/2013, (EL) 2018/858, 2018/1724 ja (EL) 2019/1020, COM(2023) 160 final.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 24

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(24) Selleks et tagada akude ringlussevõtt vastavalt määruse (EL)	(24) Selleks et tagada akude ringlussevõtt vastavalt määruse (EL)

2023/[patareisid ja akusid käsitlev määrus] nõuetele ning et elektrilisi veomootoreid, mis sisaldavad olulises koguses haruldasi muldmetalle, saaks samuti asendada ja ringlusse võtta, on vaja kehtestada uute sõidukitüüpide konstruktsiooninõuded, millega tagatakse, et tegevusloaga lammutuskojad või remondi- ja hooldusettevõtjad saavad neid akusid ja elektrilisi veomootoreid hõlpsasti eemaldada sõiduki olelusringi mis tahes etapis. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse käesolevat määrust, et vaadata läbi loetelu tarvikutest ja osadest, mis on kavandatud sõidukitest eemaldamiseks ja asendamiseks. Kõnealuse konstruktsiooninõude ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused.

2023/[patareisid ja akusid käsitlev määrus] nõuetele ning et elektrilisi veomootoreid, mis sisaldavad olulises koguses haruldasi muldmetalle, saaks samuti asendada ja ringlusse võtta, on vaja kehtestada uute sõidukitüüpide konstruktsiooninõuded, millega tagatakse, et tegevusloaga lammutuskojad või remondi- ja hooldusettevõtjad saavad neid akusid ja ***akupakke ning*** elektrilisi veomootoreid hõlpsasti eemaldada sõiduki olelusringi mis tahes etapis***. Komisjon peaks soodustama selliste konstrueerimis- ja koostemeetodite standardite väljatöötamist, mis hõlbustavad akude ning akupakkide hooldust, parandamist ja kasutusotstarbe muutmist***. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse käesolevat määrust, et vaadata läbi loetelu tarvikutest ja osadest, mis on kavandatud sõidukitest eemaldamiseks ja asendamiseks. Kõnealuse konstruktsiooninõude ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused.

Or. en

Muudatusettepanek 296
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 24

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(24) Selleks et tagada ***akude ringlussevõtt vastavalt määruse (EL) 2023/[patareisid*** ja ***akusid käsitlev määrus] nõuetele ning et elektrilisi veomootoreid***, ***mis sisaldavad olulises koguses haruldasi muldmetalle***, ***saaks samuti*** asendada ja ringlusse võtta, on vaja kehtestada uute sõidukitüüpide	(24) Selleks et tagada ***võimalus sõidukitarvikuid ja -osasid, sealhulgas akusid*** ja ***elektrilisi veomootoreid eemaldada, remontida***, ***uuendada, uuesti paigaldada***, asendada ja ringlusse võtta, on vaja kehtestada uute sõidukitüüpide konstruktsiooninõuded, millega tagatakse, et tegevusloaga lammutuskojad või

konstruktsiooninõuded, millega tagatakse, et tegevusloaga lammutuskojad või remondi- ja ***hooldusettevõtjad*** saavad neid ***akusid*** ja ***elektrilisi veomootoreid*** hõlpsasti eemaldada sõiduki olelusringi mis tahes etapis. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse käesolevat määrust, et vaadata läbi loetelu tarvikutest ja osadest, mis on kavandatud sõidukitest eemaldamiseks ja asendamiseks. Kõnealuse konstruktsiooninõude ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused.

remondi-***, hooldus-*** ja ***uuesti paigaldamise ettevõtjad*** saavad neid ***tarvikuid*** ja ***osasid*** hõlpsasti ***ja mittepurustaval viisil*** eemaldada sõiduki olelusringi mis tahes etapis***. Konstruktsiooninõuded peaksid võimaldama akude ringlussevõttu vastavalt määruse (EL) 2023/1541 nõuetele***. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse käesolevat määrust, et vaadata läbi loetelu tarvikutest ja osadest, mis on kavandatud sõidukitest eemaldamiseks ja asendamiseks. Kõnealuse konstruktsiooninõude ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 24

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(24) Selleks et tagada akude ringlussevõtt vastavalt määruse (EL) 2023/[patareisid ja akusid käsitlev määrus] nõuetele ning et elektrilisi veomootoreid, mis sisaldavad olulises koguses haruldasi muldmetalle, saaks samuti asendada ja ringlusse võtta, on vaja kehtestada uute sõidukitüüpide konstruktsiooninõuded, millega tagatakse, et tegevusloaga lammutuskojad või remondi- ja hooldusettevõtjad saavad neid akusid ja elektrilisi veomootoreid hõlpsasti eemaldada sõiduki olelusringi mis tahes etapis. Selleks et tagada akude ringlussevõtt vastavalt määruse (EL) 2023/[patareisid ja akusid käsitlev määrus]	(24) Selleks et tagada akude ringlussevõtt vastavalt määruse (EL) 2023/[patareisid ja akusid käsitlev määrus] nõuetele ning et elektrilisi veomootoreid, mis sisaldavad olulises koguses haruldasi muldmetalle, saaks samuti asendada ja ringlusse võtta, on vaja kehtestada uute sõidukitüüpide konstruktsiooninõuded ***ning tehnilisele ja digitaalsele teabele juurdepääsu käsitlevad nõuded***, millega tagatakse, et tegevusloaga lammutuskojad või remondi- ja hooldusettevõtjad saavad neid akusid ja elektrilisi veomootoreid hõlpsasti eemaldada sõiduki olelusringi mis tahes etapis. Selleks et tagada akude ringlussevõtt vastavalt määruse (EL)

nõuetele ning et elektrilisi veomootoreid, mis sisaldavad olulises koguses haruldasi muldmetalle, saaks samuti asendada ja ringlusse võtta, on vaja kehtestada uute sõidukitüüpide konstruktsiooninõuded, millega tagatakse, et tegevusloaga lammutuskojad või remondi- ja hooldusettevõtjad saavad neid akusid ja elektrilisi veomootoreid hõlpsasti eemaldada sõiduki olelusringi mis tahes etapis. Kõnealuse konstruktsiooninõude ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused.

2023/[patareisid ja akusid käsitlev määrus] nõuetele ning et elektrilisi veomootoreid, mis sisaldavad olulises koguses haruldasi muldmetalle, saaks samuti asendada ja ringlusse võtta, on vaja kehtestada uute sõidukitüüpide konstruktsiooninõuded, millega tagatakse, et tegevusloaga lammutuskojad või remondi- ja hooldusettevõtjad saavad neid akusid ja elektrilisi veomootoreid hõlpsasti eemaldada sõiduki olelusringi mis tahes etapis. Kõnealuse konstruktsiooninõude ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused.

Or. fr

Muudatusettepanek 298
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 24

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(24) Selleks et tagada akude ringlussevõtt vastavalt määruse (EL) 2023/***[patareisid ja akusid käsitlev määrus]*** nõuetele ning et elektrilisi veomootoreid, mis sisaldavad olulises koguses haruldasi muldmetalle, saaks samuti asendada ja ringlusse võtta, on vaja kehtestada uute sõidukitüüpide konstruktsiooninõuded, millega tagatakse, et tegevusloaga lammutuskojad või remondi- ja hooldusettevõtjad saavad neid akusid ja elektrilisi veomootoreid hõlpsasti eemaldada sõiduki olelusringi mis tahes etapis. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse käesolevat määrust, et vaadata läbi loetelu tarvikutest ja osadest, mis on kavandatud sõidukitest eemaldamiseks ja	(24) Selleks et tagada akude ringlussevõtt vastavalt määruse (EL) 2023/***1542*** nõuetele ning et elektrilisi veomootoreid, mis sisaldavad olulises koguses haruldasi muldmetalle, saaks samuti asendada ja ringlusse võtta, on vaja kehtestada uute sõidukitüüpide konstruktsiooninõuded, millega tagatakse, et tegevusloaga lammutuskojad või remondi- ja hooldusettevõtjad saavad neid akusid ja ***nende osasid ning*** elektrilisi veomootoreid hõlpsasti eemaldada sõiduki olelusringi mis tahes etapis. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse käesolevat määrust, et vaadata läbi loetelu tarvikutest ja osadest, mis on kavandatud sõidukitest eemaldamiseks ja asendamiseks. Kõnealuse

asendamiseks. Kõnealuse konstruktsiooninõude ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused.

konstruktsiooninõude ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused.

Or. en

Muudatusettepanek 299
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 24 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(24a) Selleks et toetada autotööstuses ringluspõhisemaid lähenemisviise ja võimaldada tarbijatel teha teadlikke valikuid, tuleks kehtestada elektrisõidukite kohustuslik parandatavuse indeks. Parandatavuse indeks peaks hõlmama sõidukite remondi ja hoolduse olulisi aspekte, nagu varuosade ja tööriistade kättesaadavus ja hind. Komisjonil peaks olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte kõnealuse indeksi kehtestamiseks kõige sobivama ülesehituse hindamise alusel.

Or. en

Muudatusettepanek 300
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 24 b (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(24b) Varuosade kättesaadavus ja taskukohasus on olulised sõidukite parandatavuse, pikaealisuse ja kestlikkuse seisukohast ning ringmajanduse

edendamiseks kooskõlas ringmajanduse tegevuskava eesmärkidega. Selleks et vähendada sõidukite enneaegset väljavahetamist ja minimeerida jäätmetekkega seotud keskkonnamõju, on vaja tagada, et kriitilise tähtsusega osad, sealhulgas akud, elektrilised veomootorid ja muud olulised osad, oleksid vähemalt mingi kindla aja jooksul pärast sõiduki turule laskmist kättesaadavad. Sõidukite vastupidavuse ja parandatavuse edendamiseks tuleks käesoleva määrusega nõuda, et tootjad tagaksid varuosade kättesaadavuse 20 aasta jooksul pärast turulelaskmise lõppu.

Or. en

Muudatusettepanek 301
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 26

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(26) Tagamaks, et ***sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite*** tootjad kehtestavad meetmed, millega tagatakse nende tootjate vastavus käesoleva määruse kohastele ringluspõhisuse nõuetele, ning motiveerimaks neid parandama turule lastavate sõidukitüüpide ringluspõhisust, peaksid nad koostama iga uue tüübi kohta tervikliku ringmajanduse strateegia ja esitama selle tüübikinnitusasutusele. See strateegia peaks põhinema sõiduki tüübikinnituse taotlemise ajal kasutatavatel või väljatöötamisel olevatel tõestatud tehnoloogiatel ning seda tuleks regulaarselt ajakohastada. Komisjon peaks autotööstuse ringluspõhisuse kohta regulaarselt aru andma, tuginedes tootjate esitatud ringmajanduse strateegiatele. Selleks et võtta arvesse tehnika ja teaduse arengut sõidukite tootmises ja romusõidukite käitlemises, autotööstuse turusuundumusi	(26) Tagamaks, et tootjad kehtestavad meetmed, millega tagatakse nende tootjate vastavus käesoleva määruse kohastele ringluspõhisuse nõuetele, ning motiveerimaks neid parandama turule lastavate sõidukitüüpide ringluspõhisust, peaksid nad koostama iga uue tüübi kohta tervikliku ringmajanduse strateegia ja esitama selle tüübikinnitusasutusele. See strateegia peaks põhinema sõiduki tüübikinnituse taotlemise ajal kasutatavatel või väljatöötamisel olevatel tõestatud tehnoloogiatel ning seda tuleks regulaarselt ajakohastada***. Komisjon peaks võtma vastu rakendusaktid, et esitada tootjatele ühiselt kokkulepitud standardid, mida kasutatakse olelusringi hindamiseks, et kvantifitseerida sõidukite tootmise ja kasutuselt kõrvaldamise keskkonnamõju ja ressursikasutus osana nende ringlusstrateegiatest***. Komisjon peaks

ja õigusnormide muudatusi, tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse lisa, mis sisaldab nõudeid ringmajanduse strateegia sisu ja selle ajakohastamiste kohta.	autotööstuse ringluspõhisuse kohta regulaarselt aru andma, tuginedes tootjate esitatud ringmajanduse strateegiatele. Selleks et võtta arvesse tehnika ja teaduse arengut sõidukite tootmises ja romusõidukite käitlemises, autotööstuse turusuundumusi ja õigusnormide muudatusi, tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse lisa, mis sisaldab nõudeid ringmajanduse strateegia sisu ja selle ajakohastamiste kohta.
	Or. en

Muudatusettepanek 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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 26

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(26) Tagamaks, et sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tootjad kehtestavad meetmed, millega tagatakse nende tootjate vastavus käesoleva määruse kohastele ringluspõhisuse nõuetele, ning motiveerimaks neid parandama turule lastavate sõidukitüüpide ringluspõhisust, peaksid nad koostama ***iga uue tüübi kohta*** tervikliku ringmajanduse strateegia ja esitama selle tüübikinnitusasutusele. See strateegia ***peaks põhinema sõiduki tüübikinnituse taotlemise ajal kasutatavatel või väljatöötamisel olevatel*** tõestatud tehnoloogiatel ***ning*** seda tuleks regulaarselt ajakohastada. Komisjon peaks autotööstuse ringluspõhisuse kohta regulaarselt aru andma, tuginedes tootjate esitatud ringmajanduse strateegiatele. Selleks et võtta arvesse tehnika ja teaduse arengut sõidukite tootmises ja romusõidukite käitlemises, autotööstuse	(26) Tagamaks, et sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tootjad kehtestavad meetmed, millega tagatakse nende tootjate vastavus käesoleva määruse kohastele ringluspõhisuse nõuetele, ning motiveerimaks neid parandama turule lastavate sõidukitüüpide ringluspõhisust, peaksid nad koostama tervikliku ringmajanduse strateegia ja esitama selle tüübikinnitusasutusele. See strateegia ***tuleks välja töötada ettevõtte tasandil ja see peaks põhinema*** tõestatud tehnoloogiatel***.*** Seda ***ringmajanduse strateegiat*** tuleks regulaarselt ajakohastada. Komisjon peaks autotööstuse ringluspõhisuse kohta regulaarselt aru andma, tuginedes tootjate esitatud ringmajanduse strateegiatele. Selleks et võtta arvesse tehnika ja teaduse arengut sõidukite tootmises ja romusõidukite käitlemises, autotööstuse turusuundumusi

turusuundumusi ja õigusnormide muudatusi, tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse lisa, mis sisaldab nõudeid ringmajanduse strateegia sisu ja selle ajakohastamiste kohta.	ja õigusnormide muudatusi, tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse lisa, mis sisaldab nõudeid ringmajanduse strateegia sisu ja selle ajakohastamiste kohta.

Or. en

Selgitus

Iga sõidukimudeli jaoks eraldi ringlusstrateegia väljatöötamine tooks kaasa ülearused protsessid, suuremad kulud ja tegevustõhususe vähenemise. Üksainus kõiki ettevõtjaid hõlmav lähenemisviis võimaldab materjalide hankimisel ja ringlussevõtul ning nende käitlemisel olelusringi lõpus kohaldada standarditud protsesse, mis võimaldab mastaabisäästu ja tõhusamat ressursikasutust.

Muudatusettepanek 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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 26

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(26) Tagamaks, et sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tootjad kehtestavad meetmed, millega tagatakse nende tootjate vastavus käesoleva määruse kohastele ringluspõhisuse nõuetele, ning motiveerimaks neid parandama turule lastavate sõidukitüüpide ringluspõhisust, peaksid nad koostama ***iga uue tüübi kohta*** tervikliku ringmajanduse strateegia ja esitama selle tüübikinnitusasutusele. See strateegia ***peaks põhinema sõiduki tüübikinnituse taotlemise ajal kasutatavatel või väljatöötamisel olevatel*** tõestatud tehnoloogiatel ***ning*** seda tuleks regulaarselt ajakohastada. Komisjon peaks autotööstuse ringluspõhisuse kohta regulaarselt aru andma, tuginedes tootjate esitatud ringmajanduse strateegiatele. Selleks et võtta arvesse tehnika ja teaduse	(26) Tagamaks, et sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite tootjad kehtestavad meetmed, millega tagatakse nende tootjate vastavus käesoleva määruse kohastele ringluspõhisuse nõuetele, ning motiveerimaks neid parandama turule lastavate sõidukitüüpide ringluspõhisust, peaksid nad koostama tervikliku ringmajanduse strateegia ja esitama selle tüübikinnitusasutusele. See strateegia ***tuleks välja töötada ettevõtte tasandil ja see peaks põhinema*** tõestatud tehnoloogiatel***.*** Seda ***ringmajanduse strateegiat*** tuleks regulaarselt ajakohastada. Komisjon peaks autotööstuse ringluspõhisuse kohta regulaarselt aru andma, tuginedes tootjate esitatud ringmajanduse strateegiatele. Selleks et võtta arvesse tehnika ja teaduse arengut

arengut sõidukite tootmises ja romusõidukite käitlemises, autotööstuse turusuundumusi ja õigusnormide muudatusi, tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse lisa, mis sisaldab nõudeid ringmajanduse strateegia sisu ja selle ajakohastamiste kohta.	sõidukite tootmises ja romusõidukite käitlemises, autotööstuse turusuundumusi ja õigusnormide muudatusi, tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse lisa, mis sisaldab nõudeid ringmajanduse strateegia sisu ja selle ajakohastamiste kohta.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 27

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(27) Selleks et suurendada läbipaistvust, mis on seotud ringlussevõetud materjalide kasutamisega autotööstuses, ja pakkuda stiimuleid ringlussevõetud materjalide sisalduse suurendamiseks, tuleks sõidukitootjatelt nõuda tehnilise dokumentatsiooni esitamist, milles näidatakse tüübikinnituse saamiseks esitatud uutes sõidukitüüpides sisalduvate ringlussevõetud materjalide osakaalu. Seda nõuet tuleks kohaldada selliste materjalide valiku suhtes, mille puhul ringlussevõetud materjali sisalduse suurenemine tooks eriti olulist keskkonnakasu. Kohustuslik deklaratsioon tuleks tüübikinnitusasutusele esitada koos muude tüübikinnitustaotluse juurde kuuluvate dokumentidega.	***välja jäetud***

Or. fr

Muudatusettepanek 305
Maria Grapini

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 28

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(28) Juurdepääs ajakohasele teabele ning õigeaegne teabevahetus sõidukitootjate ja jäätmekäitlejate vahel ***kogu*** autotööstuse väärtusahelas on oluline, et maksimeerida sõiduki tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid tootjad tagama jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatu, standardse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu teabele, mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate tarvikute, osade ja materjalide ohutut eemaldamist ja asendamist. Teave peaks suunama jäätmekäitlejaid ning remondi- ja hooldusettevõtjaid etappide kaupa ja andma selgeid juhiseid selle kohta, kuidas kasutada elektrisõidukiakudele ning elektrilistele veomootoritele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks vajalikke tööriistu või tehnoloogiaid, sealhulgas elektrisõidukiakude ohutut tühjakslaadimist võimaldavaid tööriistu või tehnoloogiaid. Samuti peaks see teave aitama identifitseerida, leida ja eemaldada tarvikud, osad ja materjalid, mis tuleks enne purustamist sõidukilt eemaldada ja keskkonnaohutuks muuta, ning tarvikud ja osad, mis sisaldavad määruses (EL) [Euroopa kriitiliste toorainete määrus] osutatud püsimagnetites kasutatavaid kriitilisi tooraineid. Seda tuleks teha tootjate loodud sideplatvormide kaudu ja teave tuleks anda tasuta, välja arvatud halduskulud. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, et tootjad on esitanud nõutud teabe. Selleks et regulaarselt ajakohastada teavet, mida tootjad peavad jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, peaks	(28) Juurdepääs ajakohasele teabele ning õigeaegne teabevahetus sõidukitootjate***, demonteerijate, taastajate, remondi-*** ja ***hooldusettevõtjate ning*** jäätmekäitlejate vahel autotööstuse väärtusahelas on oluline, et maksimeerida sõiduki tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid tootjad tagama ***demonteerijatele,*** jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatu, standardse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu teabele, ***millele on osutatud komisjoni täiendavate suuniste (mis käsitlevad vertikaalseid piiranguid mootorsõidukite müüki ja remonti ning nende varuosade turustamist käsitlevates kokkulepetes) punktis 66 ning*** mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate tarvikute, osade ja materjalide ohutut eemaldamist ja asendamist. Teave peaks suunama jäätmekäitlejaid ning remondi- ja hooldusettevõtjaid etappide kaupa ja andma selgeid juhiseid selle kohta, kuidas kasutada elektrisõidukiakudele ning elektrilistele veomootoritele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks vajalikke tööriistu või tehnoloogiaid, sealhulgas elektrisõidukiakude ohutut tühjakslaadimist võimaldavaid tööriistu või tehnoloogiaid. Samuti peaks see teave aitama identifitseerida, leida ja eemaldada tarvikud, osad ja materjalid, mis tuleks enne purustamist sõidukilt eemaldada ja keskkonnaohutuks muuta, ning tarvikud ja osad, mis sisaldavad määruses (EL) [Euroopa kriitiliste toorainete määrus] osutatud püsimagnetites kasutatavaid kriitilisi tooraineid. Seda tuleks teha tootjate loodud sideplatvormide kaudu ja

komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks.

teave tuleks anda tasuta, välja arvatud halduskulud. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, et tootjad on esitanud nõutud teabe. Selleks et regulaarselt ajakohastada teavet, mida tootjad peavad jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks.

Or. ro

Muudatusettepanek 306
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 28

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(28) Juurdepääs ajakohasele teabele ning õigeaegne teabevahetus sõidukitootjate ja jäätmekäitlejate vahel kogu autotööstuse väärtusahelas on oluline, et maksimeerida sõiduki tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid tootjad tagama jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatu, standardse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu teabele, mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate tarvikute, osade ja materjalide ohutut eemaldamist ja asendamist. Teave peaks suunama jäätmekäitlejaid ning remondi- ja hooldusettevõtjaid etappide kaupa ja andma selgeid juhiseid selle kohta, kuidas kasutada elektrisõidukiakudele ning elektrilistele veomootoritele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks vajalikke tööriistu või tehnoloogiaid, sealhulgas elektrisõidukiakude ohutut tühjakslaadimist võimaldavaid tööriistu või tehnoloogiaid. Samuti peaks see teave	(28) Juurdepääs ajakohasele teabele ning õigeaegne teabevahetus sõidukitootjate ***ning remondi-, hooldus- ja ümberehitusettevõtjate*** ja jäätmekäitlejate vahel kogu autotööstuse väärtusahelas on oluline, et maksimeerida sõiduki tarvikute ja osade ***remontimist,*** korduskasutamist, taastamist***, ümberehitamist*** ja uuendamist ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid tootjad tagama jäätmekäitlejatele ning ***ümberehitus-,*** remondi- ja hooldusettevõtjatele ***vähemalt 20 aasta jooksul pärast turulelaskmise lõpukuupäeva õigeaegse,*** piiramatu, standardse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu teabele, mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate tarvikute, osade ja materjalide ohutut ***ja mittepurustavat*** eemaldamist***, remonti, uuendamist, ümberehitamist, taastamist*** ja asendamist. Teave peaks suunama jäätmekäitlejaid ning ***ümberehitus-,*** remondi- ja hooldusettevõtjaid etappide kaupa ja andma selgeid juhiseid selle

aitama identifitseerida, leida ja eemaldada tarvikud, osad ja materjalid, mis tuleks enne purustamist sõidukilt eemaldada ja keskkonnaohutuks muuta, ning tarvikud ja osad, mis sisaldavad määruses (EL) [Euroopa kriitiliste toorainete määrus] osutatud püsimagnetites kasutatavaid kriitilisi tooraineid. Seda tuleks teha tootjate loodud sideplatvormide kaudu ja teave tuleks anda tasuta, välja arvatud halduskulud. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, et tootjad on esitanud nõutud teabe. Selleks et regulaarselt ajakohastada teavet, mida tootjad peavad jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks.

kohta, kuidas kasutada elektrisõidukiakudele ning elektrilistele veomootoritele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks vajalikke tööriistu või tehnoloogiaid, sealhulgas elektrisõidukiakude ohutut tühjakslaadimist võimaldavaid tööriistu või tehnoloogiaid. Samuti peaks see teave aitama identifitseerida, leida ja eemaldada tarvikud, osad ja materjalid, mis tuleks enne purustamist sõidukilt eemaldada ja keskkonnaohutuks muuta, ning tarvikud ja osad, mis sisaldavad määruses (EL) [Euroopa kriitiliste toorainete määrus] osutatud püsimagnetites kasutatavaid kriitilisi tooraineid. Seda tuleks teha tootjate loodud sideplatvormide kaudu ja teave tuleks anda tasuta, välja arvatud halduskulud. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, et tootjad on esitanud nõutud teabe. Selleks et regulaarselt ajakohastada teavet, mida tootjad peavad jäätmekäitlejatele ning ***ümberehitus-,*** remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks.

Or. en

Muudatusettepanek 307
Zala Tomašič, Milan Zver

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 28

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(28) Juurdepääs ajakohasele teabele ning õigeaegne teabevahetus sõidukitootjate ja jäätmekäitlejate vahel kogu autotööstuse väärtusahelas on oluline, et maksimeerida sõiduki tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid tootjad	(28) Juurdepääs ajakohasele teabele ning õigeaegne teabevahetus sõidukitootjate ja jäätmekäitlejate vahel kogu autotööstuse väärtusahelas on oluline, et maksimeerida sõiduki tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid tootjad

tagama jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatu, standardse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu teabele, mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate tarvikute, osade ja materjalide ohutut eemaldamist ja asendamist. Teave peaks suunama jäätmekäitlejaid ning remondi- ja hooldusettevõtjaid etappide kaupa ja andma selgeid juhiseid selle kohta, kuidas kasutada elektrisõidukiakudele ning elektrilistele veomootoritele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks vajalikke tööriistu või tehnoloogiaid, sealhulgas elektrisõidukiakude ohutut tühjakslaadimist võimaldavaid tööriistu või tehnoloogiaid. Samuti peaks see teave aitama identifitseerida, leida ja eemaldada tarvikud, osad ja materjalid, mis tuleks enne purustamist sõidukilt eemaldada ja keskkonnaohutuks muuta, ning tarvikud ja osad, mis sisaldavad määruses (EL) [Euroopa kriitiliste toorainete määrus] osutatud püsimagnetites kasutatavaid kriitilisi tooraineid. Seda tuleks teha tootjate loodud sideplatvormide kaudu ja teave tuleks anda tasuta, välja arvatud halduskulud. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, et tootjad on esitanud nõutud teabe. Selleks et regulaarselt ajakohastada teavet, mida tootjad peavad jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks.

tagama jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatu, standardse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu teabele, mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate tarvikute, osade ja materjalide ohutut eemaldamist ja asendamist. Teave peaks suunama jäätmekäitlejaid ning remondi- ja hooldusettevõtjaid etappide kaupa ja andma selgeid juhiseid selle kohta, kuidas kasutada elektrisõidukiakudele ning elektrilistele veomootoritele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks vajalikke tööriistu või tehnoloogiaid, sealhulgas elektrisõidukiakude ohutut tühjakslaadimist võimaldavaid tööriistu või tehnoloogiaid. Samuti peaks see teave aitama identifitseerida, leida ja eemaldada tarvikud, osad ja materjalid, mis tuleks enne purustamist sõidukilt eemaldada ja keskkonnaohutuks muuta, ning tarvikud ja osad, mis sisaldavad määruses (EL) [Euroopa kriitiliste toorainete määrus] osutatud püsimagnetites kasutatavaid kriitilisi tooraineid. ***On oluline, et intellektuaalomandi õigusi austataks nõuetekohaselt, tagades, et juurdepääs tehnilisele teabele ei kahjusta omandiõigusega kaitstud tehnoloogiaid ega ärisaladusi.*** Seda tuleks teha tootjate loodud sideplatvormide kaudu ja teave tuleks anda tasuta, välja arvatud halduskulud. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, et tootjad on esitanud nõutud teabe. Selleks et regulaarselt ajakohastada teavet, mida tootjad peavad jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks.

Or. en

Muudatusettepanek 308
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa

Corrado

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 28

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(28) Juurdepääs ajakohasele teabele ning õigeaegne teabevahetus sõidukitootjate ja jäätmekäitlejate vahel kogu autotööstuse väärtusahelas on oluline, et maksimeerida sõiduki tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid tootjad tagama jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatu, standardse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu teabele, mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate tarvikute, osade ja materjalide ohutut eemaldamist ja asendamist. Teave peaks suunama jäätmekäitlejaid ning remondi- ja hooldusettevõtjaid etappide kaupa ja andma selgeid juhiseid selle kohta, kuidas kasutada elektrisõidukiakudele ning elektrilistele veomootoritele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks vajalikke tööriistu või tehnoloogiaid, sealhulgas elektrisõidukiakude ohutut tühjakslaadimist võimaldavaid tööriistu või tehnoloogiaid. Samuti peaks see teave aitama identifitseerida, leida ja eemaldada tarvikud, osad ja materjalid, mis tuleks enne purustamist sõidukilt eemaldada ja keskkonnaohutuks muuta, ning tarvikud ja osad, mis sisaldavad määruses (EL) [Euroopa kriitiliste toorainete määrus] osutatud püsimagnetites kasutatavaid kriitilisi tooraineid. Seda tuleks teha tootjate loodud sideplatvormide kaudu ja teave tuleks anda tasuta, välja arvatud halduskulud. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, et tootjad on esitanud nõutud teabe. Selleks et regulaarselt ajakohastada teavet, mida tootjad peavad jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas	(28) Juurdepääs ajakohasele teabele ning õigeaegne teabevahetus sõidukitootjate***,*** ***remondi-*** ja ***hooldusettevõtjate ning*** jäätmekäitlejate vahel kogu autotööstuse väärtusahelas on oluline, et maksimeerida sõiduki tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid tootjad tagama jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatu, ***viivitamata, tasuta,*** standardse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu teabele, mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate tarvikute, osade ja materjalide ohutut ***ja mittepurustavat*** eemaldamist ja asendamist ***ning asjakohasel juhul remonti, taastamist ja uuendamist***. Teave peaks suunama jäätmekäitlejaid ning remondi- ja hooldusettevõtjaid etappide kaupa ja andma selgeid juhiseid selle kohta, kuidas kasutada elektrisõidukiakudele ning elektrilistele veomootoritele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks vajalikke tööriistu või tehnoloogiaid, sealhulgas elektrisõidukiakude ***ja akupakkide*** ohutut tühjakslaadimist võimaldavaid tööriistu või tehnoloogiaid. Samuti peaks see teave aitama identifitseerida, leida ja eemaldada tarvikud, osad ja materjalid, mis tuleks enne purustamist sõidukilt eemaldada ja keskkonnaohutuks muuta, ning tarvikud ja osad, mis sisaldavad määruses (EL) [Euroopa kriitiliste toorainete määrus] osutatud püsimagnetites kasutatavaid kriitilisi tooraineid. Seda tuleks teha tootjate loodud sideplatvormide kaudu ja teave tuleks anda tasuta, välja arvatud halduskulud. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, et tootjad on esitanud nõutud teabe. Selleks et regulaarselt ajakohastada teavet, mida tootjad peavad

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks.

jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks.

Or. en

Muudatusettepanek 309
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 28

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(28) Juurdepääs ajakohasele teabele ning õigeaegne teabevahetus sõidukitootjate ja jäätmekäitlejate vahel kogu autotööstuse väärtusahelas on oluline, et maksimeerida sõiduki tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid tootjad tagama jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatu, standardse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu teabele, mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate tarvikute, osade ja materjalide ohutut eemaldamist ja asendamist. Teave peaks suunama jäätmekäitlejaid ning remondi- ja hooldusettevõtjaid etappide kaupa ja andma selgeid juhiseid selle kohta, kuidas kasutada elektrisõidukiakudele ning elektrilistele veomootoritele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks vajalikke tööriistu või tehnoloogiaid, sealhulgas elektrisõidukiakude ohutut tühjakslaadimist võimaldavaid tööriistu või tehnoloogiaid. Samuti peaks see teave aitama identifitseerida, leida ja eemaldada tarvikud, osad ja materjalid, mis tuleks enne purustamist sõidukilt eemaldada ja keskkonnaohutuks muuta, ning tarvikud ja osad, mis sisaldavad määruses (EL)	(28) Juurdepääs ajakohasele teabele ning õigeaegne teabevahetus sõidukitootjate***, demonteerijate, taastajate, remondi-, ümberehitus-*** ja ***hooldusettevõtjate ning*** jäätmekäitlejate vahel kogu autotööstuse väärtusahelas on oluline, et maksimeerida sõiduki tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid tootjad tagama ***demonteerijatele, ümberehitusettevõtjatele, taastajatele,*** jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatu, standardse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu teabele, mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate tarvikute, osade ja materjalide ohutut eemaldamist ja asendamist. Teave peaks suunama jäätmekäitlejaid ning remondi- ja hooldusettevõtjaid etappide kaupa ja andma selgeid juhiseid selle kohta, kuidas kasutada elektrisõidukiakudele ***ja nende koostisosadele*** ning elektrilistele veomootoritele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks vajalikke tööriistu või tehnoloogiaid, sealhulgas elektrisõidukiakude ohutut tühjakslaadimist võimaldavaid tööriistu või tehnoloogiaid. Samuti peaks see teave

[Euroopa kriitiliste toorainete määrus] osutatud püsimagnetites kasutatavaid kriitilisi tooraineid. Seda tuleks teha tootjate loodud sideplatvormide kaudu ja teave tuleks anda tasuta***, välja arvatud halduskulud***. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, et tootjad on esitanud nõutud teabe. Selleks et regulaarselt ajakohastada teavet, mida tootjad peavad jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks.

aitama identifitseerida, leida ja eemaldada tarvikud, osad ja materjalid, mis tuleks enne purustamist sõidukilt eemaldada ja keskkonnaohutuks muuta, ning tarvikud ja osad, mis sisaldavad määruses (EL) ***2024/1252*** osutatud püsimagnetites kasutatavaid kriitilisi tooraineid. Seda tuleks teha tootjate loodud sideplatvormide kaudu ja teave tuleks anda tasuta. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, et tootjad on esitanud nõutud teabe. Selleks et regulaarselt ajakohastada teavet, mida tootjad peavad jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks.

Or. en

Muudatusettepanek 310
Jens Gieseke, Paulius Saudargas

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 28

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(28) Juurdepääs ajakohasele teabele ning õigeaegne teabevahetus sõidukitootjate ja jäätmekäitlejate vahel kogu autotööstuse väärtusahelas on oluline, et maksimeerida sõiduki tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid tootjad tagama jäätmekäitlejatele ***ning*** remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatu, standardse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu teabele, mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate tarvikute, osade ja materjalide ohutut eemaldamist ja asendamist. Teave peaks suunama jäätmekäitlejaid ning remondi- ja hooldusettevõtjaid etappide kaupa ja	(28) Juurdepääs ajakohasele teabele ning õigeaegne teabevahetus sõidukitootjate ja jäätmekäitlejate vahel kogu autotööstuse väärtusahelas on oluline, et maksimeerida sõiduki tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid tootjad tagama jäätmekäitlejatele ***ja ümberehitusettevõtjatele,*** remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatu, standardse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu***, nt autotööstuses kasutatavate olemasolevate vahendite kaudu,*** teabele, mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate tarvikute, osade ja materjalide ohutut eemaldamist ja asendamist. Teave peaks suunama

andma selgeid juhiseid selle kohta, kuidas kasutada elektrisõidukiakudele ning elektrilistele veomootoritele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks vajalikke tööriistu või tehnoloogiaid, sealhulgas elektrisõidukiakude ohutut tühjakslaadimist võimaldavaid tööriistu või tehnoloogiaid. Samuti peaks see teave aitama identifitseerida, leida ja eemaldada tarvikud, osad ja materjalid, mis tuleks enne purustamist sõidukilt eemaldada ja keskkonnaohutuks muuta, ning tarvikud ja osad, mis sisaldavad määruses (EL) [Euroopa kriitiliste toorainete määrus] osutatud püsimagnetites kasutatavaid kriitilisi tooraineid. Seda tuleks teha tootjate loodud sideplatvormide kaudu ja teave tuleks anda tasuta, välja arvatud halduskulud. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, et tootjad on esitanud nõutud teabe. Selleks et regulaarselt ajakohastada teavet, mida tootjad peavad jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks.

jäätmekäitlejaid ning remondi- ja hooldusettevõtjaid etappide kaupa ja andma selgeid juhiseid selle kohta, kuidas kasutada elektrisõidukiakudele ning elektrilistele veomootoritele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks vajalikke tööriistu või tehnoloogiaid, sealhulgas elektrisõidukiakude ohutut tühjakslaadimist võimaldavaid tööriistu või tehnoloogiaid. Samuti peaks see teave aitama identifitseerida, leida ja eemaldada tarvikud, osad ja materjalid, mis tuleks enne purustamist sõidukilt eemaldada ja keskkonnaohutuks muuta, ning tarvikud ja osad, mis sisaldavad määruses (EL) [Euroopa kriitiliste toorainete määrus] osutatud püsimagnetites kasutatavaid kriitilisi tooraineid. Seda tuleks teha tootjate loodud sideplatvormide kaudu ja teave tuleks anda tasuta, välja arvatud halduskulud. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, et tootjad on esitanud nõutud teabe. Selleks et regulaarselt ajakohastada teavet, mida tootjad peavad jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks.

Or. en

Selgitus

Ümberehitusettevõtjad on järelturul olulised osalejad.

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 28

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(28) Juurdepääs ajakohasele teabele ning	(28) Juurdepääs ajakohasele teabele ning

õigeaegne teabevahetus sõidukitootjate ja jäätmekäitlejate vahel kogu autotööstuse väärtusahelas on oluline, et maksimeerida sõiduki tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid tootjad tagama jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatu, standardse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu teabele, mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate tarvikute, osade ja materjalide ohutut eemaldamist ja asendamist. Teave peaks suunama jäätmekäitlejaid ning remondi- ja hooldusettevõtjaid etappide kaupa ja andma selgeid juhiseid selle kohta, kuidas kasutada elektrisõidukiakudele ning elektrilistele veomootoritele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks vajalikke tööriistu või tehnoloogiaid, sealhulgas elektrisõidukiakude ohutut tühjakslaadimist võimaldavaid tööriistu ***või tehnoloogiaid***. Samuti peaks see teave aitama identifitseerida, leida ja eemaldada tarvikud, osad ja materjalid, mis tuleks enne purustamist sõidukilt eemaldada ja keskkonnaohutuks muuta, ning tarvikud ja osad, mis sisaldavad määruses (EL) [Euroopa kriitiliste toorainete määrus] osutatud püsimagnetites kasutatavaid kriitilisi tooraineid. Seda tuleks teha tootjate loodud sideplatvormide kaudu ja teave tuleks anda tasuta, välja arvatud halduskulud. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, et tootjad on esitanud nõutud teabe. Selleks et regulaarselt ajakohastada teavet, mida tootjad peavad jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks.

õigeaegne teabevahetus sõidukitootjate ja jäätmekäitlejate vahel kogu autotööstuse väärtusahelas on oluline, et maksimeerida sõiduki tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist ning tagada romusõidukite kvaliteetne ringlussevõtt. Seepärast peaksid tootjad tagama jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele piiramatu, standardse ja mittediskrimineeriva juurdepääsu teabele, mis võimaldab sõidukis sisalduvate teatavate tarvikute, osade ja materjalide ohutut eemaldamist ja asendamist. Teave peaks suunama jäätmekäitlejaid ning remondi- ja hooldusettevõtjaid etappide kaupa ja andma selgeid juhiseid selle kohta, kuidas kasutada elektrisõidukiakudele ning elektrilistele veomootoritele juurdepääsuks ja nende eemaldamiseks vajalikke tööriistu või tehnoloogiaid, sealhulgas elektrisõidukiakude ohutut tühjakslaadimist võimaldavaid tööriistu***, teavet osade digitaalse kodeerimise ja selle kohta, kuidas elektrilistele veomootoritele juurde pääseda ja neid eemaldada***. Samuti peaks see teave aitama identifitseerida, leida ja eemaldada tarvikud, osad ja materjalid, mis tuleks enne purustamist sõidukilt eemaldada ja keskkonnaohutuks muuta, ning tarvikud ja osad, mis sisaldavad määruses (EL) [Euroopa kriitiliste toorainete määrus] osutatud püsimagnetites kasutatavaid kriitilisi tooraineid. Seda tuleks teha tootjate loodud sideplatvormide kaudu ja teave tuleks anda tasuta, välja arvatud halduskulud. Tüübikinnitusasutused peaksid kontrollima, et tootjad on esitanud nõutud teabe. Selleks et regulaarselt ajakohastada teavet, mida tootjad peavad jäätmekäitlejatele ning remondi- ja hooldusettevõtjatele esitama, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte V lisa muutmiseks.

Or. fr

Muudatusettepanek 312
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 28 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(28a) Määrusega (EL) 2024/1781 on kehtestatud siduvad nõuded toote vastupidavuse edendamiseks, sealhulgas keelates teatavad enneaegse vananemisega seotud tavad, nagu ebamõistlikult õrnade osade kasutamine, demonteerimistakistused ja tarkvara ühildamatus. Sõidukite pikema kasutusea edendamiseks tuleks seda lähenemisviisi käesolevas määruses korrata. Elektrisõidukite pikaajalise funktsionaalsuse, küberturvalisuse ja tehnoloogilise ühilduvuse peaks seega tagama tootjate kohustus pakkuda operatsioonisüsteemide korrapäraseid, turvalisi ja juurdepääsetavaid uuendusi. Need uuendused on tõepoolest olulised, et säilitada sõidukite jõudlus, tegeleda esilekerkivate küberturvalisuse riskidega ning võimaldada ühilduvust areneva taristu ja arenevate laadimisstandarditega.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 28 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(28a) Selleks et julgustada tootjaid

parandama sõidukite parandatavust ja andma tarbijatele läbipaistvamat teavet ostetavate sõidukite hooldus- ja remondikulude kohta, peaksid tootjad esitama iga uue sõidukitüübi kohta parandatavust käsitleva teabe.

Or. en

Muudatusettepanek 314
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 29

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(29) Sõiduki mitmesuguste tarvikute ja osade juhtimiseks kasutatakse üha enam digitaalset kodeerimist ning direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel tehti kindlaks, et selline kodeerimine võib takistada teatavate tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist. Seepärast on oluline***, et sõidukitootjatelt nõutaks teabe esitamist, mis võimaldaks professionaalsetel jäätmekäitlejatel lahendada probleemid, mida põhjustavad sellised sõiduki digitaalselt kodeeritud tarvikud ja osad, kui selline*** kodeerimine ***takistab remonti, hooldust või asendustoiminguid teises sõidukis***.	(29) Sõiduki mitmesuguste tarvikute ja osade juhtimiseks kasutatakse üha enam digitaalset kodeerimist ning direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel tehti kindlaks, et selline kodeerimine võib takistada teatavate tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist. Seepärast on oluline ***digitaalne*** kodeerimine ***ära keelata***.

Or. en

Muudatusettepanek 315
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 29

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(29) Sõiduki mitmesuguste tarvikute ja	(29) Sõiduki mitmesuguste tarvikute ja

osade juhtimiseks kasutatakse üha enam digitaalset kodeerimist ning direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel tehti kindlaks, et selline kodeerimine võib takistada teatavate tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist. Seepärast on oluline***, et sõidukitootjatelt nõutaks teabe esitamist***, ***mis võimaldaks professionaalsetel jäätmekäitlejatel lahendada probleemid, mida põhjustavad sellised sõiduki digitaalselt kodeeritud tarvikud ja osad, kui selline kodeerimine*** takistab remonti, hooldust või asendustoiminguid ***teises*** sõidukis.	osade juhtimiseks kasutatakse üha enam digitaalset kodeerimist ning direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel tehti kindlaks, et selline kodeerimine võib takistada teatavate tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist. Seepärast on oluline ***digitaalne kodeerimine ära keelata***, ***sest see*** takistab remonti, hooldust või asendustoiminguid sõidukis.
	Or. en

Muudatusettepanek 316
Alexander Bernhuber

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 29

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(29) Sõiduki mitmesuguste tarvikute ja osade juhtimiseks kasutatakse üha enam digitaalset kodeerimist ning direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel tehti kindlaks, et selline kodeerimine võib takistada teatavate tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist. Seepärast on oluline, et sõidukitootjatelt nõutaks teabe esitamist, mis võimaldaks professionaalsetel jäätmekäitlejatel lahendada probleemid, mida põhjustavad sellised sõiduki digitaalselt kodeeritud tarvikud ja osad, kui selline kodeerimine takistab remonti, hooldust või asendustoiminguid teises sõidukis.	(29) Sõiduki mitmesuguste tarvikute ja osade juhtimiseks kasutatakse üha enam digitaalset kodeerimist ning direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel tehti kindlaks, et selline kodeerimine võib takistada teatavate tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist. Seepärast on oluline, et sõidukitootjatelt nõutaks teabe esitamist, mis võimaldaks professionaalsetel jäätmekäitlejatel lahendada probleemid, mida põhjustavad sellised sõiduki digitaalselt kodeeritud tarvikud ja osad, kui selline kodeerimine takistab remonti, hooldust või asendustoiminguid teises sõidukis. ***Lisaks jäätmekäitlejatele on sellele teabele juurdepääs ka remondi- ja hooldusettevõtjatel.***
	Or. en

Selgitus

On väga oluline, et sellele teabele oleks juurdepääs ka ka remondi- ja hooldusettevõtjatel, et nad saaksid jäätmekäitlejatelt pärinevaid osi sujuvalt uude sõidukisse integreerida.

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 29

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(29) Sõiduki mitmesuguste tarvikute ja osade juhtimiseks kasutatakse üha enam digitaalset kodeerimist ning direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel tehti kindlaks, et selline kodeerimine võib takistada teatavate tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist. Seepärast on oluline, et sõidukitootjatelt nõutaks teabe esitamist, mis võimaldaks professionaalsetel jäätmekäitlejatel lahendada probleemid, mida põhjustavad sellised sõiduki digitaalselt kodeeritud tarvikud ja osad, kui selline kodeerimine takistab remonti, hooldust või asendustoiminguid teises sõidukis.	(29) Sõiduki mitmesuguste tarvikute ja osade juhtimiseks kasutatakse üha enam digitaalset kodeerimist ning direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel tehti kindlaks, et selline kodeerimine võib takistada teatavate tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist. Seepärast on oluline, et sõidukitootjatelt nõutaks teabe esitamist, mis võimaldaks professionaalsetel jäätmekäitlejatel ***ning remondi- ja hooldusettevõtjatel*** lahendada probleemid, mida põhjustavad sellised sõiduki digitaalselt kodeeritud tarvikud ja osad, kui selline kodeerimine takistab remonti, hooldust või asendustoiminguid teises sõidukis.

Or. en

Muudatusettepanek 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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 29

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(29) Sõiduki mitmesuguste tarvikute ja	(29) Sõiduki mitmesuguste tarvikute ja

osade juhtimiseks kasutatakse üha enam digitaalset kodeerimist ning direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel tehti kindlaks, et selline kodeerimine võib takistada teatavate tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist. Seepärast on oluline, et sõidukitootjatelt nõutaks teabe esitamist, mis võimaldaks professionaalsetel jäätmekäitlejatel lahendada probleemid, mida põhjustavad sellised sõiduki digitaalselt kodeeritud tarvikud ja osad, kui selline kodeerimine takistab remonti, hooldust või asendustoiminguid teises sõidukis.	osade juhtimiseks kasutatakse üha enam digitaalset kodeerimist ning direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel tehti kindlaks, et selline kodeerimine võib takistada teatavate tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist. Seepärast on oluline, et sõidukitootjatelt nõutaks teabe esitamist, mis võimaldaks professionaalsetel jäätmekäitlejatel ***ning remondi- ja hooldusettevõtjatel*** lahendada probleemid, mida põhjustavad sellised sõiduki digitaalselt kodeeritud tarvikud ja osad, kui selline kodeerimine takistab remonti, hooldust või asendustoiminguid teises sõidukis.

Or. en

Selgitus

Teabele juurdepääsu saajate hulka tuleks lisada remondi- ja hooldusettevõtjad ning juurdepääs teabele peaks hõlmama ka juurdepääsu kodeerimisele osade taasintegreerimiseks uutesse sõidukitesse.

Muudatusettepanek 319
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 29

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(29) Sõiduki mitmesuguste tarvikute ja osade juhtimiseks kasutatakse üha enam digitaalset kodeerimist ning direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel tehti kindlaks, et selline kodeerimine võib takistada teatavate tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist. Seepärast on oluline, et sõidukitootjatelt nõutaks teabe esitamist, mis võimaldaks professionaalsetel jäätmekäitlejatel lahendada probleemid, mida põhjustavad sellised sõiduki digitaalselt kodeeritud tarvikud ja osad, kui selline kodeerimine takistab remonti,	(29) Sõiduki mitmesuguste tarvikute ja osade juhtimiseks kasutatakse üha enam digitaalset kodeerimist ning direktiivi 2000/53/EÜ hindamisel tehti kindlaks, et selline kodeerimine võib takistada teatavate tarvikute ja osade korduskasutamist, taastamist ja uuendamist. Seepärast on oluline, et sõidukitootjatelt nõutaks teabe esitamist, mis võimaldaks professionaalsetel jäätmekäitlejatel ***ning remondi- ja hooldusettevõtjatel*** lahendada probleemid, mida põhjustavad sellised sõiduki digitaalselt kodeeritud tarvikud ja osad, kui

hooldust või asendustoiminguid teises sõidukis.	selline kodeerimine takistab remonti, hooldust või asendustoiminguid teises sõidukis.

Or. en

Muudatusettepanek 320
Ivars Ijabs, Svenja Hahn

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 31

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(31) Sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise hõlbustamiseks peaksid sõidukitootjad andma digivahendite kaudu täpset, täielikku ja ajakohast teavet sõiduki tarvikute ja osade ohutu eemaldamise ning asendamise kohta. Seepärast tuleks sellise teabe andmekandjana töötada välja ***ja teha kättesaadavaks sõiduki ringluspõhisuse pass viisil, mis on kooskõlas muude autotööstuses juba olemasolevate või arendatavate ning sõidukite keskkonnatoimet käsitlevate digitaalsete teabevahendite ja platvormidega, ning viia see kooskõlla määruse (EL) 2023 [patareisid ja akusid käsitlev määrus], Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [kestlike toodete ökodisaini määrus][54] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [Euro 7][55] vastavate sätetega. Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et kehtestada passi jaoks tehnilise projekti ja käitamisnõuded ning nõuded andmekandja asukoha või muu tunnuse kohta, mis võimaldab juurdepääsu passile sõidukis.***	***välja jäetud***

[54] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse kestlike toodete ökodisaininõuete sätestamise

raamistik ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/125/EÜ.

[55] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude tööajaga (Euro 7) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009.

Or. en

Muudatusettepanek 321
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 31

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(31) Sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise hõlbustamiseks peaksid sõidukitootjad andma digivahendite kaudu täpset, täielikku ja ajakohast teavet sõiduki tarvikute ***ja*** osade ***ohutu eemaldamise ning asendamise*** kohta. Seepärast tuleks sellise teabe andmekandjana töötada välja ja teha kättesaadavaks sõiduki ringluspõhisuse pass viisil, mis on kooskõlas muude autotööstuses juba olemasolevate või arendatavate ning sõidukite keskkonnatoimet käsitlevate digitaalsete teabevahendite ja platvormidega, ning viia see kooskõlla määruse (EL) 2023 [patareisid ja akusid käsitlev määrus], Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [kestlike toodete ökodisaini määrus][54] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [Euro 7][55] vastavate sätetega. Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et kehtestada passi jaoks tehnilise projekti ja käitamisnõuded ning nõuded andmekandja	(31) Sõidukite ning nende tarvikute, osade ja materjalide ***remondi, uuendamise, taastamise, moderniseerimise, asendamise ja*** olelusringi lõpus toimuva töötlemise hõlbustamiseks peaksid sõidukitootjad andma digivahendite kaudu täpset, täielikku ja ajakohast teavet sõiduki tarvikute***,*** osade ***ja materjalide*** kohta. Seepärast tuleks sellise teabe andmekandjana töötada välja ja teha kättesaadavaks sõiduki ringluspõhisuse pass viisil, mis on kooskõlas muude autotööstuses juba olemasolevate või arendatavate ning sõidukite keskkonnatoimet käsitlevate digitaalsete teabevahendite ja platvormidega***, on neisse integreeritud ning täiendab neid***, ning viia see kooskõlla määruse (EL) 2023 [patareisid ja akusid käsitlev määrus], Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [kestlike toodete ökodisaini määrus][54] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [Euro 7][55] vastavate sätetega. Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile

asukoha või muu tunnuse kohta, mis võimaldab juurdepääsu passile sõidukis.

anda rakendamisvolitused, et kehtestada passi jaoks tehnilise projekti ja käitamisnõuded ning nõuded andmekandja asukoha või muu tunnuse kohta, mis võimaldab juurdepääsu passile sõidukis.

---

[54] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse kestlike toodete ökodisaininõuete sätestamise raamistik ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/125/EÜ.

[55] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude tööajaga (Euro 7) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009.

[54] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse kestlike toodete ökodisaininõuete sätestamise raamistik ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/125/EÜ.

[55] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude tööajaga (Euro 7) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009.

Or. en

Muudatusettepanek 322
Christine Singer, Andreas Glück

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 31

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(31) Sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise hõlbustamiseks peaksid sõidukitootjad andma digivahendite kaudu täpset, täielikku ja ajakohast teavet sõiduki tarvikute ja osade ohutu eemaldamise ning asendamise kohta. Seepärast tuleks sellise teabe andmekandjana töötada välja ja teha kättesaadavaks sõiduki ringluspõhisuse pass viisil, mis on kooskõlas muude autotööstuses juba olemasolevate või arendatavate ning sõidukite keskkonnatoimet käsitlevate digitaalsete teabevahendite ja platvormidega, ning viia see kooskõlla määruse (EL) 2023 [patareisid ja akusid käsitlev määrus],	(31) Sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise hõlbustamiseks peaksid sõidukitootjad andma digivahendite kaudu täpset, täielikku ja ajakohast teavet sõiduki tarvikute ja osade ohutu eemaldamise ning asendamise kohta. Seepärast tuleks sellise teabe andmekandjana töötada välja ja teha kättesaadavaks sõiduki ringluspõhisuse pass viisil, mis on kooskõlas muude autotööstuses juba olemasolevate või arendatavate ning sõidukite keskkonnatoimet käsitlevate digitaalsete teabevahendite ja platvormidega, ning viia see kooskõlla määruse (EL) 2023 [patareisid ja akusid käsitlev määrus],

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [kestlike toodete ökodisaini määrus][54] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [Euro 7][55] vastavate sätetega. Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et kehtestada passi jaoks tehnilise projekti ja käitamisnõuded ning nõuded andmekandja asukoha või muu tunnuse kohta, mis võimaldab juurdepääsu passile sõidukis.	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [kestlike toodete ökodisaini määrus][54] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [Euro 7][55] vastavate sätetega. Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et kehtestada passi jaoks tehnilise projekti ja käitamisnõuded ning nõuded andmekandja asukoha või muu tunnuse kohta, mis võimaldab juurdepääsu passile sõidukis. ***Küll aga peab komisjon võimalikult palju minimeerima halduskoormust.***
[54] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse kestlike toodete ökodisaininõuete sätestamise raamistik ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/125/EÜ.	[54] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse kestlike toodete ökodisaininõuete sätestamise raamistik ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/125/EÜ.
[55] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude tööajaga (Euro 7) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009.	[55] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude tööajaga (Euro 7) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009.

Or. en

Selgitus

Halduskoormust tuleb hoida võimalikult väiksena.

Muudatusettepanek 323
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 31

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(31) Sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise hõlbustamiseks peaksid sõidukitootjad andma digivahendite kaudu täpset, täielikku ja ajakohast teavet sõiduki	(31) Sõidukite olelusringi lõpus toimuva töötlemise hõlbustamiseks peaksid sõidukitootjad andma digivahendite kaudu täpset, täielikku ja ajakohast teavet sõiduki

tarvikute ja osade ohutu eemaldamise ning asendamise kohta. Seepärast tuleks sellise teabe andmekandjana töötada välja ja teha kättesaadavaks sõiduki ringluspõhisuse pass viisil, mis on kooskõlas muude autotööstuses juba olemasolevate või arendatavate ning sõidukite keskkonnatoimet käsitlevate digitaalsete teabevahendite ja platvormidega, ning viia see kooskõlla määruse (EL) 2023 ***[patareisid ja akusid käsitlev määrus]***, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ***[kestlike toodete ökodisaini määrus]***[54] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [Euro 7][55] vastavate sätetega. Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et kehtestada passi jaoks tehnilise projekti ja käitamisnõuded ning nõuded andmekandja asukoha või muu tunnuse kohta, mis võimaldab juurdepääsu passile sõidukis.

tarvikute ja osade ohutu eemaldamise ning asendamise kohta. Seepärast tuleks sellise teabe andmekandjana töötada välja ja teha kättesaadavaks sõiduki ***digitaalne*** ringluspõhisuse pass viisil, mis on kooskõlas muude autotööstuses juba olemasolevate või arendatavate ning sõidukite keskkonnatoimet käsitlevate digitaalsete teabevahendite ja platvormidega, ning viia see kooskõlla määruse (EL) 2023***/1542***, Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ***(EL) 2024/1781***[54] ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse [Euro 7][55] vastavate sätetega. Selleks et tagada käesoleva määruse ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et kehtestada passi jaoks tehnilise projekti ja käitamisnõuded ning nõuded andmekandja asukoha või muu tunnuse kohta, mis võimaldab juurdepääsu passile sõidukis.

---

[54] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse kestlike toodete ökodisainինõuete sätestamise raamistik ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/125/EÜ.

[55] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude tööajaga (Euro 7) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009.

[54] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse kestlike toodete ökodisainինõuete sätestamise raamistik ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/125/EÜ.

[55] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust seoses nende heite ja akude tööajaga (Euro 7) ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 31 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(31a) Passi kavandamise ja nõude kehtestamisel peaks komisjon tagama, et teabeallikad tuginevad autotööstuses olemasolevatele platvormidele, sealhulgas demonteerimist käsitleval IDISile, IMDSile materjalideklaratsioonide jaoks või üksikutele tootjate platvormidele, mille abil jälgitakse varuosade kättesaadavust.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 33

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(33) Romusõidukite ohutu ja keskkonnahoidliku töötlemise tagamiseks peaks iga ettevõte või ettevõtja, kes kavatseb tegeleda nende sõidukite jäätmete töötlemisega, saama pädevalt asutuselt loa. Luba tuleks anda üksnes juhul, kui ettevõttel või ettevõtjal on tehniline, finants- ja organisatsiooniline suutlikkus, mida on vaja sõidukite olelusringi lõpus toimuvaks töötlemiseks viisil, mis on kooskõlas kohaldatava ELi ja siseriikliku õigusega, sealhulgas käesoleva määrusega kehtestatud konkreetsete töötlemisnõuetega. Peale selle peaks tegevusloaga lammutuskodadel olema pädevus anda välja käesoleva määruse kohaseid lammutustõendeid.	(33) ***Käesolev määrus tugineb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2008/98/EÜ sätestatud jäätmekäitlusnormidele ja üldpõhimõtetele, mida tuleks kohandada, et võtta arvesse romusõidukite eripära.*** Romusõidukite ohutu ja keskkonnahoidliku töötlemise***, sh kogumise*** tagamiseks peaks iga ettevõte või ettevõtja, kes kavatseb tegeleda nende sõidukite jäätmete töötlemisega, saama pädevalt asutuselt loa. Luba tuleks anda üksnes juhul, kui ettevõttel või ettevõtjal on tehniline, finants- ja organisatsiooniline suutlikkus, mida on vaja sõidukite olelusringi lõpus toimuvaks töötlemiseks viisil, mis on kooskõlas kohaldatava ELi ja siseriikliku õigusega, sealhulgas käesoleva määrusega kehtestatud konkreetsete töötlemisnõuetega. Peale selle peaks tegevusloaga lammutuskodadel olema pädevus anda välja käesoleva määruse kohaseid lammutustõendeid.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 33 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(33a) Liikmesriikidel peaks olema lubatud võtta oma riigisisese õiguse alusel meetmeid, millega nõutakse, et tootjad või tootjavastutusorganisatsioonid sõlmiksid oma tootjavastutuse kohustuste täitmiseks lepingud tegevusloaga lammutuskodadega. Käesoleva määruse eesmärkide saavutamiseks, sealhulgas ringmajanduse edendamiseks, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused üksikasjalike normide kehtestamiseks, millega tagatakse, et sellised lepingud saavad toimida õiglastel, läbipaistvatel ja mittediskrimineerivatel tingimustel eri tootjakategooriate ja tootjavastutusorganisatsioonide puhul.

Or. en

Muudatusettepanek 327
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 34

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(34) Direktiiviga 2000/53/EÜ on kehtestatud sõidukitootjatele põhikohustus katta osa romusõidukite kogumise kuludest. Selle kohustuse põhjal on kooskõlas põhimõttega, et saastaja maksab, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2008/98/EÜ[56] sätestatud	(34) Direktiiviga 2000/53/EÜ on kehtestatud sõidukitootjatele põhikohustus katta osa romusõidukite kogumise kuludest. Selle kohustuse põhjal on kooskõlas põhimõttega, et saastaja maksab, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2008/98/EÜ[56] sätestatud

laiendatud tootjavastutuse süsteemide üldiste miinimumnõuetega asjakohane kehtestada liidu tasandil nõuded sõidukitootjate vastutuse kohta ***romusõidukite käitlemisel. Tootjatel peaks olema laiendatud tootjavastutus*** sõidukite ***eest, mille nad on turule lasknud ja mis on jõudnud olelusringi lõpu etappi***. Laiendatud tootjavastutus peaks hõlmama kohustusi, millega tagatakse, et tootjate poolt liikmesriigi turul kättesaadavaks tehtud sõidukeid kogutakse ja töödeldakse kooskõlas käesoleva määrusega ning et selliseid sõidukeid töötlevad jäätmekäitlejad saavutavad käesoleva määrusega kehtestatud ringlussevõtu eesmärgid.

laiendatud tootjavastutuse süsteemide üldiste miinimumnõuetega asjakohane kehtestada liidu tasandil nõuded sõidukitootjate vastutuse kohta sõidukite ***käitlemisel kogu nende olelusringi jooksul***. Laiendatud tootjavastutus peaks hõlmama kohustusi, millega tagatakse, et tootjate poolt liikmesriigi turul kättesaadavaks tehtud sõidukeid kogutakse ja töödeldakse kooskõlas käesoleva määrusega ning et selliseid sõidukeid töötlevad jäätmekäitlejad saavutavad käesoleva määrusega kehtestatud ringlussevõtu eesmärgid.

---

[56] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid (ELT L 312, 22.11.2008, lk 3).

[56] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/98/EÜ, mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid (ELT L 312, 22.11.2008, lk 3).

Or. en

Muudatusettepanek 328
Beatrice Timgren

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 35

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(35) Järelevalve hõlbustamiseks selle üle, kuidas tootjad täidavad laiendatud tootjavastutuse kohustusi, peaksid liikmesriigid looma tootjate registri. Registreerimisnõuded tuleks registreerimise hõlbustamiseks ühtlustada kogu liidus, eelkõige juhul, kui tootjad teevad sõidukid kättesaadavaks eri liikmesriikides. ***Registrit tuleks kasutada ka selleks***, ***et anda pädevatele asutustele aru laiendatud tootjavastutuse kohustuste täitmisest. Samuti peaksid selle registriga***	(35) Järelevalve hõlbustamiseks selle üle, kuidas tootjad täidavad laiendatud tootjavastutuse kohustusi, peaksid liikmesriigid looma tootjate registri. Registreerimisnõuded tuleks registreerimise hõlbustamiseks ühtlustada kogu liidus, eelkõige juhul, kui tootjad teevad sõidukid kättesaadavaks eri liikmesriikides. ***Liikmesriikidel***, ***kellel on olemas riiklikud tootjaregistrid, mis vastavad käesoleva määruse nõuetele või ületavad neid, tuleks lubada jätkata nende***

seotud funktsioonid ja menetluslikud aspektid olema kooskõlas määrusega (EL) 2023/[väljaannete talitus: patareisid ja akusid käsitlev määrus], et võimaldada sõidukite tootjatel ja ***akude tootjatel kasutada sama registrit***.	***kasutamist uute üleliigsete registrite loomise asemel. Sellega tagatakse regulatiivne tõhusus*** ja ***minimeeritakse ettevõtjate tarbetut halduskoormust***.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 36

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(36) Kui tootja teeb sõidukid esimest korda turul kättesaadavaks selle liikmesriigi territooriumil, mis ei ole tootja asukoha liikmesriik, peaks tootja määrama laiendatud tootjavastutuse volitatud esindaja.	*(Ei puuduta eestikeelset versiooni.)*

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 37

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(37) Tootjatel peaks olema võimalik valida, kas nad täidavad oma laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt või kollektiivselt, st tootjavastutusorganisatsioonid täidavad neid kohustusi nende nimel. Tootjavastutusorganisatsioonid peaksid tagama nende andmete konfidentsiaalsuse, mille tootjad on neile esitanud. Selleks et	(37) Tootjatel peaks olema võimalik valida, kas nad täidavad oma laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt või kollektiivselt, st tootjavastutusorganisatsioonid täidavad neid kohustusi nende nimel. ***Liikmesriigid peaksid saama võtta meetmeid, et muuta tootjavastutusorganisatsiooni määramine kohustuslikuks.***

tagada kõigi ettevõtjate huvide nõuetekohane arvessevõtmine ja vältida seda, et jäätmekäitlejad satuvad laiendatud tootjavastutuse süsteemides tehtud otsuste korral ebasoodsasse olukorda, tuleks tagada tootjate ja jäätmekäitlejate õiglane esindatus selliste organisatsioonide juhtorganites.

Tootjavastutusorganisatsioonid peaksid tagama nende andmete konfidentsiaalsuse, mille tootjad on neile esitanud. Selleks et tagada kõigi ettevõtjate huvide nõuetekohane arvessevõtmine ja vältida seda, et jäätmekäitlejad satuvad laiendatud tootjavastutuse süsteemides tehtud otsuste korral ebasoodsasse olukorda, tuleks tagada tootjate ja jäätmekäitlejate õiglane esindatus selliste organisatsioonide juhtorganites. ***Jäätmekäitlejate suhtes tuleks kohaldada mittediskrimineerivaid valikumenetlusi ning selleks peaksid tootjavastutusorganisatsioonid tegema üldsusele teatavaks ka jäätmekäitlejate valikumenetlusega seotud teabe.***

Or. en

Muudatusettepanek 331
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 37

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(37) ***Tootjatel peaks olema võimalik valida, kas nad täidavad oma laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt või kollektiivselt, st tootjavastutusorganisatsioonid täidavad neid kohustusi nende nimel.*** Tootjavastutusorganisatsioonid peaksid tagama nende andmete konfidentsiaalsuse, mille tootjad on neile esitanud. Selleks et tagada kõigi ettevõtjate huvide nõuetekohane arvessevõtmine ja vältida seda, et jäätmekäitlejad satuvad laiendatud tootjavastutuse süsteemides tehtud otsuste korral ebasoodsasse olukorda, tuleks tagada tootjate ja jäätmekäitlejate õiglane esindatus selliste organisatsioonide juhtorganites.	(37) Tootjavastutusorganisatsioonid peaksid tagama nende andmete konfidentsiaalsuse, mille tootjad on neile esitanud. Selleks et tagada kõigi ettevõtjate huvide nõuetekohane arvessevõtmine ja vältida seda, et jäätmekäitlejad satuvad laiendatud tootjavastutuse süsteemides tehtud otsuste korral ebasoodsasse olukorda, tuleks tagada tootjate ja jäätmekäitlejate õiglane esindatus selliste organisatsioonide juhtorganites.

Or. en

Muudatusettepanek 332
Beatrice Timgren

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 37

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(37) Tootjatel peaks olema võimalik valida, kas nad täidavad oma laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt või kollektiivselt, st tootjavastutusorganisatsioonid täidavad neid kohustusi nende nimel. Tootjavastutusorganisatsioonid peaksid tagama nende andmete konfidentsiaalsuse, mille tootjad on neile esitanud. ***Selleks et tagada kõigi ettevõtjate huvide nõuetekohane arvessevõtmine ja vältida seda***, ***et jäätmekäitlejad satuvad laiendatud tootjavastutuse süsteemides tehtud otsuste korral ebasoodsasse olukorda, tuleks tagada tootjate ja jäätmekäitlejate õiglane esindatus selliste organisatsioonide juhtorganites***.	(37) Tootjatel peaks olema võimalik valida, kas nad täidavad oma laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt või kollektiivselt, st tootjavastutusorganisatsioonid täidavad neid kohustusi nende nimel. Tootjavastutusorganisatsioonid peaksid tagama nende andmete konfidentsiaalsuse, mille tootjad on neile esitanud. ***Õiguskindluse tagamiseks ei tohiks romusõidukeid liigitada subjektiivsete või automatiseeritud kriteeriumide alusel***, ***vaid selle asemel tuleks nõuda läbipaistvat õiguslikult siduvat otsust, mis põhineb nõuetekohasel menetlusel. Automaatseid haldusotsuseid ega eeldusel põhinevaid liigitusi ei tohiks kohaldada ning sõidukiomanikel peab olema õigus vaidlustada romusõidukite liigitust enne, kui nad on sunnitud oma sõidukid kasutuselt kõrvaldama***.

Or. en

Muudatusettepanek 333
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 37

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(37) ***Tootjatel peaks olema võimalik valida, kas nad täidavad*** oma laiendatud ***tootjavastutuse kohustusi individuaalselt või*** kollektiivselt, st tootjavastutusorganisatsioonid täidavad	(37) ***Tootjad peaksid täitma*** oma laiendatud ***tootjavastutusega kaasnevaid kohustusi*** kollektiivselt, st tootjavastutusorganisatsioonid täidavad neid kohustusi nende nimel.

neid kohustusi nende nimel. Tootjavastutusorganisatsioonid peaksid tagama nende andmete konfidentsiaalsuse, mille tootjad on neile esitanud. Selleks et tagada kõigi ettevõtjate huvide nõuetekohane arvessevõtmine ja vältida seda, et jäätmekäitlejad satuvad laiendatud tootjavastutuse süsteemides tehtud otsuste korral ebasoodsasse olukorda, tuleks tagada tootjate ja jäätmekäitlejate ***õiglane*** esindatus selliste organisatsioonide juhtorganites.	Tootjavastutusorganisatsioonid peaksid tagama nende andmete konfidentsiaalsuse, mille tootjad on neile esitanud. Selleks et tagada kõigi ettevõtjate huvide nõuetekohane arvessevõtmine ja vältida seda, et jäätmekäitlejad satuvad laiendatud tootjavastutuse süsteemides tehtud otsuste korral ebasoodsasse olukorda, tuleks tagada tootjate ja jäätmekäitlejate ***võrdne*** esindatus selliste organisatsioonide juhtorganites.
	Or. en

Muudatusettepanek 334
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 38

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(38) Tootjad peaksid osaliselt rahastama romusõidukite ***kogumise ja töötlemise*** kulusid, mis on vajalikud käesolevas määruses sätestatud nõuete täitmiseks***, eelkõige nende kohustuste täitmiseks, mille eesmärk on tagada sõidukitest saadud teiseste toormete kõrgem kvaliteet. Tootjate kaetavate selliste tegevustega seotud kulude täpne määr tuleks kindlaks määrata, võttes arvesse tegevusloaga lammutuskodade ja teiste jäätmekäitlejate tulusid, mis on saadud kasutatud varuosade või osade ning romusõidukitest pärit teiseste toormete müügist. Selleks peaksid pädevad asutused koostöös tootjate ja jäätmekäitlejatega jälgima kogumis-, ringlussevõtu- ja töötlemistoimingute keskmisi kulusid ning tootjate tehtavate maksete määra, et tagada kulude õiglane jaotamine kõigi huvitatud ettevõtjate vahel.***	(38) Tootjad peaksid ***oma laiendatud tootjavastutuse kaudu*** osaliselt rahastama romusõidukite ***käitlemise eesmärgil nende kogumise*** kulusid, mis on vajalikud käesolevas määruses sätestatud nõuete täitmiseks.
	Or. es

Muudatusettepanek 335
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 39

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(39) Tootjate tehtavad maksed peaksid katma ka kulud, mis on seotud romusõidukite kogumist suurendavate teavituskampaaniatega, lammutustõendite väljaandmise ja üleandmise teavitussüsteemi loomisega ning andmete kogumise ja pädevatele asutustele esitamisega. Kõik need meetmed on hädavajalikud romusõidukite nõuetekohaseks käitlemiseks, eelkõige selleks, et jälgida sõidukeid, mille eest vastutavad käesoleva määruse kohaselt tootjad.	(39) Tootjate tehtavad maksed peaksid katma ka kulud, mis on seotud romusõidukite kogumist suurendavate ***ja sõidukite kasutamisest tulenevat keskkonnamõju vähendavate*** teavituskampaaniatega, lammutustõendite väljaandmise ja üleandmise teavitussüsteemi loomisega ning andmete kogumise ja pädevatele asutustele esitamisega. Kõik need meetmed on hädavajalikud ***sõidukite kasutamisest tuleneva keskkonnamõju vähendamiseks ning*** romusõidukite nõuetekohaseks käitlemiseks, eelkõige selleks, et jälgida sõidukeid, mille eest vastutavad käesoleva määruse kohaselt tootjad. ***Rahalisi toetusi tuleks samuti kohandada nii, et need motiveeriksid tootjaid tootma ressursi- ja materjalitõhusamaid ning ringluspõhisemaid sõidukeid. Kriteeriumina tuleks muu hulgas kasutada sõidukite massi ja suurust, et sõidukimudelite suurenevale massile ja suurusele vastu seista. Liikmesriigid peaksid siiski kaaluma selle probleemi lahendamiseks lisastiimuleid ning komisjon peaks kaaluma sõidukite CO_2 jalajälje maksimaalsete piirmäärade kehtestamist kooskõlas määruse (EL) 2024/1252 artiklis 7 sätestatud CO_2 jalajälje nõuetega.***

Or. en

Muudatusettepanek 336
Christine Singer

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 39

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(39) ***Tootjate tehtavad maksed peaksid*** katma ***ka*** kulud, mis on seotud romusõidukite kogumist suurendavate teavituskampaaniatega, lammutustõendite väljaandmise ja üleandmise teavitussüsteemi loomisega ning andmete kogumise ja pädevatele asutustele esitamisega. Kõik need meetmed on hädavajalikud romusõidukite nõuetekohaseks käitlemiseks, eelkõige selleks, et jälgida sõidukeid, mille eest vastutavad käesoleva määruse kohaselt tootjad.	(39) ***Tootjad ei peaks üksi*** katma kulud, mis on seotud romusõidukite kogumist suurendavate teavituskampaaniatega, lammutustõendite väljaandmise ja üleandmise teavitussüsteemi loomisega ning andmete kogumise ja pädevatele asutustele esitamisega. Kõik need meetmed on hädavajalikud romusõidukite nõuetekohaseks käitlemiseks, eelkõige selleks, et jälgida sõidukeid, mille eest vastutavad käesoleva määruse kohaselt tootjad. ***Ent tootjad ei saa seda teha üksi ning seetõttu on vaja märkimisväärset toetust muudest allikatest.***

Or. en

Selgitus

See, et tootjad peaksid vastutama mitte ainult kogu bürokraatliku osa eest, vaid ka kõigi kulude eest, ei ole realistlik. Tootjaid tuleb selles toetada.

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 39

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(39) Tootjate tehtavad maksed peaksid katma ka kulud, mis on seotud romusõidukite ***kogumist suurendavate teavituskampaaniatega***, lammutustõendite väljaandmise ja üleandmise teavitussüsteemi loomisega ning andmete kogumise ja pädevatele asutustele esitamisega. Kõik need meetmed on hädavajalikud romusõidukite nõuetekohaseks käitlemiseks, eelkõige selleks, et jälgida sõidukeid, mille eest	(39) Tootjate tehtavad maksed peaksid katma ka kulud, mis on seotud ***avalikkust*** romusõidukite ***kogumise suurendamisest teavitavate kampaaniatega***, lammutustõendite väljaandmise ja üleandmise teavitussüsteemi loomisega ning andmete kogumise ja pädevatele asutustele esitamisega. Kõik need meetmed on hädavajalikud romusõidukite nõuetekohaseks käitlemiseks, eelkõige selleks, et jälgida sõidukeid, mille eest

vastutavad käesoleva määruse kohaselt tootjad.	vastutavad käesoleva määruse kohaselt tootjad.

Or. en

Muudatusettepanek 338
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 40

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(40) Tootjad, kes otsustavad täita laiendatud tootjavastutuse kohustusi individuaalselt, peaksid samuti andma tagatise, mida kasutatakse romusõidukite käitlemiskulude katmiseks. Selliseid tagatisi võib kasutada eelkõige juhul, kui asjaomased tootjad muutuvad maksejõuetuks või lõpetavad oma tegevuse alaliselt.	***välja jäetud***

Or. en

Muudatusettepanek 339
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 41

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(41) Kui tootja täidab laiendatud tootjavastutuse kohustusi kollektiivselt koos tootjavastutusorganisatsiooniga, tuleks tootja tehtavaid makseid kohandada ühtlustatud kriteeriumide alusel. Sellised kriteeriumid peaksid looma tootjatele majanduslikke stiimuleid ringluspõhisuse suurendamiseks uute sõidukite konstrueerimisel ja tootmisel, võttes arvesse esmaste ja ringlussevõetud materjalide kogust sõidukis, seda, mil määral sõiduk sisaldab tarvikuid, osi ja	(41) Kui tootja täidab laiendatud tootjavastutuse kohustusi kollektiivselt koos tootjavastutusorganisatsiooniga, tuleks tootja tehtavaid makseid kohandada ühtlustatud kriteeriumide alusel. Sellised kriteeriumid peaksid looma tootjatele majanduslikke stiimuleid ringluspõhisuse suurendamiseks uute sõidukite konstrueerimisel ja tootmisel, võttes arvesse esmaste ja ringlussevõetud materjalide kogust sõidukis, seda, mil määral sõiduk sisaldab tarvikuid, osi ja

materjale, mida on keeruline eemaldada, demonteerida, korduvalt kasutada või ringlusse võtta, ning samuti sõidukis sisalduvate ohtlike ainete kogust. Ühtse turu moonutuste vältimiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades üksikasjalikud normid selle kohta, kuidas tuleks kohaldada tootjavastutusorganisatsioonidele tehtavate maksete kohandamise kriteeriume.

materjale, mida on keeruline eemaldada, demonteerida, korduvalt kasutada või ringlusse võtta, ning samuti sõidukis sisalduvate ohtlike ainete kogust. ***Tootjate ja tootjavastutusorganisatsioonide kogumis- ja töötlemiskohustuste täitmine ei tohi põhjustada ühisturu moonutusi. Kohustuste täitmiseks sõlmitud lepingud ja kokkulepped peavad võimaldama äritegevust. Tootjavastutus iseenesest ei tähenda seda, et romusõiduki tootjal on sõiduki seaduslik omandiõigus, vaid omandiõigus määratakse kindlaks samal viisil nagu muu vallasvara puhul.*** Ühtse turu moonutuste vältimiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades üksikasjalikud normid selle kohta, kuidas tuleks kohaldada tootjavastutusorganisatsioonidele tehtavate maksete kohandamise kriteeriume.

Or. en

Muudatusettepanek 340
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 41

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(41) ***Kui*** tootja ***täidab laiendatud tootjavastutuse kohustusi kollektiivselt koos tootjavastutusorganisatsiooniga,*** tuleks ***tootja tehtavaid makseid*** kohandada ühtlustatud kriteeriumide alusel. Sellised kriteeriumid peaksid looma tootjatele majanduslikke stiimuleid ringluspõhisuse suurendamiseks uute sõidukite konstrueerimisel ja tootmisel, võttes arvesse esmaste ja ringlussevõetud materjalide kogust sõidukis, seda, mil määral sõiduk sisaldab tarvikuid, osi ja materjale, mida on keeruline eemaldada,	(41) Tootja ***makseid tootjavastutusorganisatsioonidele*** tuleks kohandada ühtlustatud kriteeriumide alusel. Sellised kriteeriumid peaksid looma tootjatele majanduslikke stiimuleid ringluspõhisuse suurendamiseks uute sõidukite konstrueerimisel ja tootmisel, võttes arvesse esmaste ja ringlussevõetud materjalide kogust sõidukis, seda, mil määral sõiduk sisaldab tarvikuid, osi ja materjale, mida on keeruline eemaldada, demonteerida, korduvalt kasutada või ringlusse võtta, ning samuti sõidukis

demonteerida, korduvalt kasutada või ringlusse võtta, ning samuti sõidukis sisalduvate ohtlike ainete kogust. Ühtse turu moonutuste vältimiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades üksikasjalikud normid selle kohta, kuidas tuleks kohaldada tootjavastutusorganisatsioonidele tehtavate maksete kohandamise kriteeriume.

sisalduvate ohtlike ainete kogust. Ühtse turu moonutuste vältimiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades üksikasjalikud normid selle kohta, kuidas tuleks kohaldada tootjavastutusorganisatsioonidele tehtavate maksete kohandamise kriteeriume.

Or. en

Muudatusettepanek 341
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 41

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(41) ***Kui*** tootja ***täidab laiendatud tootjavastutuse kohustusi kollektiivselt koos tootjavastutusorganisatsiooniga,*** tuleks ***tootja tehtavaid makseid*** kohandada ühtlustatud kriteeriumide alusel. Sellised kriteeriumid peaksid looma tootjatele majanduslikke stiimuleid ringluspõhisuse suurendamiseks uute sõidukite konstrueerimisel ja tootmisel, võttes arvesse esmaste ja ringlussevõetud materjalide kogust sõidukis, seda, mil määral sõiduk sisaldab tarvikuid, osi ja materjale, mida on keeruline eemaldada, demonteerida, korduvalt kasutada või ringlusse võtta, ***ning*** samuti sõidukis sisalduvate ohtlike ainete kogust. Ühtse turu moonutuste vältimiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades üksikasjalikud normid selle kohta, kuidas tuleks kohaldada tootjavastutusorganisatsioonidele tehtavate	(41) Tootja ***makseid tootjavastutusorganisatsioonidele*** tuleks kohandada ühtlustatud kriteeriumide alusel. Sellised kriteeriumid peaksid looma tootjatele majanduslikke stiimuleid ***materjalide vähendamiseks uute sõidukite tootmisel,*** ringluspõhisuse suurendamiseks uute sõidukite konstrueerimisel ja tootmisel, võttes arvesse esmaste ja ringlussevõetud materjalide kogust sõidukis, seda, mil määral sõiduk sisaldab tarvikuid, osi ja materjale, mida on keeruline eemaldada, ***remontida,*** demonteerida, korduvalt kasutada või ringlusse võtta, samuti sõidukis sisalduvate ohtlike ainete kogust ***ning tarvikute ja osade vastupidavust***. Ühtse turu moonutuste vältimiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva määruse täiendamiseks, kehtestades üksikasjalikud normid selle kohta, kuidas tuleks kohaldada

maksete kohandamise kriteeriume.	tootjavastutusorganisatsioonidele tehtavate maksete kohandamise kriteeriume.

Or. en

Muudatusettepanek 342
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 42

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(42) Kuna sõidukid muutuvad sageli romusõidukiteks teises liikmesriigis kui see, kus need esimest korda registreeriti, on vaja kehtestada normid piiriülese laiendatud tootjavastutuse kohta. Need normid peaksid tagama, et tootja vastutus katab nõuetekohaselt jäätmekäitlejate kogumis- ja töötlemiskulud selles liikmesriigis, kus sõiduk muutub romusõidukiks. Selleks peaks tootja määrama laiendatud tootjavastutuse jaoks esindaja igas liikmesriigis ja looma mehhanismid piiriüleseks koostööks asjaomaste jäätmekäitlejatega. Sellise mehhanismi kasutuselevõtt aitab luua võrdsed tingimused tegevusloaga lammutuskodadele kogu liidus ja hõlbustab kogu liitu hõlmavate lähenemisviiside väljatöötamist individuaalse tootjavastutuse korral.	(42) Kuna sõidukid muutuvad sageli romusõidukiteks teises liikmesriigis kui see, kus need esimest korda registreeriti, on vaja kehtestada normid piiriülese laiendatud tootjavastutuse kohta. Need normid peaksid tagama, et tootja vastutus katab nõuetekohaselt jäätmekäitlejate kogumis- ja töötlemiskulud selles liikmesriigis, kus sõiduk muutub romusõidukiks. Selleks peaks tootja määrama laiendatud tootjavastutuse jaoks esindaja igas liikmesriigis ja looma mehhanismid piiriüleseks koostööks asjaomaste jäätmekäitlejatega. Sellise mehhanismi kasutuselevõtt aitab luua võrdsed tingimused tegevusloaga lammutuskodadele kogu liidus ja hõlbustab kogu liitu hõlmavate lähenemisviiside väljatöötamist individuaalse tootjavastutuse korral. ***Kuna romusõidukeid eksporditakse sageli kolmandatesse riikidesse, peaks tootja vastutus igakülgselt katma ka kolmandate riikide jäätmekäitlejate kogumis- ja töötlemiskulud.***

Or. en

Muudatusettepanek 343
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 43

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(43) Nende kohustuste täitmise tagamiseks ***ja ühtse turu moonutuste vältimiseks*** tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte täiendavate üksikasjalike normide kehtestamiseks tootjate, liikmesriikide ja jäätmekäitlejate kohustuste ning piiriüleste mehhanismide omaduste kohta.	(43) Nende kohustuste täitmise tagamiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte täiendavate üksikasjalike normide kehtestamiseks tootjate, liikmesriikide ja jäätmekäitlejate kohustuste ning piiriüleste mehhanismide omaduste kohta***, et vältida ühtse turu moonutusi ja seoses selliste üksikasjalike normide kehtestamisega, milles käsitletakse tootjavastutusorganisatsioonide poolt kolmandate riikide jäätmekäitlejate kulude katmist***.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 44

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(44) Romusõidukite keskkonnahoidliku töötlemise peamine eeltingimus on kõigi romusõidukite kogumine. Seepärast tuleks käesoleva määrusega kehtestada teatavad kogumisega seotud kohustused peamiselt tootjatele ja seejärel liikmesriikidele. Tootjad peaksid looma kogumissüsteemid või neis osalema ning liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud meetmed, millega tagatakse, et need süsteemid on olemas ja võimaldavad saavutada käesoleva määruse eesmärke. Kogumissüsteemid peaksid võimaldama sõidukiomanikel ja teistel sõiduki valdajatel viia sõiduki tegevusloaga lammutuskotta ilma tarbetute	(44) Romusõidukite keskkonnahoidliku töötlemise peamine eeltingimus on kõigi romusõidukite kogumine. Seepärast tuleks käesoleva määrusega kehtestada teatavad kogumisega seotud kohustused peamiselt tootjatele ja seejärel liikmesriikidele. Tootjad ***või tootjavastutusorganisatsioonid*** peaksid ***tagama, et kõik romusõidukid, mille nad on liikmesriigi territooriumil turul kättesaadavaks teinud, kogutakse kokku. Selleks peaksid tootjad või tootjavastutusorganisatsioonid*** looma kogumissüsteemid või neis osalema ning liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud meetmed, millega tagatakse, et need

jõupingutuste või kuludeta. See tähendab praktikas, et sellised süsteemid peaksid asjakohaselt hõlmama iga liikmesriigi kogu territooriumi. Samuti peaksid need võimaldama koguda igat marki romusõidukeid ja tarvikuid, mis sõidukite remontimise käigus jäätmete hulka arvatakse.

süsteemid on olemas ja võimaldavad saavutada käesoleva määruse eesmärke. Kogumissüsteemid peaksid võimaldama sõidukiomanikel ja teistel sõiduki valdajatel viia sõiduki tegevusloaga lammutuskotta ilma tarbetute jõupingutuste või kuludeta. See tähendab praktikas, et sellised süsteemid peaksid asjakohaselt hõlmama iga liikmesriigi kogu territooriumi ***ning tagama tegevusloaga lammutuskodade ja kogumiskohtade piisava kättesaadavuse***. Samuti peaksid need võimaldama koguda igat marki romusõidukeid ja tarvikuid, mis sõidukite remontimise käigus jäätmete hulka arvatakse.

Or. en

Muudatusettepanek 345
Christine Singer

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 44

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(44) Romusõidukite keskkonnahoidliku töötlemise peamine eeltingimus on kõigi romusõidukite kogumine. Seepärast tuleks käesoleva määrusega kehtestada teatavad kogumisega seotud kohustused peamiselt tootjatele ja seejärel liikmesriikidele. Tootjad ***peaksid looma kogumissüsteemid või neis osalema*** ning liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud meetmed, millega tagatakse, et need süsteemid on olemas ja võimaldavad saavutada käesoleva määruse eesmärke. Kogumissüsteemid peaksid võimaldama sõidukiomanikel ja teistel sõiduki valdajatel viia sõiduki tegevusloaga lammutuskotta ilma tarbetute jõupingutuste või kuludeta. See tähendab praktikas, et sellised süsteemid peaksid asjakohaselt hõlmama iga liikmesriigi kogu territooriumi. Samuti peaksid need võimaldama koguda igat marki	(44) Romusõidukite keskkonnahoidliku töötlemise peamine eeltingimus on kõigi romusõidukite kogumine. Seepärast tuleks käesoleva määrusega kehtestada teatavad kogumisega seotud kohustused peamiselt tootjatele ja seejärel liikmesriikidele. Tootjad ***osalevad kogumissüsteemide loomises*** ning liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud meetmed, millega tagatakse, et need süsteemid on olemas ja võimaldavad saavutada käesoleva määruse eesmärke. Kogumissüsteemid peaksid võimaldama sõidukiomanikel ja teistel sõiduki valdajatel viia sõiduki tegevusloaga lammutuskotta ilma tarbetute jõupingutuste või kuludeta. See tähendab praktikas, et sellised süsteemid peaksid asjakohaselt hõlmama iga liikmesriigi kogu territooriumi. Samuti peaksid need võimaldama koguda igat marki

romusõidukeid ja tarvikuid, mis sõidukite remontimise käigus jäätmete hulka arvatakse.	romusõidukeid ja tarvikuid, mis sõidukite remontimise käigus jäätmete hulka arvatakse.

Or. en

Selgitus

Tootjatelt nõutakse liiga palju. Nad ei saa üksi luua kogumissüsteeme, neid tuleb selles osas toetada.

Muudatusettepanek 346
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 45

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(45) Romusõidukeid tuleks töödelda ainult tegevusloaga lammutuskodades, seega on sellised rajatised romusõidukite kogumisel väga olulised. Kogumise hõlbustamiseks ja romusõidukeid koguvate rajatiste piisava kättesaadavuse tagamiseks nähakse käesoleva määrusega ette võimalus asutada kogumiskohti. Selliste kohtade roll piirduks romusõidukite kogumisega, nende ladustamisega nõuetekohastes tingimustes ja nende transportimisega tegevusloaga lammutuskotta. Sellise koha käitamiseks on vaja eriluba. Kogumiskohtadelt tuleks nõuda, et nad toimetaksid kõik kogutud romusõidukid tegevusloaga lammutuskodadesse.	(45) Romusõidukeid tuleks töödelda ainult tegevusloaga lammutuskodades ***ning tegevusloaga demonteerijad on kõigi romusõidukite esimene sisenemispunkt enne purustamist. Tegevusloaga demonteerijad ja purustajad peavad olema eraldi ettevõtjad, et tagada romusõidukite nõuetekohane ja tõhus demonteerimine ning kõikide eemaldamisele kuuluvate tarvikute ja osade eemaldamine enne purustamist, vältimaks korduskasutatavate, ringlussevõetavate või taastatavate materjalide või osade purustamist purustaja poolt.*** Seega on sellised rajatised romusõidukite kogumisel väga olulised. Kogumise hõlbustamiseks ja romusõidukeid koguvate rajatiste piisava kättesaadavuse tagamiseks nähakse käesoleva määrusega ette võimalus asutada kogumiskohti. Selliste kohtade roll piirduks romusõidukite kogumisega, nende ladustamisega nõuetekohastes tingimustes ja nende transportimisega tegevusloaga lammutuskotta. Sellise koha käitamiseks on vaja eriluba. Kogumiskohtadelt tuleks nõuda, et nad toimetaksid kõik kogutud romusõidukid tegevusloaga

	lammutuskodadesse ***ning tegevusloaga demonteerijad on kõigi romusõidukite esimene sisenemispunkt***.

Or. en

Selgitus

Kui purustaja vastutab korduskasutatavate, ringlussevõetavate ja taastatavate materjalide ja osade demonteerimise ja eemaldamise eest enne purustamist, esineb väärkäitumise ja hooletuse oht. Seepärast tuleb tegevusloaga lammutuskojad jagada kaheks – demonteerijateks ja purustajateks, kes on eraldi ettevõtjad, ning demonteerijad on kõigi romusõidukite jaoks esimene sisenemispunkt. See lisatakse kogu teksti.

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 45

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(45) Romusõidukeid tuleks töödelda ainult tegevusloaga lammutuskodades, seega on sellised rajatised romusõidukite kogumisel väga olulised. Kogumise hõlbustamiseks ja romusõidukeid koguvate rajatiste piisava kättesaadavuse tagamiseks nähakse käesoleva määrusega ette võimalus asutada kogumiskohti. Selliste kohtade roll piirduks romusõidukite kogumisega, nende ladustamisega nõuetekohastes tingimustes ja nende transportimisega tegevusloaga lammutuskotta. Sellise koha käitamiseks on vaja eriluba. Kogumiskohtadelt tuleks nõuda, et nad toimetaksid kõik kogutud romusõidukid tegevusloaga lammutuskodadesse.	(45) Romusõidukeid tuleks töödelda ainult tegevusloaga lammutuskodades, seega on sellised rajatised romusõidukite kogumisel väga olulised. Kogumise hõlbustamiseks ja romusõidukeid koguvate rajatiste piisava kättesaadavuse tagamiseks nähakse käesoleva määrusega ette võimalus asutada kogumiskohti. Selliste kohtade roll piirduks romusõidukite kogumisega, nende ladustamisega nõuetekohastes tingimustes ja nende transportimisega tegevusloaga lammutuskotta. Sellise koha käitamiseks on vaja eriluba. Kogumiskohtadelt tuleks nõuda, et nad toimetaksid kõik kogutud romusõidukid tegevusloaga lammutuskodadesse. ***Tegevusloaga lammutuskoda tuleks käsitada kogumiskohana ja selle suhtes ei tuleks kohaldada loamenetlust.***

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 46

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(46) Kõigi romusõidukite tõhusaks kogumiseks on vaja teavitada üldsust kogumissüsteemide olemasolust. Sõidukiomanikud peaksid olema teadlikud sellest, et nad võivad põhimõtteliselt tasuta toimetada romusõiduki koos elektrisõidukiakuga või ilma selleta kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta. Tootjate või tootjavastutusorganisatsioonide teavituskampaania peaks samuti kajastama romusõidukite ebaõige kogumise ja töötlemise tagajärgi keskkonnale ja inimeste tervisele.	(46) Kõigi romusõidukite tõhusaks kogumiseks on vaja teavitada üldsust kogumissüsteemide ***ja tegevusloaga lammutuskodade*** olemasolust. ***Tootjad peaksid avaldama oma veebisaitidel kogumiskohtade ja tegevusloaga lammutuskodade ajakohastatud loetelu.*** Sõidukiomanikud peaksid olema teadlikud sellest, et nad võivad põhimõtteliselt tasuta toimetada romusõiduki koos elektrisõidukiakuga või ilma selleta kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta***. Elektrisõidukiaku puudumise korral peaks romusõiduki kohaletoimetamine olema tasuta, kui viimane omanik esitab dokumendid, mis tõendavad, et patareid või akut käitles professionaalne ettevõtja kooskõlas määrusega (EL) 2023/1542***. Tootjate või tootjavastutusorganisatsioonide teavituskampaania peaks samuti kajastama romusõidukite ebaõige kogumise ja töötlemise tagajärgi keskkonnale ja inimeste tervisele.

Or. en

Muudatusettepanek 349
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 46

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(46) Kõigi romusõidukite tõhusaks kogumiseks on vaja teavitada üldsust kogumissüsteemide olemasolust.	(46) Kõigi romusõidukite tõhusaks kogumiseks on vaja teavitada üldsust kogumissüsteemide olemasolust.

Sõidukiomanikud peaksid olema teadlikud sellest, et nad võivad põhimõtteliselt tasuta toimetada romusõiduki koos elektrisõidukiakuga või ilma selleta kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta. Tootjate või tootjavastutusorganisatsioonide teavituskampaania peaks samuti kajastama romusõidukite ebaõige kogumise ja töötlemise tagajärgi keskkonnale ja inimeste tervisele.	Sõidukiomanikud peaksid olema teadlikud sellest, et nad võivad põhimõtteliselt tasuta toimetada romusõiduki koos elektrisõidukiakuga või ilma selleta kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta ***ning tegevusloaga demonteerijad on kõigi romusõidukite esimene sisenemispunkt***. Tootjate või tootjavastutusorganisatsioonide teavituskampaania peaks samuti kajastama romusõidukite ebaõige kogumise ja töötlemise tagajärgi keskkonnale ja inimeste tervisele.

Or. en

Muudatusettepanek 350
Christine Singer

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 46

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(46) Kõigi romusõidukite tõhusaks kogumiseks on vaja teavitada üldsust kogumissüsteemide olemasolust. Sõidukiomanikud peaksid olema teadlikud sellest, et nad võivad põhimõtteliselt tasuta toimetada romusõiduki koos elektrisõidukiakuga või ilma selleta kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta. Tootjate ***või tootjavastutusorganisatsioonide teavituskampaania*** peaks samuti kajastama romusõidukite ebaõige kogumise ja töötlemise tagajärgi keskkonnale ja inimeste tervisele.	(46) Kõigi romusõidukite tõhusaks kogumiseks on vaja teavitada üldsust kogumissüsteemide olemasolust. Sõidukiomanikud peaksid olema teadlikud sellest, et nad võivad põhimõtteliselt tasuta toimetada romusõiduki koos elektrisõidukiakuga või ilma selleta kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta. Tootjate***, tootjavastutusorganisatsioonide ning samuti ELi ja liikmesriikide institutsioonide teavituskampaaniad*** peaks samuti kajastama romusõidukite ebaõige kogumise ja töötlemise tagajärgi keskkonnale ja inimeste tervisele.

Or. en

Selgitus

Teavituskampaaniaid ei peaks tegema ainult tootjad ja tootjavastutusorganisatsioonid. ELi ja liikmesriikide institutsioonid peaksid samuti tutvustama romusõidukite ebaõige kogumise ja töötlemise tagajärgi keskkonnale ja inimeste tervisele.

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 47

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(47) Tegevusloaga lammutuskoda peaks ***välja andma*** lammutustõendi, mis tõendab romusõiduki töötlemist. See on vajalik romusõidukite käitlemise nõuetekohase järelevalve tagamiseks. Nimetatud tõendi miinimumnõuded on praegu kehtestatud komisjoni otsuses 2002/151/EÜ[57] ning selle otsuse sisu tuleks lisada käesolevasse määrusesse koos vajalike kohandustega. Nimetatud tõend tuleks välja anda elektroonilisel kujul romusõiduki viimasele omanikule ning seejärel peaksid tegevusloaga lammutuskoda ja viimane omanik edastama selle liikmesriigi asjaomastele asutustele, sest selle esitamine võimaldab sõiduki registrist kustutada. Elektrooniline teavitussüsteem peaks võimaldama edastada nii romusõiduki kogumist kinnitava dokumendi kui ka lammutustõendi.	(47) Tegevusloaga lammutuskoda peaks ***vastutama*** lammutustõendi ***väljastamise eest***, mis tõendab romusõiduki töötlemist. See on vajalik romusõidukite käitlemise nõuetekohase järelevalve tagamiseks. Nimetatud tõendi miinimumnõuded on praegu kehtestatud komisjoni otsuses 2002/151/EÜ[57] ning selle otsuse sisu tuleks lisada käesolevasse määrusesse koos vajalike kohandustega. Nimetatud tõend tuleks välja anda elektroonilisel kujul romusõiduki viimasele omanikule ning seejärel peaksid tegevusloaga lammutuskoda ja viimane omanik edastama selle liikmesriigi asjaomastele asutustele, sest selle esitamine võimaldab sõiduki registrist kustutada. Elektrooniline teavitussüsteem peaks võimaldama edastada nii romusõiduki kogumist kinnitava dokumendi kui ka lammutustõendi.
[57] Komisjoni 19. veebruari 2002. aasta otsus 2002/151/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/53/EÜ artikli 5 lõike 3 kohaselt väljaantavas lammutustõendis esitatavate miinimumnõuete kohta (EÜT L 50, 21.2.2002, lk 94–***95***).	[57] Komisjoni 19. veebruari 2002. aasta otsus 2002/151/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/53/EÜ artikli 5 lõike 3 kohaselt väljaantavas lammutustõendis esitatavate miinimumnõuete kohta (EÜT L 50, 21.2.2002, lk 94).

Or. en

Muudatusettepanek 352
Susana Solís Pérez

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 47

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(47) Tegevusloaga lammutuskoda peaks välja andma lammutustõendi, mis tõendab romusõiduki ***töötlemist***. See on vajalik romusõidukite käitlemise nõuetekohase järelevalve tagamiseks. Nimetatud tõendi miinimumnõuded on praegu kehtestatud komisjoni otsuses 2002/151/EÜ[57] ning selle otsuse sisu tuleks lisada käesolevasse määrusesse koos vajalike kohandustega. Nimetatud tõend tuleks välja anda elektroonilisel kujul romusõiduki viimasele omanikule ning seejärel peaksid tegevusloaga lammutuskoda ***ja*** viimane omanik edastama selle liikmesriigi asjaomastele asutustele, sest selle esitamine võimaldab sõiduki registrist kustutada. Elektrooniline teavitussüsteem peaks võimaldama edastada nii romusõiduki kogumist kinnitava dokumendi kui ka lammutustõendi.	(47) Tegevusloaga lammutuskoda peaks välja andma lammutustõendi, mis tõendab romusõiduki ***vastuvõtmist***. See on vajalik romusõidukite käitlemise nõuetekohase järelevalve tagamiseks. Nimetatud tõendi miinimumnõuded on praegu kehtestatud komisjoni otsuses 2002/151/EÜ[57] ning selle otsuse sisu tuleks lisada käesolevasse määrusesse koos vajalike kohandustega. Nimetatud tõend tuleks välja anda elektroonilisel kujul romusõiduki viimasele omanikule ***romusõiduki lammutuskotta toimetamisel*** ning seejärel peaksid tegevusloaga lammutuskoda ***või*** viimane omanik edastama selle liikmesriigi asjaomastele asutustele, sest selle esitamine võimaldab sõiduki registrist kustutada. Elektrooniline teavitussüsteem peaks võimaldama edastada nii romusõiduki kogumist kinnitava dokumendi kui ka lammutustõendi.
[57] Komisjoni 19. veebruari 2002. aasta otsus 2002/151/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/53/EÜ artikli 5 lõike 3 kohaselt väljaantavas lammutustõendis esitatavate miinimumnõuete kohta (EÜT L 50, 21.2.2002, lk 94–***95***).	[57] Komisjoni 19. veebruari 2002. aasta otsus 2002/151/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/53/EÜ artikli 5 lõike 3 kohaselt väljaantavas lammutustõendis esitatavate miinimumnõuete kohta (EÜT L 50, 21.2.2002, lk 94).

Or. en

Selgitus

Lammutustõend on peamine element, millega tagatakse, et sõidukit töödeldakse vastavalt määrusele ja tõend väljastatakse (nagu see praegu on) romusõiduki tegevusloaga lammutuskotta toimetamisel. Nii tegevusloaga lammutuskoja kui ka viimase omaniku kohustus edastada lammutustõend ametiasutustele suurendab tarbetult halduskoormust. See kehtib eriti juhul, kui registrist kustutamist töödeldakse lammutustõendi alusel elektrooniliselt.

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 48

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(48) Vaatamata direktiiviga 2000/53/EÜ kehtestatud kohustusele viia kõik romusõidukid töötlemiseks tegevusloaga lammutuskotta on väga suur hulk sõidukeid, mille asukoht on teadmata ja mida võib olla romusõidukitena ebaseaduslikult töödeldud või eksporditud või mille seisukorrast ei ole liikmesriikide registreerimisasutustele nõuetekohaselt teatatud. Selliseid sõidukeid nimetatakse kaduma läinud sõidukiteks. Liikmesriigid peaksid tugevdama ***koostööd*** kaduma läinud sõidukite arvu vähendamiseks. Teises liikmesriigis välja antud lammutustõendite tunnustamine ja kohustus teatada nende liikmesriikide ametiasutustele, kus sõiduk on registreeritud, et on välja antud lammutustõend, peaks võimaldama romusõidukite asukohta paremini jälgida.	(48) Vaatamata direktiiviga 2000/53/EÜ kehtestatud kohustusele viia kõik romusõidukid töötlemiseks tegevusloaga lammutuskotta on väga suur hulk sõidukeid, mille asukoht on teadmata ja mida võib olla romusõidukitena ebaseaduslikult töödeldud või eksporditud või mille seisukorrast ei ole liikmesriikide registreerimisasutustele nõuetekohaselt teatatud. Selliseid sõidukeid nimetatakse kaduma läinud sõidukiteks. ***Käesoleva määrusega tuleks luua selge kogu liitu hõlmav raamistik, et lahendada nn kaduma läinud sõidukite probleemi.*** Liikmesriigid peaksid ***sellegipoolest*** tugevdama ***ka riiklikke meetmeid*** kaduma läinud sõidukite arvu vähendamiseks. Teises liikmesriigis välja antud lammutustõendite tunnustamine ja kohustus teatada nende liikmesriikide ametiasutustele, kus sõiduk on registreeritud, et on välja antud lammutustõend, peaks võimaldama romusõidukite asukohta paremini jälgida.

Or. en

Muudatusettepanek 354
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 48 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(48a) Selleks et tagada romusõidukite kogumise kõrge tase ja saavutada ringlussevõtu, sealhulgas jäätmete

ringlussevõtu kõrge tase, ilma et see mõjutaks negatiivselt ühtse turu toimimist, võivad liikmesriigid kasutada erinevaid majanduslikke ja korralduslikke stiimuleid, sealhulgas tagatisrahasüsteemidel põhinevaid meetmeid, et motiveerida viimast sõidukiomanikku saatma sõidukit demonteerimiseks komplektse sõidukina. Vastavalt liikmesriikide aruannetele määruse rakendamise kohta peaks komisjon korrapäraselt hindama õiguslike ja majanduslike mehhanismide mõju kõrvaldamiseks mõeldud komplektsete sõidukite käitlemisele kui tegurit, mis näitab ringmajanduse poliitika rakendamist.

Or. en

Muudatusettepanek 355
Andreas Glück, Svenja Hahn, Christine Singer

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 49

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(49) Romusõidukite tõhusa kogumise tagamiseks tuleks kehtestada selged kohustused sõidukiomanikule. Kui sõiduk jõuab olelusringi lõpu etappi, peaks ta toimetama oma sõiduki kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta ning esitama registreerimisasutusele lammutustõendi sõiduki registrist kustutamiseks.	(49) Romusõidukite tõhusa kogumise tagamiseks tuleks kehtestada selged kohustused sõidukiomanikule. Kui sõiduk jõuab olelusringi lõpu etappi, peaks ta toimetama oma sõiduki kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta ning esitama registreerimisasutusele lammutustõendi sõiduki registrist kustutamiseks. ***Igal omanikul on siiski õigus oma vara üle vabalt otsustada. Seetõttu otsustab romusõiduki omanik, kas romusõiduk tuleb toimetada kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta või tuleb romusõiduk parandada või ladustada. Romusõiduki ladustamiseks peab omanik pädevale asutusele tõendama, et see ei kujuta endast keskkonnaohtu.***

Or. en

Muudatusettepanek 356
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 49

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(49) Romusõidukite tõhusa kogumise tagamiseks tuleks kehtestada selged kohustused sõidukiomanikule. Kui sõiduk jõuab olelusringi lõpu etappi, peaks ta toimetama oma sõiduki kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta ning esitama registreerimisasutusele lammutustõendi sõiduki registrist kustutamiseks.	(49) Romusõidukite tõhusa kogumise tagamiseks tuleks kehtestada selged kohustused sõidukiomanikule. Kui sõiduk jõuab olelusringi lõpu etappi, peaks ta toimetama oma sõiduki kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta***, kusjuures tegevusloaga demonteerijad on kõigi romusõidukite jaoks esimene sisenemispunkt,*** ning esitama registreerimisasutusele lammutustõendi sõiduki registrist kustutamiseks.

Or. en

Muudatusettepanek 357
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 49

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(49) Romusõidukite tõhusa kogumise tagamiseks tuleks kehtestada selged kohustused sõidukiomanikule. Kui sõiduk jõuab olelusringi lõpu etappi, peaks ta toimetama oma sõiduki kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta ning esitama registreerimisasutusele lammutustõendi sõiduki registrist kustutamiseks.	(49) Romusõidukite tõhusa kogumise tagamiseks tuleks kehtestada selged kohustused sõidukiomanikule. Kui sõiduk jõuab olelusringi lõpu etappi, peaks ta toimetama oma sõiduki kogumiskohta või tegevusloaga lammutuskotta ning esitama registreerimisasutusele lammutustõendi sõiduki registrist kustutamiseks ***ja sõidukimaksu maksmise lõpetamiseks***.

Or. en

Muudatusettepanek 358
Zala Tomašič, Milan Zver

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 49 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(49a) Selleks et tagada õiguskindlus ja kaitsta endisi sõidukiomanikke põhjendamatu vastutuse eest, on oluline kehtestada selged sätted, mis võimaldavad sõidukeid nende seadusliku müügi korral registrist kustutada, olenemata ostja kohalolekust. Praegu võivad endised omanikud jääda sõidukiomanike registritesse, kuigi nad on omandiõiguse seaduslikult üle andnud, ning sellega võivad kaasneda õiguslikud ja finantsriskid, kui uus omanik tegeleb ebaseadusliku tegevusega või ei täida regulatiivseid nõudeid. Selle probleemi lahendamiseks tuleb endistele omanikele anda sõiduki registrist kustutamise õigus, kui nad esitavad kinnitatud ostulepingu ja finantstehingu tõendi. Selle meetmega tagatakse, et sõidukiregistrid kajastavad täpselt kehtivat omandilist kuuluvust, vältides vastutuse alusetut omistamist isikutele, kes sõidukit enam ei oma või ei kontrolli.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 51

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(51) Võttes arvesse tegevusloaga lammutuskodade keskset rolli romusõidukite käitlemises viisil, mis ei kahjusta keskkonda ega inimeste tervist	***välja jäetud***

ning aitab kaasa liidu ringmajanduse eesmärkide saavutamisele, on vaja kehtestada sellistele rajatistele kohustused, mis hõlmavad kõiki nende tegevusi romusõiduki vastuvõtmisest ja ladustamisest selle töötlemiseni olelusringi lõpus.

Or. fr

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 52

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(52) Oma tegevuse jälgitavuse tagamiseks peaksid tegevusloaga lammutuskojad dokumenteerima tehtud töötlemistoimingud ja säilitama need andmed elektrooniliselt vähemalt kolm aastat ning suutma esitada need taotluse korral asjaomastele riiklikele asutustele.	***välja jäetud***

Or. fr

Muudatusettepanek 361
Susana Solís Pérez

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 52

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(52) Oma tegevuse jälgitavuse tagamiseks peaksid tegevusloaga lammutuskojad dokumenteerima tehtud töötlemistoimingud ja säilitama need andmed elektrooniliselt vähemalt kolm aastat ning suutma esitada need taotluse korral asjaomastele riiklikele asutustele.	(52) Oma tegevuse jälgitavuse tagamiseks***, sh vanametalli või muude asjakohaste sisendmaterjalide osas,*** peaksid tegevusloaga lammutuskojad dokumenteerima tehtud töötlemistoimingud ja säilitama need andmed elektrooniliselt vähemalt kolm aastat ning suutma esitada need taotluse

korral asjaomastele riiklikele asutustele.

Or. en

Muudatusettepanek 362
Laurent Castillo

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 52

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(52) Oma tegevuse jälgitavuse tagamiseks peaksid tegevusloaga lammutuskojad dokumenteerima tehtud töötlemistoimingud ja säilitama need andmed elektrooniliselt vähemalt kolm aastat ning suutma esitada need taotluse korral asjaomastele riiklikele asutustele.	(52) Oma tegevuse jälgitavuse tagamiseks***, sh vanametalli või muude asjakohaste sisendmaterjalide osas,*** peaksid tegevusloaga lammutuskojad dokumenteerima tehtud töötlemistoimingud ja säilitama need andmed elektrooniliselt vähemalt kolm aastat ning suutma esitada need taotluse korral asjaomastele riiklikele asutustele.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 53

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(53) Romusõiduki keskkonnaohutuks muutmine on esimene samm keskkonna-, ***inimeste*** tervise- ja tööohutusriskide ennetamise suunas. Seetõttu on oluline, et enne edasist töötlemist tehtaks romusõidukile vajalikud keskkonnaohutuks muutmise toimingud ***niipea kui võimalik*** pärast selle viimist tegevusloaga lammutuskotta. Selles etapis tuleks vanaõli koguda ja ladustada muudest voolavatest ainetest ja vedelikest eraldi ning selle edasine töötlemine peaks olema kooskõlas	(53) Romusõiduki keskkonnaohutuks muutmine on esimene samm keskkonna-, tervise- ja tööohutusriskide ennetamise suunas. Seetõttu on oluline, et enne edasist töötlemist tehtaks romusõidukile vajalikud keskkonnaohutuks muutmise toimingud ***15 päeva jooksul*** pärast selle viimist tegevusloaga lammutuskotta. Selles etapis tuleks vanaõli koguda ja ladustada muudest voolavatest ainetest ja vedelikest eraldi ning selle edasine töötlemine peaks olema kooskõlas direktiiviga 2008/98/EÜ. Peale

direktiiviga 2008/98/EÜ. Peale selle tuleks romusõidukilt eemaldada pliid, kaadmiumi, elavhõbedat ja kuuevalentset kroomi sisaldavad tarvikud, osad ja materjalid, et vältida kahjulikku mõju ***inimestele*** või keskkonnale.

selle tuleks romusõidukilt eemaldada pliid, kaadmiumi, elavhõbedat ja kuuevalentset kroomi sisaldavad tarvikud, osad ja materjalid, et vältida kahjulikku mõju ***tervisele*** või keskkonnale.

Or. en

Muudatusettepanek 364
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 53 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	***(53a) 1234yf, kõige levinum külmaaine, mida autode mobiilsetes kliimaseadmetes kasutatakse, on per- ja polüfluoroalküülaine (PFAS). See tekitab tõsist muret, arvestades üha arvukamaid tõendeid ohtude kohta, mida PFAS-ained nii keskkonnale kui ka inimeste tervisele kujutavad. Lisaks laguneb 1234yf trifluoroäädikhappeks (TFA), mis on püsiv ja liikuv aine. On palju tõendeid selle kohta, et TFA võib olla inimestele mürgine, ning kogu maailmas täheldatakse selle murettekitavalt suurenevaid koguseid veekogudes, joogivees ja isegi inimveres. Kuigi mõned pestitsiidid on samuti TFA allikaks, on teadlaste hinnangul vähemalt 50 % meie vetes ja veres leiduvast TFAst tõenäoliselt pärit autode mobiilsete kliimaseadmete külmaainetest. Suur lekkemäär, eriti vanade sõidukite puhul, on pidev probleem, mis suureneb veelgi autode teenindamisel ja ringlussevõtul, et seda PFASi sisaldavat külmaainet ohutult taasväärtustada ja korduskasutada. Kuid mobiilsete kliimaseadmete projekteerimisel saab kasutada ka looduslikke külmaaineid ja nende tehnoloogiate kasutamises on Euroopa ettevõtted juhtival kohal. Seepärast peaks**

komisjon kaaluma otsustavaid meetmeid, et piirata 1234yf kasutamist või keelata see mobiilsetes kliimaseadmetes kõigi uute sõidukite puhul ilma erandite või lünkadeta tüübikinnituses, et tagada nii täielik üleminek ohutumatele alternatiividele. Lisaks peaks komisjon kaaluma 1234yf või muid PFASe sisaldavaid külmaaineid kasutavate sõidukite ekspordi keelustamist kolmandatesse riikidesse, kus puuduvad asjakohased õigusaktid PFAS-saastega seotud riskide vähendamiseks.

Or. en

Muudatusettepanek 365
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 54

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(54) Määruse (EL) 2023/ ***[väljaannete talitus: patareisid ja akusid käsitlev määrus]*** nõuetekohase rakendamise tagamiseks tuleb romusõidukilt kõik sellesse paigaldatud akud eraldi eemaldada ja ladustada selleks määratud alal edasiseks töötlemiseks.	(54) Määruse (EL) 2023/***1542*** nõuetekohase rakendamise tagamiseks tuleb romusõidukilt kõik sellesse paigaldatud akud eraldi eemaldada ja ladustada selleks määratud alal edasiseks töötlemiseks.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 55

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(55) Tarvikute ja osade korduskasutamise, taastamise ning uuendamise võimaluste maksimeerimiseks	(55) Tarvikute ja osade korduskasutamise, taastamise ning uuendamise võimaluste maksimeerimiseks

ja romusõidukitest pärit teiseste toormete suure väärtuse säilitamiseks tuleks teatavad tarvikud ja osad enne purustamist romusõidukilt kohustuslikus korras eemaldada. Asjaomased tarvikud ja osad tuleks eemaldada käsitsi demonteerimise või poolautomaatse demonteerimise käigus. Demonteerimis-, sortimis- ja purustustehnoloogiate ning purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiate arengu soodustamiseks peaks teatavatel erandjuhtudel olema võimalik kasutada tarvikute ja osade kohustusliku kõrvaldamise nõude täitmise erandit. Näidata tuleb, et asjaomaseid tarvikuid ja osi on võimalik nende tehnoloogiatega eemaldada sama tõhusalt kui käsitsi või poolautomaatse demonteerimise käigus, ilma et see vähendaks töötlemise tulemusel saadud fraktsioonide kvaliteeti. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte VII lisa muutmiseks.	ja romusõidukitest pärit teiseste toormete suure väärtuse säilitamiseks tuleks teatavad tarvikud ja osad enne purustamist romusõidukilt kohustuslikus korras eemaldada. Asjaomased tarvikud ja osad tuleks eemaldada käsitsi demonteerimise või poolautomaatse demonteerimise käigus ***mittepurustaval viisil. Kui tarvikute ja osade puhul ei saa täita ühtegi neist eesmärkidest, võib need osad ja komponendid eemaldada ka poolautomaatselt purustaval viisil***. Demonteerimis-, sortimis- ja purustustehnoloogiate ning purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiate arengu soodustamiseks peaks ***ainult*** teatavatel erandjuhtudel olema võimalik kasutada tarvikute ja osade kohustusliku kõrvaldamise nõude täitmise erandit***, kui korduskasutamine, parandamine, taastamine või uuendamine ei ole tehniliselt võimalik***. Näidata tuleb, et asjaomaseid tarvikuid ja osi on võimalik nende tehnoloogiatega eemaldada sama tõhusalt kui käsitsi või poolautomaatse demonteerimise käigus, ilma et see vähendaks töötlemise tulemusel saadud fraktsioonide kvaliteeti***. Selleks on VII lisa G osas esitatud vajalik teave, mis tuleb esitada, ja väljundfraktsioonide kvaliteedinõuded***. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte VII lisa muutmiseks.

Or. en

Muudatusettepanek 367
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 55

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(55) Tarvikute ja osade korduskasutamise, taastamise ning uuendamise võimaluste maksimeerimiseks ja romusõidukitest pärit teiseste toormete suure väärtuse säilitamiseks tuleks teatavad tarvikud ja osad enne purustamist romusõidukilt kohustuslikus korras eemaldada. Asjaomased tarvikud ja osad tuleks eemaldada käsitsi demonteerimise või poolautomaatse demonteerimise käigus. Demonteerimis-, sortimis- ja purustustehnoloogiate ning purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiate arengu soodustamiseks peaks teatavatel erandjuhtudel olema võimalik kasutada tarvikute ja osade kohustusliku kõrvaldamise nõude täitmise erandit***.*** ***Näidata tuleb***, et asjaomaseid tarvikuid ja osi on võimalik nende tehnoloogiatega eemaldada sama tõhusalt kui käsitsi või poolautomaatse demonteerimise käigus, ilma et see vähendaks töötlemise tulemusel saadud fraktsioonide kvaliteeti. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte VII lisa muutmiseks.	(55) Tarvikute ja osade korduskasutamise, taastamise ning uuendamise võimaluste maksimeerimiseks ja romusõidukitest pärit teiseste toormete suure väärtuse säilitamiseks tuleks teatavad tarvikud ja osad enne purustamist romusõidukilt kohustuslikus korras eemaldada. Asjaomased tarvikud ja osad tuleks eemaldada käsitsi demonteerimise või poolautomaatse demonteerimise käigus. Demonteerimis-, sortimis- ja purustustehnoloogiate ning purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiate arengu soodustamiseks peaks teatavatel erandjuhtudel olema võimalik kasutada tarvikute ja osade kohustusliku kõrvaldamise nõude täitmise erandit***, kui tarvikuid ja osi ei ole võimalik korduskasutada, taastada või uuendada, juhul kui suudetakse tõendada***, et asjaomaseid tarvikuid ja osi ***ei ole võimalik korduskasutada, taastada või uuendada ja neid*** on võimalik nende tehnoloogiatega eemaldada sama tõhusalt kui käsitsi või poolautomaatse demonteerimise käigus, ilma et see vähendaks töötlemise tulemusel saadud fraktsioonide kvaliteeti***. Selleks on VII lisa G osas esitatud kriteeriumid purustamiseks koos muude jäätmetega ja piirväärtused väljundfraktsioonide kvaliteedi parandamiseks***. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte VII lisa muutmiseks.

Or. en

Muudatusettepanek 368
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 55

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(55) Tarvikute ja osade korduskasutamise, taastamise ning uuendamise võimaluste maksimeerimiseks ja romusõidukitest pärit teiseste toormete suure väärtuse säilitamiseks tuleks teatavad tarvikud ja osad enne purustamist romusõidukilt kohustuslikus korras eemaldada. ***Asjaomased*** tarvikud ja osad ***tuleks eemaldada käsitsi demonteerimise või poolautomaatse demonteerimise käigus***. Demonteerimis-, sortimis- ja purustustehnoloogiate ning purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiate arengu soodustamiseks peaks ***teatavatel erandjuhtudel*** olema võimalik kasutada tarvikute ja osade kohustusliku kõrvaldamise nõude täitmise erandit. Näidata tuleb, et asjaomaseid tarvikuid ja osi on võimalik nende tehnoloogiatega eemaldada sama tõhusalt kui käsitsi või poolautomaatse demonteerimise käigus, ilma et see vähendaks töötlemise tulemusel saadud fraktsioonide kvaliteeti. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte VII lisa muutmiseks.	(55) Tarvikute ja osade korduskasutamise, taastamise ning uuendamise võimaluste maksimeerimiseks ja romusõidukitest pärit teiseste toormete suure väärtuse säilitamiseks tuleks teatavad tarvikud ja osad enne purustamist romusõidukilt kohustuslikus korras eemaldada. ***Kui*** tarvikud ja osad ***ei täida ühtegi neist eesmärkidest, võib need tarvikud ja osad eemaldada ka purustaval (poolautomaatsel) viisil***. Demonteerimis-, sortimis- ja purustustehnoloogiate ning purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiate arengu soodustamiseks peaks olema võimalik kasutada tarvikute ja osade kohustusliku kõrvaldamise nõude täitmise erandit ***ainult teatavatel erandjuhtudel, kui korduskasutamine, parandamine, taastamine või uuendamine ei ole tehniliselt võimalik***. Näidata tuleb, et asjaomaseid tarvikuid ja osi on võimalik nende tehnoloogiatega eemaldada sama tõhusalt kui käsitsi või poolautomaatse demonteerimise käigus, ilma et see vähendaks töötlemise tulemusel saadud fraktsioonide kvaliteeti***. Selleks on VII lisa G osas esitatud kriteeriumid purustamiseks koos muude jäätmetega ja piirväärtused väljundfraktsioonide kvaliteedi parandamiseks***. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte VII lisa muutmiseks.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 55

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(55) Tarvikute ja osade korduskasutamise, taastamise ning uuendamise võimaluste maksimeerimiseks ja romusõidukitest pärit teiseste toormete suure väärtuse säilitamiseks tuleks teatavad tarvikud ja osad enne purustamist romusõidukilt kohustuslikus korras eemaldada. Asjaomased tarvikud ja osad tuleks eemaldada käsitsi demonteerimise või poolautomaatse demonteerimise käigus. Demonteerimis-, sortimis- ja purustustehnoloogiate ning purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiate arengu soodustamiseks peaks ***teatavatel erandjuhtudel*** olema võimalik kasutada tarvikute ja osade kohustusliku kõrvaldamise nõude täitmise erandit. Näidata tuleb, et asjaomaseid tarvikuid ja osi on võimalik nende tehnoloogiatega eemaldada sama tõhusalt kui käsitsi või poolautomaatse demonteerimise käigus, ilma et see vähendaks töötlemise tulemusel saadud fraktsioonide kvaliteeti. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte VII lisa muutmiseks.	(55) Tarvikute ja osade korduskasutamise, taastamise ning uuendamise võimaluste maksimeerimiseks ja romusõidukitest pärit teiseste toormete suure väärtuse säilitamiseks tuleks teatavad tarvikud ja osad enne purustamist romusõidukilt kohustuslikus korras eemaldada. Asjaomased tarvikud ja osad tuleks eemaldada käsitsi demonteerimise või poolautomaatse demonteerimise käigus. Demonteerimis-, sortimis- ja purustustehnoloogiate ning purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogiate arengu soodustamiseks peaks olema võimalik kasutada tarvikute ja osade kohustusliku kõrvaldamise nõude täitmise erandit. Näidata tuleb, et asjaomaseid tarvikuid ja osi on võimalik nende tehnoloogiatega eemaldada sama tõhusalt kui käsitsi või poolautomaatse demonteerimise käigus, ilma et see vähendaks töötlemise tulemusel saadud fraktsioonide kvaliteeti***. Selleks on VII lisa G osas esitatud kriteeriumid purustamiseks koos muude jäätmetega ja piirväärtused väljundfraktsioonide kvaliteedi parandamiseks***. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte VII lisa muutmiseks.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 56

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(56) Kui tegevusloaga lammutuskojad	(56) Kui tegevusloaga lammutuskojad

on romusõiduki tarvikud ja osad eemaldanud, peaksid nad hoolikalt hindama ja kindlaks tegema, kas need tarvikud ja osad sobivad korduskasutamiseks***,*** taastamiseks või uuendamiseks, ***tuginedes tarvikute ja osade tehniliste omadustega seotud objektiivsetele kriteeriumidele ja sõiduki ohutusnõuetele***.	on romusõiduki tarvikud ja osad eemaldanud, peaksid nad hoolikalt hindama ja kindlaks tegema, kas need tarvikud ja osad sobivad korduskasutamiseks ***või kas neid saab kasutada põhiosana*** taastamiseks või uuendamiseks***. Põhiosad***, ***mis on mittetoimivad või osaliselt toimivad, peaksid sisaldama enamikku asjakohastest tarvikutest, samas kui väiksemate komponentide, näiteks kruvide puudumist arvesse ei võeta, juhul kui osa toimivust saab taastada samahästi kui uuena või isegi paremini***.
	Or. en

Muudatusettepanek 371
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 57

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(57) ***Määruses (EL) 2023/[patareisid*** ja ***akusid käsitlev määrus] on kehtestatud normid***, ***mis käsitlevad patareide*** ja ***akude kestlikkust***, ***jõudlust***, ***ohutust***, ***kogumist***, ***ringlussevõttu ja taaskasutamist ning ettevõtjatele patareide ja akude eemaldamise kohta antavat teavet***. ***Käesolevas määruses tuleks arvesse võtta patareide ja akude taaskasutamise võimalust***, ***jättes põhitarvikute*** või ***-osade loetelust välja elektrisõidukiaku***, et ***võimaldada sõiduki tasuta üleandmist töötlemiseks ilma elektrisõidukiakuta***.	(57) ***Tegevusloaga lammutuskojad peaksid romusõidukitest eemaldatud tarvikuid*** ja ***osi hindama, et teha kindlaks, kas need sobivad korduskasutamiseks***, ***taastamiseks või uuendamiseks. Põhiosadel peaks olema alles kõige asjakohasemad struktuuri- ja funktsionaalsed elemendid, isegi kui neil puuduvad väiksemad osad, nagu kruvid, klambrid, tihendid või kinnitusdetailid, mida saab taastamise käigus asendada. Mittetoimivad või osaliselt toimivad osad jäävad kõlblikuks, kui neid on võimalik taastada nii***, ***et nad toimivad samahästi kui uued või paremini***, ***isegi kui esineb pinna kulumist, korrosiooni mittekriitilistel aladel või väikeseid mõrasid, mida on võimalik parandada***. ***Elektroonilised moodulid ja muud osad, millel on tarkvaraprobleeme või rikutud osi, võivad siiski olla kõlblikud***, ***kui neid saab ümber programmeerida*** või

	parandada. Põhikriteerium on see, et ***osadel oleks säilinud edukaks taastamiseks või uuendamiseks vajaliku struktuurne terviklikkus ja materjaliomadused***.

Or. en

Selgitus

Ettepanekus toodud kriteeriumid on väga üldised ja võivad liiga range rakendamise korral asjatult piirata taastamiseks mõeldud kasutatud varuosade kättesaadavust. Kuna taastamine ei nõua, et osa oleks täielikult puutumatu, tuleks vastavates põhjendustes selgitada, et väiksemate osade puudumine ei mõjuta sobivust. See aitaks tagada VII lisa D osa praktilise ja tõhusa rakendamise.

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 57

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(57) Määruses (EL) 2023/[patareisid ja akusid käsitlev määrus] on kehtestatud normid, mis käsitlevad patareide ja akude kestlikkust, jõudlust, ohutust, kogumist, ringlussevõttu ja taaskasutamist ning ettevõtjatele patareide ja akude eemaldamise kohta antavat teavet. Käesolevas määruses tuleks arvesse võtta patareide ja akude taaskasutamise võimalust, jättes põhitarvikute või -osade loetelust välja elektrisõidukiaku, et võimaldada sõiduki tasuta üleandmist töötlemiseks ilma elektrisõidukiakuta.	(57) Määruses (EL) 2023/[patareisid ja akusid käsitlev määrus] on kehtestatud normid, mis käsitlevad patareide ja akude kestlikkust, jõudlust, ohutust, kogumist, ringlussevõttu ja taaskasutamist ning ettevõtjatele patareide ja akude eemaldamise kohta antavat teavet. Käesolevas määruses tuleks arvesse võtta patareide ja akude taaskasutamise võimalust, jättes põhitarvikute või -osade loetelust välja elektrisõidukiaku, et võimaldada sõiduki tasuta üleandmist töötlemiseks ilma elektrisõidukiakuta***, kui viimane omanik esitab dokumendid, mis tõendavad, et akut käitles professionaalne ettevõtja kooskõlas määrusega (EL) 2023/1542***.

Or. en

Muudatusettepanek 373
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 57

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(57) Määruses (EL) 2023/***[patareisid ja akusid käsitlev määrus]*** on kehtestatud normid, mis käsitlevad patareide ja akude kestlikkust, jõudlust, ohutust, kogumist, ringlussevõttu ja taaskasutamist ning ettevõtjatele patareide ja akude eemaldamise kohta antavat teavet. Käesolevas määruses tuleks arvesse võtta patareide ja akude taaskasutamise võimalust, jättes põhitarvikute või -osade loetelust välja elektrisõidukiaku, et võimaldada sõiduki tasuta üleandmist töötlemiseks ilma elektrisõidukiakuta.	(57) Määruses (EL) 2023/***1542*** on kehtestatud normid, mis käsitlevad patareide ja akude kestlikkust, jõudlust, ohutust, kogumist, ringlussevõttu ja taaskasutamist ning ettevõtjatele patareide ja akude eemaldamise kohta antavat teavet. Käesolevas määruses tuleks arvesse võtta patareide ja akude taaskasutamise võimalust, jättes põhitarvikute või -osade loetelust välja elektrisõidukiaku, et võimaldada sõiduki tasuta üleandmist töötlemiseks ilma elektrisõidukiakuta.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 58

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(58) Tunnistades taastamise ja uuendamise potentsiaali autotööstuses ning nende panust ringmajandusse, on vaja tagada õigusselgus selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele. Seepärast tuleks selgitada, et jäätmetena ei tuleks käsitada romusõidukilt eemaldatud tarvikuid ja osi, mis sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks. See on vajalik selliste tarvikute ja osade jäätmesaadetisena vedamise, transportimise või muu üleandmise hõlbustamiseks. Asjaomastel riiklikel asutustel peaks olema võimalik nõuda asjaomase tarviku või osa	(58) Tunnistades taastamise ja uuendamise potentsiaali autotööstuses ning nende panust ringmajandusse, on vaja tagada õigusselgus selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele. Seepärast tuleks selgitada, et jäätmetena ei tuleks käsitada romusõidukilt eemaldatud tarvikuid ja osi, mis sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks. See on vajalik selliste tarvikute ja osade jäätmesaadetisena vedamise, transportimise või muu üleandmise hõlbustamiseks. ***Teisest küljest tuleks osi ja komponente, mis ei sobi korduskasutamiseks,***

eemaldanud tegevusloaga lammutuskojalt dokumente, mis kinnitavad eriotstarbelise hindamise abil asjaomaste tarvikute ja osade tehnilist sobivust taastamiseks, uuendamiseks või korduskasutamiseks.	***taastamiseks või uuendamiseks, käsitada jäätmetena ning nende eksporti tuleks reguleerida määrusega (EL) 2024/1157.*** Asjaomastel riiklikel asutustel peaks olema võimalik nõuda asjaomase tarviku või osa eemaldanud tegevusloaga lammutuskojalt dokumente, mis kinnitavad eriotstarbelise hindamise abil asjaomaste tarvikute ja osade tehnilist sobivust taastamiseks, uuendamiseks või korduskasutamiseks.
	Or. en

Muudatusettepanek 375
Beatrice Timgren

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 58

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(58) Tunnistades taastamise ja uuendamise potentsiaali autotööstuses ning nende panust ringmajandusse, on vaja tagada õigusselgus selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele. Seepärast tuleks selgitada, et jäätmetena ei tuleks käsitada romusõidukilt eemaldatud tarvikuid ja osi, mis sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks. ***See on vajalik selliste tarvikute ja osade jäätmesaadetisena vedamise, transportimise või muu üleandmise hõlbustamiseks. Asjaomastel riiklikel asutustel peaks olema võimalik nõuda asjaomase tarviku või osa eemaldanud tegevusloaga lammutuskojalt dokumente***, ***mis kinnitavad eriotstarbelise hindamise abil asjaomaste tarvikute*** ja ***osade tehnilist sobivust taastamiseks, uuendamiseks või korduskasutamiseks***.	(58) Tunnistades taastamise ja uuendamise potentsiaali autotööstuses ning nende panust ringmajandusse, on vaja tagada õigusselgus selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele. Seepärast tuleks selgitada, et jäätmetena ei tuleks käsitada romusõidukilt eemaldatud tarvikuid ja osi, mis sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks. ***Sõidukiomanikel peaks olema õigus oma sõidukeid ilma tarbetute bürokraatlike piiranguteta remontida, taastada ja säilitada. Tarvikute kõrvaldamisele tuleks eelistada korduskasutamist***, ***toetades seeläbi ressursitõhusust ning vähendades sõidukite taastamisel*** ja ***hooldamisel tarbetut regulatiivset koormust***.
	Or. en

Muudatusettepanek 376
Andreas Glück, Svenja Hahn

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 58

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(58) Tunnistades taastamise ja uuendamise potentsiaali autotööstuses ning nende panust ringmajandusse, on vaja tagada õigusselgus selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele. Seepärast tuleks selgitada, et jäätmetena ei tuleks käsitada ***romusõidukilt eemaldatud tarvikuid ja osi***, mis sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks. See on vajalik selliste tarvikute ja osade jäätmesaadetisena vedamise, transportimise või muu üleandmise hõlbustamiseks. Asjaomastel riiklikel asutustel peaks olema võimalik nõuda asjaomase tarviku või osa eemaldanud ***tegevusloaga lammutuskojalt*** dokumente, mis kinnitavad eriotstarbelise hindamise abil asjaomaste ***tarvikute ja osade*** tehnilist sobivust taastamiseks, uuendamiseks või korduskasutamiseks.	(58) Tunnistades taastamise ja uuendamise potentsiaali autotööstuses ning nende panust ringmajandusse, on vaja tagada õigusselgus selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele. Seepärast tuleks selgitada, et jäätmetena ei tuleks käsitada ***põhiosi***, mis sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks. See on vajalik selliste tarvikute ja osade jäätmesaadetisena vedamise, transportimise või muu üleandmise hõlbustamiseks. Asjaomastel riiklikel asutustel peaks olema võimalik nõuda asjaomase tarviku või osa eemaldanud ***ettevõtjalt*** dokumente, mis kinnitavad eriotstarbelise hindamise abil asjaomaste ***põhiosade*** tehnilist sobivust taastamiseks, uuendamiseks või korduskasutamiseks.

Or. en

Muudatusettepanek 377
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 58

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(58) Tunnistades taastamise ja uuendamise potentsiaali autotööstuses ning nende panust ringmajandusse, on vaja tagada õigusselgus selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele. Seepärast tuleks selgitada, et jäätmetena ei tuleks käsitada romusõidukilt eemaldatud tarvikuid ja osi, mis sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks. See on	(58) Tunnistades taastamise***,*** ***ümberehitamise*** ja uuendamise potentsiaali autotööstuses ning nende panust ringmajandusse, on vaja tagada õigusselgus selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele. Seepärast tuleks selgitada, et jäätmetena ei tuleks käsitada romusõidukilt eemaldatud tarvikuid ja osi, mis sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks***,***

vajalik selliste tarvikute ja osade jäätmesaadetisena vedamise, transportimise või muu üleandmise hõlbustamiseks. Asjaomastel riiklikel asutustel peaks olema võimalik nõuda asjaomase tarviku või osa eemaldanud tegevusloaga lammutuskojalt dokumente, mis kinnitavad eriotstarbelise hindamise abil asjaomaste tarvikute ja osade tehnilist sobivust taastamiseks, uuendamiseks või korduskasutamiseks.	***ümberehitamiseks*** või uuendamiseks. See on vajalik selliste tarvikute ja osade jäätmesaadetisena vedamise, transportimise või muu üleandmise hõlbustamiseks. Asjaomastel riiklikel asutustel peaks olema võimalik nõuda asjaomase tarviku või osa eemaldanud tegevusloaga lammutuskojalt dokumente, mis kinnitavad eriotstarbelise hindamise abil asjaomaste tarvikute ja osade tehnilist sobivust taastamiseks***,*** ***ümberehitamiseks***, uuendamiseks või korduskasutamiseks.

Or. en

Muudatusettepanek 378
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 58

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(58) Tunnistades taastamise ja uuendamise potentsiaali autotööstuses ning nende panust ringmajandusse, on vaja tagada õigusselgus selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele. Seepärast tuleks selgitada, et jäätmetena ei tuleks käsitada romusõidukilt eemaldatud tarvikuid ja osi, mis sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks. See on vajalik selliste tarvikute ja osade jäätmesaadetisena vedamise, transportimise või muu üleandmise hõlbustamiseks. Asjaomastel riiklikel asutustel peaks olema võimalik nõuda asjaomase tarviku või osa eemaldanud tegevusloaga lammutuskojalt dokumente, mis kinnitavad eriotstarbelise hindamise abil asjaomaste tarvikute ja osade tehnilist sobivust taastamiseks, uuendamiseks või korduskasutamiseks.	(58) Tunnistades taastamise***,*** ***ümberehitamise*** ja uuendamise potentsiaali autotööstuses ning nende panust ringmajandusse, on vaja tagada õigusselgus selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele. Seepärast tuleks selgitada, et jäätmetena ei tuleks käsitada romusõidukilt eemaldatud tarvikuid ja osi, mis sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks***,*** ***ümberehitamiseks*** või uuendamiseks. See on vajalik selliste tarvikute ja osade jäätmesaadetisena vedamise, transportimise või muu üleandmise hõlbustamiseks. Asjaomastel riiklikel asutustel peaks olema võimalik nõuda asjaomase tarviku või osa eemaldanud tegevusloaga lammutuskojalt dokumente, mis kinnitavad eriotstarbelise hindamise abil asjaomaste tarvikute ja osade tehnilist sobivust taastamiseks, uuendamiseks või korduskasutamiseks.

Or. en

Muudatusettepanek 379
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 58

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(58) Tunnistades taastamise ja uuendamise potentsiaali autotööstuses ning nende panust ringmajandusse, on vaja tagada õigusselgus selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele. Seepärast tuleks selgitada, et ***jäätmetena ei tuleks käsitada*** romusõidukilt ***eemaldatud tarvikuid*** ja ***osi,*** mis sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks. See on vajalik selliste ***tarvikute ja osade*** jäätmesaadetisena vedamise, transportimise või muu üleandmise hõlbustamiseks. Asjaomastel riiklikel asutustel peaks olema võimalik nõuda asjaomase ***tarviku või osa*** eemaldanud tegevusloaga lammutuskojalt dokumente, mis kinnitavad eriotstarbelise hindamise abil asjaomaste ***tarvikute ja osade*** tehnilist sobivust taastamiseks, uuendamiseks või korduskasutamiseks.	(58) Tunnistades taastamise ja uuendamise potentsiaali autotööstuses ning nende panust ringmajandusse, on vaja tagada õigusselgus selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele. Seepärast tuleks selgitada, et ***põhiosi, mis on eemaldatud*** romusõidukilt ***või sõidukilt enne romuks tunnistamist*** ja mis sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks või uuendamiseks***, ei tuleks käsitada jäätmetena***. See on vajalik selliste ***põhiosade*** jäätmesaadetisena vedamise, transportimise või muu üleandmise hõlbustamiseks. Asjaomastel riiklikel asutustel peaks olema võimalik nõuda asjaomase ***põhiosa*** eemaldanud tegevusloaga lammutuskojalt dokumente, mis kinnitavad eriotstarbelise hindamise abil asjaomaste ***põhiosade*** tehnilist sobivust taastamiseks, uuendamiseks või korduskasutamiseks.

Or. en

Selgitus

Ettepanekus nõutakse, et tegevusloaga töötlemisettevõtted hindaksid, kas romusõidukitest saadud põhiosad vastavad VII lisa D osa kriteeriumidele, enne kui neid ei liigitata jäätmeteks. Et tagada taastootmise õiguskindlus, ei tohiks kõiki põhiosi, sealhulgas kasutatud sõidukitest pärit põhiosi, käsitada vaikimisi jäätmetena.

Muudatusettepanek 380
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 59 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(59a) Et vältida nõuetele mittevastavate sõiduki varuosade ja osade ebaseaduslikku (importi ja) müüki, peaksid veebiplatvormid tarvikuid ja osi internetis müüki panema üksnes juhul, kui nad on kindlaks teinud, et liidus on olemas vastutav isik, kes tagab, et järgitakse neid tarvikuid ja osi käsitlevaid õigusakte.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 60

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(60) Liiklusohutuse ja keskkonnakaitse huvides ei tohiks teatavaid romusõidukitelt eemaldatud tarvikuid ega osi korduvalt kasutada, taastada ega uuendada. ***Selliseid tarvikuid ega osi ei tohiks kasutada uute sõidukite ehitamiseks ega sõidukites, mis on juba turule lastud.***	(60) Liiklusohutuse ja keskkonnakaitse huvides ei tohiks teatavaid romusõidukitelt eemaldatud tarvikuid ega osi, ***eelkõige nn tarbitavaid*** osi***,*** korduvalt kasutada, taastada ega uuendada.

Or. fr

Selgitus

Selguse puudumine käesolevas ettepanekus – eelkõige selles osas, milliseid tarvikuid see puudutab – õõnestab selle algset ringmajanduse eesmärki.

Muudatusettepanek 382
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 61

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(61) ***Korduskasutatavate***, ***uuendatud*** ja ***taastatud tarvikute ja osade turu arengu ning nõuetekohase toimimise soodustamiseks liidus*** tuleks ***liikmesriike julgustada looma riiklikul tasandil vajalikke stiimuleid tarvikute*** ja ***osade korduskasutamise***, ***uuendamise ja taastamise edendamiseks***, ***olenemata sellest, kas need eemaldatakse sõiduki kasutusetapis*** või ***olelusringi lõpu etapis***. ***Komisjon*** peaks ***hõlbustama liikmesriikide teabevahetust***, ***jagades parimaid tavasid riiklikul tasandil loodud stiimulite kohta eesmärgiga jälgida nende tulemuslikkust***.	(61) ***Tunnistades taastamise***, ***ümberehitamise*** ja ***uuendamise potentsiaali autotööstuses ning nende panust ringmajandusse, on vaja tagada õigusselgus selles sektoris tegutsevatele ettevõtjatele. Seepärast*** tuleks ***selgitada, et jäätmetena ei tuleks käsitada romusõidukilt eemaldatud tarvikuid*** ja ***osi***, ***mis sobivad korduskasutamiseks, taastamiseks***, ***ümberehitamiseks või uuendamiseks. See on vajalik selliste tarvikute ja osade jäätmesaadetisena vedamise, transportimise*** või ***muu üleandmise hõlbustamiseks***. ***Asjaomastel riiklikel asutustel*** peaks ***olema võimalik nõuda asjaomase tarviku või osa eemaldanud tegevusloaga lammutuskojalt dokumente***, ***mis kinnitavad eriotstarbelise hindamise abil asjaomaste tarvikute ja osade tehnilist sobivust taastamiseks, ümberehitamiseks, uuendamiseks või korduskasutamiseks***.

Or. en

Muudatusettepanek 383
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 61

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(61) Korduskasutatavate, uuendatud ja taastatud tarvikute ja osade turu arengu ning nõuetekohase toimimise soodustamiseks liidus tuleks liikmesriike julgustada looma riiklikul tasandil vajalikke stiimuleid tarvikute ja osade korduskasutamise, uuendamise ja taastamise edendamiseks, olenemata sellest, kas need eemaldatakse sõiduki kasutusetapis või olelusringi lõpu etapis. Komisjon peaks hõlbustama liikmesriikide	(61) Korduskasutatavate, uuendatud***, ümberehitatud*** ja taastatud tarvikute ja osade turu arengu ning nõuetekohase toimimise soodustamiseks liidus tuleks liikmesriike julgustada looma riiklikul tasandil vajalikke stiimuleid tarvikute ja osade korduskasutamise, uuendamise***, ümberehitamise*** ja taastamise edendamiseks, olenemata sellest, kas need eemaldatakse sõiduki kasutusetapis või olelusringi lõpu etapis. Komisjon peaks

teabevahetust, jagades parimaid tavasid riiklikul tasandil loodud stiimulite kohta eesmärgiga jälgida nende tulemuslikkust.	hõlbustama liikmesriikide teabevahetust, jagades parimaid tavasid riiklikul tasandil loodud stiimulite kohta eesmärgiga jälgida nende tulemuslikkust.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 63

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(63) Kogu romusõidukitest pärit plasti ringlussevõttu tuleks pidevalt parandada ning oluline on tagada ringlussevõetud materjali piisav varu, mis vastaks nõudlusele sõidukites sisalduva ringlussevõetud plasti järele. Seepärast on vaja kehtestada konkreetne ringlussevõtu eesmärk, mille kohaselt romusõidukitest pärit plasti määr peaks olema 30 %. See eesmärk täiendaks korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) eesmärke romusõidukite keskmise massi ja aasta kohta. Selleks et hõlbustada jäätmekäitlejate jaoks kõnealuste nõuete rakendamist, on vaja kolmeaastast üleminekuperioodi. Vahepeal tuleks jätkuvalt kohaldada direktiiviga 2000/53/EÜ ette nähtud romusõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) kehtivaid eesmärke, mis põhinevad kõnealuses direktiivis sätestatud ringlussevõtu määratlusel.	***välja jäetud***

Or. fr

Muudatusettepanek 385
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 63

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(63) Kogu romusõidukitest pärit plasti ringlussevõttu tuleks pidevalt parandada ning oluline on tagada ringlussevõetud materjali piisav varu, mis vastaks nõudlusele sõidukites sisalduva ringlussevõetud plasti järele. Seepärast on vaja kehtestada konkreetne ringlussevõtu eesmärk, mille kohaselt romusõidukitest pärit plasti määr peaks olema 30 %. See eesmärk täiendaks korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) eesmärke romusõidukite keskmise massi ja aasta kohta. Selleks et hõlbustada jäätmekäitlejate jaoks kõnealuste nõuete rakendamist, on vaja kolmeaastast üleminekuperioodi. Vahepeal tuleks jätkuvalt kohaldada direktiiviga 2000/53/EÜ ette nähtud romusõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) kehtivaid eesmärke, mis põhinevad kõnealuses direktiivis sätestatud ringlussevõtu määratlusel.	(63) Kogu romusõidukitest pärit plasti ringlussevõttu tuleks pidevalt parandada ning oluline on tagada ringlussevõetud materjali piisav varu, mis vastaks nõudlusele sõidukites sisalduva ringlussevõetud plasti järele. Seepärast on vaja kehtestada konkreetne ringlussevõtu eesmärk, mille kohaselt romusõidukitest pärit plasti määr peaks olema 30 %. See eesmärk täiendaks korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) eesmärke romusõidukite keskmise massi ja aasta kohta. Selleks et hõlbustada jäätmekäitlejate jaoks kõnealuste nõuete rakendamist, on vaja kolmeaastast üleminekuperioodi. Vahepeal tuleks jätkuvalt kohaldada direktiiviga 2000/53/EÜ ette nähtud romusõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) kehtivaid eesmärke, mis põhinevad kõnealuses direktiivis sätestatud ringlussevõtu määratlusel. ***Lisaks kehtestatakse eraldi korduskasutamise eesmärk. Kui tarvikuid või osad on edukalt taastatud või renoveeritud, peaksid tegevusloaga lammutuskojad neid korduskasutamise eesmärkide saavutamisel arvesse võtma.***

Or. en

Muudatusettepanek 386
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 63

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(63) Kogu romusõidukitest pärit plasti ringlussevõttu tuleks pidevalt parandada ning oluline on tagada ringlussevõetud materjali piisav varu, mis vastaks nõudlusele sõidukites sisalduva ringlussevõetud plasti järele. Seepärast on vaja kehtestada ***konkreetne*** ringlussevõtu ***eesmärk***, ***mille kohaselt romusõidukitest pärit plasti määr peaks olema 30 %***. See eesmärk täiendaks korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) eesmärke romusõidukite keskmise massi ja aasta kohta. Selleks et hõlbustada jäätmekäitlejate jaoks kõnealuste nõuete rakendamist, on vaja kolmeaastast üleminekuperioodi. Vahepeal tuleks jätkuvalt kohaldada direktiiviga 2000/53/EÜ ette nähtud romusõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) kehtivaid eesmärke, mis põhinevad kõnealuses direktiivis sätestatud ringlussevõtu määratlusel.	(63) Kogu romusõidukitest pärit plasti ringlussevõttu tuleks pidevalt parandada ning oluline on tagada ringlussevõetud materjali piisav varu, mis vastaks nõudlusele sõidukites sisalduva ringlussevõetud plasti järele. Seepärast on vaja kehtestada ***romusõidukite plasti*** ringlussevõtu ***eesmärgid***, ***võttes arvesse selliseid kriteeriume nagu tootmiskulud ja kuulates ära eksperdid***. See eesmärk täiendaks korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) eesmärke romusõidukite keskmise massi ja aasta kohta. Selleks et hõlbustada jäätmekäitlejate jaoks kõnealuste nõuete rakendamist, on vaja kolmeaastast üleminekuperioodi. Vahepeal tuleks jätkuvalt kohaldada direktiiviga 2000/53/EÜ ette nähtud romusõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) kehtivaid eesmärke, mis põhinevad kõnealuses direktiivis sätestatud ringlussevõtu määratlusel.

Or. es

Muudatusettepanek 387
Sirpa Pietikäinen

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 63

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(63) Kogu romusõidukitest pärit plasti ringlussevõttu tuleks pidevalt parandada ning oluline on tagada ringlussevõetud materjali piisav varu, mis vastaks nõudlusele sõidukites sisalduva ringlussevõetud plasti järele. Seepärast on vaja kehtestada konkreetne ringlussevõtu eesmärk, mille kohaselt romusõidukitest	(63) Kogu romusõidukitest pärit plasti ringlussevõttu tuleks pidevalt parandada ning oluline on tagada ringlussevõetud materjali piisav varu, mis vastaks nõudlusele sõidukites sisalduva ringlussevõetud plasti järele. Seepärast on vaja kehtestada konkreetne ringlussevõtu eesmärk, mille kohaselt romusõidukitest

pärit plasti määr peaks olema ***30*** %. See eesmärk täiendaks korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) eesmärke romusõidukite keskmise massi ja aasta kohta. Selleks et hõlbustada jäätmekäitlejate jaoks kõnealuste nõuete rakendamist, on vaja kolmeaastast üleminekuperioodi. Vahepeal tuleks jätkuvalt kohaldada direktiiviga 2000/53/EÜ ette nähtud romusõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) kehtivaid eesmärke, mis põhinevad kõnealuses direktiivis sätestatud ringlussevõtu määratlusel.

pärit plasti määr peaks olema ***40*** %. See eesmärk täiendaks korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) eesmärke romusõidukite keskmise massi ja aasta kohta. Selleks et hõlbustada jäätmekäitlejate jaoks kõnealuste nõuete rakendamist, on vaja kolmeaastast üleminekuperioodi. Vahepeal tuleks jätkuvalt kohaldada direktiiviga 2000/53/EÜ ette nähtud romusõidukite korduskasutamise ja ringlussevõtu (85 %) ning kordus- ja taaskasutamise (95 %) kehtivaid eesmärke, mis põhinevad kõnealuses direktiivis sätestatud ringlussevõtu määratlusel.

Or. en

Muudatusettepanek 388
Anne-Sophie Frigout

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 63 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(63a) arvestades, et käesoleva määrusega kehtestatud ringlussevõtu eesmärgid ületavad kaugelt vajalike materjalide tarnimist, mis võib tekitada tarnehäireid ja seega tarnešoki;

Or. fr

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 64

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(64) Oluline on suurendada kvaliteetsete teiseste toormete taaskasutamist, täiustades	(64) Oluline on suurendada kvaliteetsete teiseste toormete taaskasutamist, täiustades

romusõidukite purustamist. Seetõttu ***ei tohiks*** romusõidukeid, nende tarvikuid, osi ***ega*** materjale purustada koos pakendijäätmete ega elektri- ja elektroonikaseadmetest tekkinud jäätmetega, eelkõige selleks, et parandada vase eraldamist terase fraktsioonidest.	romusõidukite purustamist. Seetõttu ***tuleks*** romusõidukeid, nende tarvikuid, osi ***ja*** materjale purustada koos pakendijäätmete ega elektri- ja elektroonikaseadmetest tekkinud jäätmetega ***üksnes siis, kui on täidetud teatud kriteeriumid ja piirväärtused***, eelkõige selleks, et parandada vase eraldamist terase fraktsioonidest.

Or. en

Muudatusettepanek 390
Ivars Ijabs

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 64

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(64) Oluline on suurendada kvaliteetsete teiseste toormete taaskasutamist, täiustades romusõidukite purustamist. Seetõttu ei tohiks romusõidukeid, nende tarvikuid, osi ega materjale purustada koos pakendijäätmete ega elektri- ja elektroonikaseadmetest tekkinud jäätmetega, eelkõige selleks, et parandada vase ***eraldamist terase fraktsioonidest***.	(64) Oluline on suurendada kvaliteetsete teiseste toormete taaskasutamist, täiustades romusõidukite purustamist. Seetõttu ei tohiks romusõidukeid, nende tarvikuid, osi ega materjale purustada koos pakendijäätmete ega elektri- ja elektroonikaseadmetest tekkinud jäätmetega, eelkõige selleks, et parandada vase***, terase, alumiiniumi ja klaasi fraktsioonide eraldamist***.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 65

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(65) Romusõidukite töötlemise kvaliteedi edasiseks parandamiseks ei tohiks olla võimalik prügilasse ladestada	(65) ***Arvestades direktiivi 2008/98/EÜ artikliga 4 kehtestatud jäätmehierarhiat ning*** romusõidukite töötlemise kvaliteedi

purustatud romusõidukitest tekkivaid jäätmefraktsioone, mis sisaldavad mittepüsivaid jäätmeid ja mida ei töödelda purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogia abil.	edasiseks parandamiseks ei tohiks olla võimalik prügilasse ladestada purustatud romusõidukitest tekkivaid jäätmefraktsioone, mis sisaldavad mittepüsivaid jäätmeid ja mida ei töödelda purustusjäätmete järeltöötlemise tehnoloogia abil.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 66

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(66) Romusõidukid liigitatakse ohtlikeks jäätmeteks ja neid ei tohi eksportida OECD-välistesse riikidesse. Keskkonnaohutuks muudetud romusõidukeid võib siiski töödelda väljaspool liitu, tingimusel et neid keskkonnaohutuks muudetud romusõidukeid veetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr ***1013/2006***.	(66) Romusõidukid liigitatakse ohtlikeks jäätmeteks ja neid ei tohi eksportida OECD-välistesse riikidesse. Keskkonnaohutuks muudetud romusõidukeid võib siiski töödelda väljaspool liitu, tingimusel et neid keskkonnaohutuks muudetud romusõidukeid veetakse kooskõlas määrusega (EÜ) nr ***2024/1157.*** ***Liikmesriikide pädevatel asutustel peaks olema lubatud kontrollida selliste kasutatud sõidukite saadetisi, mille puhul kahtlustatakse, et need on romusõidukid, ning asjakohasel juhul nõuda analüüsi-, kontrolli- ja ladustamiskulude tasumist tootjatelt, nende nimel tegutsevatelt kolmandatelt isikutelt või muudelt saadetise vedu korraldavatelt isikutelt.***

Or. en

Muudatusettepanek 393
Radan Kanev

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 66 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(66a) Väärtusliku vanametalli, sealhulgas kasutatud ja romusõidukitest saadud metalli eksportimisel kolmandatesse riikidesse jäävad ELi töötlev tööstus ja kaitsesektor ilma väga tähtsatest toorainetest. Seetõttu tunnistab EL, et kvaliteetset vanametalli tuleb tingimata säilitada, et saavutada tooraine tarnimise, tööstuse konkurentsivõime ja keskkonnakaitse valdkonnas Euroopa Liidu ringmajanduse eesmärgid. Seepärast peaks komisjon kaaluma meetmeid, mille abil ELis kvaliteetsete metallijäätmete säilitamist ja ringlussevõttu parandada, et tugevdada ELi töötleva tööstuse ja rasketööstuse kestlikkust ja vastupanuvõimet. Meetmetega tuleks hinnata ka kasutatud sõidukite ekspordieeskirju, kuid seejuures ei tohiks piirduda jäätmekäitlusel ja keskkonnatavadel põhinevate samaväärsuse kriteeriumide kehtestamisega.

Or. en

Muudatusettepanek 394
Alexandr Vondra

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 67

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(67) Kui romusõiduk veetakse liidust kolmandasse riiki, peaks eksportija esitama sihtriigi pädeva asutuse heakskiidetud dokumentaalsed tõendid, mis kinnitavad, et ***töötlemistingimused on üldjoontes samaväärsed*** käesoleva määruse nõuetega ning muudes liidu õigusaktides sätestatud inimeste tervise ja keskkonnakaitse nõuetega kooskõlas määrusega (EL) ***[uus***	(67) Kui romusõiduk veetakse liidust kolmandasse riiki, peaks eksportija esitama sihtriigi pädeva asutuse heakskiidetud dokumentaalsed tõendid, mis kinnitavad, et ***töötlemistingimusi peetakse samaväärseks*** käesoleva määruse nõuetega ning muudes liidu õigusaktides sätestatud inimeste tervise ja keskkonnakaitse nõuetega kooskõlas määrusega (EL) ***2024/1157***.

jäätmesaadetiste määrus].

Or. en

Selgitus

Õiglaste tingimuste tagamine jäätmesaadetiste määruse (EL) 2024/1157 alusel on oluline, et kaitsta inimeste tervist, arengumaade keskkonda ja Euroopa tööstuse konkurentsivõimet. Jäätmete eksport peaks toimuma ainult siis, kui vastuvõtvad riigid vastavad samaväärsetele Euroopa standarditele ja võimaldavad tõhusat materjalina taaskasutusse võtmist.

Muudatusettepanek 395
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 67

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(67) Kui romusõiduk veetakse liidust kolmandasse riiki, peaks eksportija esitama sihtriigi pädeva asutuse heakskiidetud dokumentaalsed tõendid, mis kinnitavad, et töötlemistingimused on ***üldjoontes*** samaväärsed käesoleva määruse nõuetega ning muudes liidu õigusaktides sätestatud inimeste tervise ja keskkonnakaitse nõuetega kooskõlas määrusega (EL) [uus jäätmesaadetiste määrus].	(67) Kui romusõiduk veetakse liidust kolmandasse riiki, peaks eksportija esitama sihtriigi pädeva asutuse heakskiidetud dokumentaalsed tõendid, mis kinnitavad, et töötlemistingimused on samaväärsed käesoleva määruse nõuetega ning muudes liidu õigusaktides sätestatud inimeste tervise ja keskkonnakaitse nõuetega kooskõlas määrusega (EL) [uus jäätmesaadetiste määrus].

Or. en

Selgitus

Kooskõlla viimine jäätmesaadetiste määruse sõnastusega.

Muudatusettepanek 396
Jonas Sjöstedt

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 67

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(67) Kui romusõiduk veetakse liidust	(67) Kui romusõiduk veetakse liidust

kolmandasse riiki, peaks eksportija esitama sihtriigi pädeva asutuse heakskiidetud dokumentaalsed tõendid, mis kinnitavad, et töötlemistingimused on ***üldjoontes*** samaväärsed käesoleva määruse nõuetega ning muudes liidu õigusaktides sätestatud inimeste tervise ja keskkonnakaitse nõuetega kooskõlas määrusega (EL) [uus jäätmesaadetiste määrus].

kolmandasse riiki, peaks eksportija esitama sihtriigi pädeva asutuse heakskiidetud dokumentaalsed tõendid, mis kinnitavad, et töötlemistingimused on samaväärsed käesoleva määruse nõuetega ning muudes liidu õigusaktides sätestatud inimeste tervise ja keskkonnakaitse nõuetega kooskõlas määrusega (EL) [uus jäätmesaadetiste määrus].

Or. en

Muudatusettepanek 397
Pietro Fiocchi

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 67

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(67) Kui romusõiduk veetakse liidust kolmandasse riiki, peaks eksportija esitama sihtriigi pädeva asutuse heakskiidetud dokumentaalsed tõendid, mis kinnitavad, et ***töötlemistingimused on*** üldjoontes ***samaväärsed*** käesoleva määruse nõuetega ning muudes liidu õigusaktides sätestatud inimeste tervise ja keskkonnakaitse nõuetega kooskõlas määrusega (EL) ***[uus jäätmesaadetiste määrus]***.	(67) Kui romusõiduk veetakse liidust kolmandasse riiki, peaks eksportija esitama sihtriigi pädeva asutuse heakskiidetud dokumentaalsed tõendid, mis kinnitavad, et ***töötlemistingimusi peetakse*** üldjoontes ***samaväärseks*** käesoleva määruse nõuetega ning muudes liidu õigusaktides sätestatud inimeste tervise ja keskkonnakaitse nõuetega kooskõlas määrusega (EL) ***2024/1157***.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 67

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(67) Kui romusõiduk veetakse liidust kolmandasse riiki, peaks eksportija esitama sihtriigi pädeva asutuse heakskiidetud	(67) Kui romusõiduk veetakse liidust kolmandasse riiki, peaks eksportija esitama sihtriigi pädeva asutuse heakskiidetud

dokumentaalsed tõendid, mis kinnitavad, et töötlemistingimused on ***üldjoontes*** samaväärsed käesoleva määruse nõuetega ning muudes liidu õigusaktides sätestatud ***inimeste tervise*** ja keskkonnakaitse nõuetega kooskõlas määrusega (EL) [uus jäätmesaadetiste määrus].	dokumentaalsed tõendid, mis kinnitavad, et töötlemistingimused on samaväärsed käesoleva määruse nõuetega ning muudes liidu õigusaktides sätestatud ***tervise-*** ja keskkonnakaitse nõuetega kooskõlas määrusega (EL) [uus jäätmesaadetiste määrus].

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 68

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(68) Romusõidukite keskkonnahoidliku töötlemise tagamiseks on oluline selgelt kindlaks määrata sõiduki seisukord kogu selle kasutuskestuse jooksul, eriti olukorras, kus on vaja eristada kasutatud sõidukeid romusõidukitest. Sõidukiomanik, kes kavatseb kasutatud sõiduki omandiõiguse üle anda, peaks eelkõige olema kohustatud tõendama, et sõiduk ei ole romusõiduk. ***Kasutatud sõiduki seisukorra hindamiseks peaksid sõiduki omanik, muud ettevõtjad ja pädevad asutused kontrollima, kas on täidetud teatavad kriteeriumid, mille abil määratakse kindlaks, kas asjaomane sõiduk on romusõiduk või mitte. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse I lisa, milles on kindlaks määratud kriteeriumid selle kohta, millisel juhul sõiduk on romusõiduk.***	(68) Romusõidukite keskkonnahoidliku töötlemise tagamiseks on oluline selgelt kindlaks määrata sõiduki seisukord kogu selle kasutuskestuse jooksul, eriti olukorras, kus on vaja eristada kasutatud sõidukeid romusõidukitest. Sõidukiomanik, kes kavatseb kasutatud sõiduki omandiõiguse üle anda, peaks eelkõige olema kohustatud tõendama, et sõiduk ei ole romusõiduk.

Or. fr

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 68

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(68) Romusõidukite keskkonnahoidliku töötlemise tagamiseks on oluline selgelt kindlaks määrata sõiduki seisukord kogu selle kasutuskestuse jooksul, eriti olukorras, kus on vaja eristada kasutatud sõidukeid romusõidukitest. Sõidukiomanik, kes kavatseb kasutatud sõiduki omandiõiguse üle anda, peaks ***eelkõige olema kohustatud tõendama***, et ***sõiduk*** ei ole ***romusõiduk***. ***Kasutatud sõiduki seisukorra hindamiseks*** peaksid ***sõiduki omanik, muud ettevõtjad*** ja ***pädevad asutused kontrollima***, ***kas*** on ***täidetud teatavad kriteeriumid, mille abil määratakse kindlaks***, ***kas asjaomane*** sõiduk ***on*** romusõiduk või ***mitte***. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse I lisa, milles on kindlaks määratud kriteeriumid selle kohta, millisel juhul sõiduk on romusõiduk.	(68) Romusõidukite keskkonnahoidliku töötlemise tagamiseks on oluline selgelt kindlaks määrata sõiduki seisukord kogu selle kasutuskestuse jooksul, eriti olukorras, kus on vaja eristada kasutatud sõidukeid romusõidukitest. Sõidukiomanik, kes kavatseb kasutatud sõiduki omandiõiguse üle anda, peaks ***füüsilisele või juriidilisele isikule, kes kavatseb selle sõiduki omandada, või pädevatele asutustele esitama dokumendid, mis tõendavad***, et ***tegemist*** ei ole ***romusõidukiga***. ***Need dokumendid*** peaksid ***koosnema kehtivast tehnoülevaatuse kontrollkaardist*** ja ***selle puudumise korral I lisa kohase hindamise dokumendist***, ***mida*** on ***kontrollinud pädevad asutused või muud liikmesriikide sertifitseeritud organid. Kui tekib kahtlus***, ***et kasutatud*** sõiduk ***võib olla*** romusõiduk***, peaks pädevatel asutustel*** või ***liikmesriigi poolt sertifitseeritud organitel olema õigus nõuda, et sõidukiomanik esitaks lisadokumendid***. Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse I lisa, milles on kindlaks määratud kriteeriumid selle kohta, millisel juhul sõiduk on romusõiduk.

Or. en

Muudatusettepanek 401
Beatrice Timgren

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 68

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(68) Romusõidukite keskkonnahoidliku töötlemise tagamiseks on oluline selgelt kindlaks määrata sõiduki seisukord kogu selle kasutuskestuse jooksul, eriti olukorras, kus on vaja eristada kasutatud sõidukeid romusõidukitest. Sõidukiomanik, kes kavatseb kasutatud sõiduki omandiõiguse üle anda, peaks eelkõige olema kohustatud tõendama, et sõiduk ei ole romusõiduk. ***Kasutatud sõiduki seisukorra hindamiseks peaksid sõiduki omanik, muud ettevõtjad ja pädevad asutused kontrollima***, ***kas on täidetud teatavad kriteeriumid, mille abil määratakse kindlaks, kas asjaomane*** sõiduk ***on romusõiduk või mitte***. ***Tehnika ja teaduse arengu arvessevõtmiseks*** tuleks ***komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte***, ***millega muudetakse I lisa***, ***milles on kindlaks määratud kriteeriumid selle kohta, millisel juhul sõiduk on romusõiduk***.	(68) Romusõidukite keskkonnahoidliku töötlemise tagamiseks on oluline selgelt kindlaks määrata sõiduki seisukord kogu selle kasutuskestuse jooksul, eriti olukorras, kus on vaja eristada kasutatud sõidukeid romusõidukitest. Sõidukiomanik, kes kavatseb kasutatud sõiduki omandiõiguse üle anda, peaks eelkõige olema kohustatud tõendama, et sõiduk ei ole romusõiduk. ***Tõendamiskohustus ei tohiks aga olla sõidukiomanike jaoks ebaproportsionaalselt suur. Lisadokumente tuleks nõuda üksnes juhul***, ***kui pädevad asutused esitavad selged ja sisukad tõendid selle kohta, et*** sõiduk ***vastab romusõiduki kriteeriumidele***. ***Ilma selliste tõenditeta*** tuleks ***eeldada, et kasutatud sõiduk sobib edasimüügiks või ekspordiks***, ***vältides tarbetuid bürokraatlikke takistusi***, ***mis võivad takistada seaduslikke tehinguid ja suurendada tarbijate kulusid***.

Or. en

Muudatusettepanek 402
Beatrice Timgren

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 69

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(69) ELi tegevuskavas „Õhu-, vee- ja pinnase nullsaaste suunas“[59] on rõhutatud, et komisjon peab tegema ettepaneku uute meetmete kohta, mille abil vähendada romusõidukite ja kasutatud sõidukite ekspordi puhul liidu keskkonnajalajälge mujal maailmas. Võttes arvesse, et kasutatud sõidukite eksport tekitab olulisi	(69) ELi tegevuskavas „Õhu-, vee- ja pinnase nullsaaste suunas“[59] on rõhutatud, et komisjon peab tegema ettepaneku uute meetmete kohta, mille abil vähendada romusõidukite ja kasutatud sõidukite ekspordi puhul liidu keskkonnajalajälge mujal maailmas. Võttes arvesse, et kasutatud sõidukite eksport tekitab olulisi

keskkonnaalaseid ja rahvatervisega seotud probleeme***, nagu on dokumenteeritud ÜRO keskkonnaprogrammis,[60]*** ning et liit on kasutatud sõidukite suurim eksportija kogu maailmas, on vaja liidu tasandil kehtestada erinõuded, mis reguleerivad kasutatud sõidukite eksporti ***[liidust]***. ***Nõuded peaksid põhinema objektiivsetel kriteeriumidel, mille kohaselt kasutatud sõiduk*** ei ***ole romusõiduk ning peab olema sõidukorras vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/45/EL[61]. See peaks tagama, et kolmandasse riiki saab eksportida ainult liidu teedel sõitmiseks sobivaid kasutatud sõidukeid, vähendades seeläbi ohtu, et kasutatud*** sõidukite ***eksport liidust põhjustab õhusaastet või liiklusõnnetusi kolmandates riikides. Selleks et tolliasutused saaksid kontrollida, kas need nõuded on eksportimise ajal täidetud, tuleks igalt kasutatud sõidukit eksportivalt isikult nõuda, et ta esitaks nendele asutustele valmistajatehase tähise ja kinnituse selle kohta, et kasutatud sõiduk ei ole romusõiduk ning et seda käsitatakse sõidukorras olevana.***	keskkonnaalaseid ja rahvatervisega seotud probleeme ning et liit on kasutatud sõidukite suurim eksportija kogu maailmas, on vaja liidu tasandil kehtestada erinõuded, mis reguleerivad kasutatud sõidukite eksporti. ***Sellised meetmed*** ei ***tohiks aga tekitada sõidukiomanikele ega seadusliku kaubandusega tegelevatele ettevõtjatele ebaproportsionaalselt suurt halduskoormust***. Sõidukite ***suhtes ei tohiks kohaldada ekspordipiiranguid***, ***välja arvatud juhul***, ***kui sõiduk on pärast nõuetekohast menetlust liigitatud õiguslikult siduva otsuse alusel ametlikult romusõidukiks. Ekspordiõiguste andmisest*** ei ***tohiks keelduda automaatsete hindamiste ega eeldusel põhineva liigituse alusel***.
[59] COM(2021)***400***	[59] COM(2021)***0400.***
[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report	
[61] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51–128).	
	Or. en

Muudatusettepanek 403
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 69

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(69) ELi tegevuskavas „Õhu-, vee- ja pinnase nullsaaste suunas“[59] on rõhutatud, et komisjon peab tegema ettepaneku uute meetmete kohta, mille abil vähendada romusõidukite ja kasutatud sõidukite ekspordi puhul liidu keskkonnajalajälge mujal maailmas. Võttes arvesse, et kasutatud sõidukite eksport tekitab olulisi keskkonnaalaseid ja rahvatervisega seotud probleeme, nagu on dokumenteeritud ÜRO keskkonnaprogrammis,[60] ning et liit on kasutatud sõidukite suurim eksportija kogu maailmas, on vaja liidu tasandil kehtestada erinõuded, mis reguleerivad kasutatud sõidukite eksporti [liidust]. Nõuded peaksid põhinema objektiivsetel kriteeriumidel, mille kohaselt kasutatud sõiduk ei ole romusõiduk ***ning*** peab olema ***sõidukorras*** vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/45/EL[61]. See peaks tagama, et kolmandasse riiki saab eksportida ainult liidu teedel sõitmiseks sobivaid kasutatud sõidukeid, vähendades seeläbi ohtu, et kasutatud sõidukite eksport liidust põhjustab õhusaastet või liiklusõnnetusi kolmandates riikides. Selleks et tolliasutused saaksid kontrollida, kas need nõuded on eksportimise ajal täidetud, tuleks igalt kasutatud sõidukit eksportivalt isikult nõuda, et ta esitaks nendele asutustele valmistajatehase tähise ***ja*** kinnituse selle kohta, et kasutatud sõiduk ei ole romusõiduk ning et ***seda käsitatakse*** sõidukorras ***olevana***.	(69) ELi tegevuskavas „Õhu-, vee- ja pinnase nullsaaste suunas“[59] on rõhutatud, et komisjon peab tegema ettepaneku uute meetmete kohta, mille abil vähendada romusõidukite ja kasutatud sõidukite ekspordi puhul liidu keskkonnajalajälge mujal maailmas. Võttes arvesse, et kasutatud sõidukite eksport tekitab olulisi keskkonnaalaseid ja rahvatervisega seotud probleeme, nagu on dokumenteeritud ÜRO keskkonnaprogrammis,[60] ning et liit on kasutatud sõidukite suurim eksportija kogu maailmas, on vaja liidu tasandil kehtestada erinõuded, mis reguleerivad kasutatud sõidukite eksporti [liidust]. Nõuded peaksid põhinema objektiivsetel kriteeriumidel, mille kohaselt kasutatud sõiduk ei ole romusõiduk***, sõiduk*** peab olema vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/45/EL[61] ***sõidukorras ning vastama teatavatele keskkonnastandarditele / heite piirnormidele***. See peaks tagama, et kolmandasse riiki saab eksportida ainult liidu teedel sõitmiseks sobivaid kasutatud sõidukeid, vähendades seeläbi ohtu, et kasutatud sõidukite eksport liidust põhjustab õhusaastet või liiklusõnnetusi kolmandates riikides. Selleks et tolliasutused saaksid kontrollida, kas need nõuded on eksportimise ajal täidetud, tuleks igalt kasutatud sõidukit eksportivalt isikult nõuda, et ta esitaks nendele asutustele valmistajatehase tähise***,*** kinnituse selle kohta, et kasutatud sõiduk ei ole romusõiduk***,*** ning ***tõendi selle kohta,*** et ***sõiduk on*** sõidukorras***. Ühtlasi tuleks kehtestada piirangud eksporditavate sõidukite vanusele. See takistab kolmandatesse riikidesse selliste sõidukite eksportimist, mis on kõige saastavamad ja kahjustavad inimeste tervist.***

[59] COM(2021)***400***	[59] COM(2021)***0400.***
[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report	[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report
[61] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51–128).	[61] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51–128).

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 69

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(69) ELi tegevuskavas „Õhu-, vee- ja pinnase nullsaaste suunas“[59] on rõhutatud, et komisjon peab tegema ettepaneku uute meetmete kohta, mille abil vähendada romusõidukite ja kasutatud sõidukite ekspordi puhul liidu keskkonnajalajälge mujal maailmas. Võttes arvesse, et kasutatud sõidukite eksport tekitab olulisi keskkonnaalaseid ja rahvatervisega seotud probleeme, nagu on dokumenteeritud ÜRO keskkonnaprogrammis,[60] ning et liit on kasutatud sõidukite suurim eksportija kogu maailmas, on vaja liidu tasandil kehtestada erinõuded, mis reguleerivad kasutatud sõidukite eksporti [liidust]. Nõuded peaksid põhinema objektiivsetel kriteeriumidel, mille kohaselt kasutatud sõiduk ei ole romusõiduk ning peab olema sõidukorras vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/45/EL[61]. See peaks tagama, et kolmandasse riiki saab eksportida ainult liidu teedel sõitmiseks sobivaid kasutatud sõidukeid, vähendades	(69) ELi tegevuskavas „Õhu-, vee- ja pinnase nullsaaste suunas“[59] on rõhutatud, et komisjon peab tegema ettepaneku uute meetmete kohta, mille abil vähendada romusõidukite ja kasutatud sõidukite ekspordi puhul liidu keskkonnajalajälge mujal maailmas. Võttes arvesse, et kasutatud sõidukite eksport tekitab olulisi keskkonnaalaseid ja rahvatervisega seotud probleeme, nagu on dokumenteeritud ÜRO keskkonnaprogrammis,[60] ning et liit on kasutatud sõidukite suurim eksportija kogu maailmas, on vaja liidu tasandil kehtestada erinõuded, mis reguleerivad kasutatud sõidukite eksporti [liidust]. Nõuded peaksid põhinema objektiivsetel kriteeriumidel, mille kohaselt kasutatud sõiduk ei ole romusõiduk ning peab olema sõidukorras vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/45/EL[61] ***ning peab olema kantud riiklikku sõidukiregistrisse***. See peaks tagama, et kolmandasse riiki saab eksportida ainult

seeläbi ohtu, et kasutatud sõidukite eksport liidust põhjustab õhusaastet või liiklusõnnetusi kolmandates riikides. Selleks et tolliasutused saaksid kontrollida, kas need nõuded on eksportimise ajal täidetud, tuleks igalt kasutatud sõidukit eksportivalt isikult nõuda, et ta esitaks nendele asutustele valmistajatehase tähise ja kinnituse selle kohta, et kasutatud sõiduk ei ole romusõiduk ning et seda käsitatakse sõidukorras olevana.

liidu teedel sõitmiseks sobivaid kasutatud sõidukeid, vähendades seeläbi ohtu, et kasutatud sõidukite eksport liidust põhjustab õhusaastet või liiklusõnnetusi kolmandates riikides. Selleks et tolliasutused saaksid kontrollida, kas need nõuded on eksportimise ajal täidetud, tuleks igalt kasutatud sõidukit eksportivalt isikult nõuda, et ta esitaks nendele asutustele valmistajatehase tähise ja kinnituse selle kohta, et kasutatud sõiduk ei ole romusõiduk ning et seda käsitatakse sõidukorras olevana.

---

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

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

[61] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51–128).

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

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

[61] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta direktiiv 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoülevaatust ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2009/40/EÜ (ELT L 127, 29.4.2014, lk 51–128).

Or. en

Muudatusettepanek 405
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 70

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(70) Oluline on luua mehhanism, mille abil on võimalik tulemuslikult kontrollida kasutatud sõidukite vastavust ekspordinõuetele***, ilma et see takistaks liidu ja kolmandate riikide vahelist kaubandust***. Seepärast peaks komisjon looma elektroonilise süsteemi, mis võimaldab liikmesriikide ametiasutustel vahetada reaalajas teavet eksporditavate	(70) Oluline on luua mehhanism, mille abil on võimalik tulemuslikult kontrollida kasutatud sõidukite vastavust ekspordinõuetele. Seepärast peaks komisjon looma elektroonilise süsteemi, mis võimaldab liikmesriikide ametiasutustel vahetada ***ja kontrollida*** reaalajas teavet eksporditavate kasutatud sõidukite valmistajatehase tähise ja

kasutatud sõidukite valmistajatehase tähise ja tehnilise seisukorra kohta. Võttes arvesse olemasolevaid omadusi ja funktsioone, mis on seotud liidus registreeritud sõidukeid käsitleva teabe jagamisega sõidukite registreerimisasutuste vahel, on komisjon liikmesriikide elektrooniliste registrite ühendamiseks välja töötanud sõnumite vahetamise platvormi MOVE-HUB. Platvorm majutab praegu Euroopa autoveo-ettevõtjate registri (ERRU), ELi juhilubade võrgustiku (RESPER), juhtide kutsekoolituse registrite (ProDriveNet), liiklevate sõidukite tehnokontrolli riketest teatamise (RSI) ja sõidumeerikute juhikaartide registrite (TACHONET) omavahelisi ühendusi. Seepärast tuleks MOVE-HUBi funktsioone veelgi laiendada, et oleks võimalik vahetada teavet eksporditavate kasutatud sõidukite valmistajatehase tähise ***ja*** tehnilise seisukorra kohta. Selleks et toll saaks elektrooniliselt ja automaatselt kontrollida, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab ekspordinõuetele, tuleks MOVE-HUBi käitatav elektrooniline süsteem ühendada ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonnaga vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2022/2399[62]. Nimetatud määrusega on ette nähtud automatiseeritud kontrollide kõikehõlmav raamistik, mida kohaldatakse konkreetsete liidu tolliväliste formaalsuste suhtes. Seepärast tuleks käesolevas määruses sätestada peamised kontrollitavad elemendid, samas kui selle kontrolli rakendamise tehnilised aspektid sätestatakse määruses (EL) 2022/2399.

[62] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. novembri 2022. aasta määrus (EL) 2022/2399, millega luuakse Euroopa Liidu tollivaldkonna ühtne teeninduskeskkond ja muudetakse määrust (EL) nr 952/2013 (ELT L 317, 9.12.2022, lk 1).

tehnilise seisukorra kohta. Võttes arvesse olemasolevaid omadusi ja funktsioone, mis on seotud liidus registreeritud sõidukeid käsitleva teabe jagamisega sõidukite registreerimisasutuste vahel, on komisjon liikmesriikide elektrooniliste registrite ühendamiseks välja töötanud sõnumite vahetamise platvormi MOVE-HUB. Platvorm majutab praegu Euroopa autoveo-ettevõtjate registri (ERRU), ELi juhilubade võrgustiku (RESPER), juhtide kutsekoolituse registrite (ProDriveNet), liiklevate sõidukite tehnokontrolli riketest teatamise (RSI) ja sõidumeerikute juhikaartide registrite (TACHONET) omavahelisi ühendusi. Seepärast tuleks MOVE-HUBi funktsioone veelgi laiendada, et oleks võimalik vahetada ***ja kontrollida*** teavet eksporditavate kasutatud sõidukite valmistajatehase tähise**,** tehnilise seisukorra ***ja teatavatele keskkonnastandarditele vastavuse*** kohta. Selleks et toll saaks elektrooniliselt ja automaatselt kontrollida, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab ekspordinõuetele, tuleks MOVE-HUBi käitatav elektrooniline süsteem ühendada ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonnaga vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2022/2399[62]. Nimetatud määrusega on ette nähtud automatiseeritud kontrollide kõikehõlmav raamistik, mida kohaldatakse konkreetsete liidu tolliväliste formaalsuste suhtes. Seepärast tuleks käesolevas määruses sätestada peamised kontrollitavad elemendid, samas kui selle kontrolli rakendamise tehnilised aspektid sätestatakse määruses (EL) 2022/2399.

[62] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. novembri 2022. aasta määrus (EL) 2022/2399, millega luuakse Euroopa Liidu tollivaldkonna ühtne teeninduskeskkond ja muudetakse määrust (EL) nr 952/2013 (ELT L 317, 9.12.2022, lk 1).

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 73

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(73) Oluline on, et tolliasutused saaksid kontrollida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013[63] kohaselt eksporditavaid kasutatud sõidukeid. Märkimisväärne osa liidust väljaviidavatest kasutatud sõidukitest saadetakse riikidesse, kus on kehtestatud või võidakse kehtestada impordinõuded, näiteks nõuded, mis on seotud sõiduki vanuse või ***heitega***. Oluline on, et tolliasutused saaksid ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna kaudu elektrooniliselt ja automaatselt kontrollida, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab kõnealustele nõuetele, kui asjaomased kolmandad riigid on need nõuded komisjonile ametlikult edastanud. Keskkonna kaitsmiseks ja liiklusohutuse tagamiseks kolmandates riikides tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte seoses kõnealuste nõuete kehtestamisega.	(73) Oluline on, et tolliasutused saaksid kontrollida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013[63] kohaselt eksporditavaid kasutatud sõidukeid. ***Kuigi kasutatud sõidukite liidust eksportimiseks ei ole praegu eritingimusi kehtestatud, on kolmandad riigid üha enam kehtestanud eritingimusi kasutatud sõidukite importimiseks, näiteks on kehtestatud sõidukite vanuse- ja/või heitenormidega seotud nõuded.*** Märkimisväärne osa liidust väljaviidavatest kasutatud sõidukitest saadetakse riikidesse, kus on kehtestatud või võidakse kehtestada impordinõuded, näiteks nõuded, mis on seotud sõiduki vanuse või ***heitenormiga***. Oluline on, et tolliasutused saaksid ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna kaudu elektrooniliselt ja automaatselt kontrollida, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab kõnealustele nõuetele, kui asjaomased kolmandad riigid on need nõuded komisjonile ametlikult edastanud***.*** ***Komisjon peaks selliseid kolmandate riikide kehtestatud nõudeid puudutava teabe avaldama ja kättesaadavaks tegema***. Keskkonna kaitsmiseks ja liiklusohutuse tagamiseks kolmandates riikides tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte seoses kõnealuste nõuete kehtestamisega.
[63] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. oktoobri 2013. aasta määrus (EL) nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik (ELT L 269, 10.10.2013, lk	[63] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. oktoobri 2013. aasta määrus (EL) nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik (ELT L 269, 10.10.2013, lk

1). 1).

Or. en

Muudatusettepanek 407
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 73

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(73) Oluline on, et tolliasutused saaksid kontrollida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013[63] kohaselt eksporditavaid kasutatud sõidukeid. Märkimisväärne osa liidust väljaviidavatest kasutatud sõidukitest saadetakse riikidesse, kus on kehtestatud või võidakse kehtestada impordinõuded, näiteks nõuded, mis on seotud sõiduki vanuse või heitega. Oluline on, et tolliasutused saaksid ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna kaudu elektrooniliselt ja automaatselt kontrollida, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab kõnealustele nõuetele, kui asjaomased kolmandad riigid on need nõuded komisjonile ametlikult edastanud. Keskkonna kaitsmiseks ja liiklusohutuse tagamiseks kolmandates riikides tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte seoses kõnealuste nõuete kehtestamisega.	(73) Oluline on, et tolliasutused saaksid kontrollida Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013[63] kohaselt eksporditavaid kasutatud sõidukeid. ***Seepärast tuleks see määrata prioriteetseks kontrollivaldkonnaks, mis võimaldab tõhusamat tollikontrolli ja tolliasutuste kooskõlastatud tegevust.*** Märkimisväärne osa liidust väljaviidavatest kasutatud sõidukitest saadetakse riikidesse, kus on kehtestatud või võidakse kehtestada impordinõuded, näiteks nõuded, mis on seotud sõiduki vanuse või heitega. Oluline on, et tolliasutused saaksid ELi tollivaldkonna ühtse teeninduskeskkonna kaudu elektrooniliselt ja automaatselt ***või spetsiaalse tollikontrolli kaudu*** kontrollida, kas eksporditav kasutatud sõiduk vastab kõnealustele nõuetele, kui asjaomased kolmandad riigid on need nõuded komisjonile ametlikult edastanud. Keskkonna kaitsmiseks ja liiklusohutuse tagamiseks kolmandates riikides tuleks komisjonile anda volitus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte seoses kõnealuste nõuete kehtestamisega.
[63] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. oktoobri 2013. aasta määrus (EL) nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik (ELT L 269, 10.10.2013, lk 1).	[63] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. oktoobri 2013. aasta määrus (EL) nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik (ELT L 269, 10.10.2013, lk 1).

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 76

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(76) Kontrollida tuleks vastavust kasutatud sõidukite eksporti ja romusõidukite töötlemist käsitlevatele sätetele. Igal aastal peaksid kontrollid hõlmama vähemalt 10 % tegevusloaga lammutuskodadest ja ettevõtjatest. Samuti tuleks kontrollida remondi- ja hooldusettevõtjate tegevuskohti. Tuleb rõhutada, et käesoleva määruse alusel tehtavad kontrollid peaksid täiendama romusõidukite saadetiste kontrolle, mida reguleeritakse põhjalikult määrusega [väljaannete talitus: uus jäätmesaadetiste määrus].	(76) Kontrollida tuleks vastavust kasutatud sõidukite eksporti ja romusõidukite töötlemist käsitlevatele sätetele. Igal aastal peaksid kontrollid hõlmama vähemalt 10 % tegevusloaga lammutuskodadest ja ettevõtjatest. Samuti tuleks kontrollida remondi- ja hooldusettevõtjate tegevuskohti***, kogumiskohti ja muid rajatisi ning ettevõtjaid, kes võivad töödelda romusõidukeid või müüa kasutatud sõidukeid või nende varuosi ja osi***. Tuleb rõhutada, et käesoleva määruse alusel tehtavad kontrollid peaksid täiendama romusõidukite saadetiste kontrolle, mida reguleeritakse põhjalikult määrusega [väljaannete talitus: uus jäätmesaadetiste määrus].

Or. en

Muudatusettepanek 409
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 76

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(76) Kontrollida tuleks vastavust kasutatud sõidukite eksporti ja romusõidukite töötlemist käsitlevatele sätetele. Igal aastal peaksid kontrollid hõlmama vähemalt ***10*** % tegevusloaga	(76) Kontrollida tuleks vastavust kasutatud sõidukite eksporti ja romusõidukite töötlemist käsitlevatele sätetele. Igal aastal peaksid kontrollid hõlmama vähemalt ***20*** % tegevusloaga

lammutuskodadest ja ettevõtjatest. Samuti tuleks kontrollida remondi- ja hooldusettevõtjate tegevuskohti. Tuleb rõhutada, et käesoleva määruse alusel tehtavad kontrollid peaksid täiendama romusõidukite saadetiste kontrolle, mida reguleeritakse põhjalikult määrusega [väljaannete talitus: uus jäätmesaadetiste määrus].	lammutuskodadest ja ettevõtjatest. Samuti tuleks kontrollida remondi- ja hooldusettevõtjate tegevuskohti. Tuleb rõhutada, et käesoleva määruse alusel tehtavad kontrollid peaksid täiendama romusõidukite saadetiste kontrolle, mida reguleeritakse põhjalikult määrusega [väljaannete talitus: uus jäätmesaadetiste määrus].

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 77

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(77) Selleks et kontrollid saaksid toimuda tõhusal viisil, peaksid liikmesriigid looma ***koostöömehhanismid*** riiklikul ja rahvusvahelisel tasandil. Sellised mehhanismid peaksid võimaldama vahetada sõidukite registreerimisandmeid, mis on vajalikud sõidukite jälgimiseks ja selle kontrollimiseks, kas neid on olelusringi lõpu etapis nõuetekohaselt töödeldud.	(77) Selleks et kontrollid saaksid toimuda tõhusal viisil, peaksid liikmesriigid looma riiklikul ja rahvusvahelisel tasandil ***koostöömehhanismid, mille eesmärk on hõlbustada romusõidukite ebaseadusliku töötlemise ja ekspordi vältimist ja avastamist ning leida kaduma läinud sõidukite probleemile püsiv lahendus***. Sellised mehhanismid peaksid võimaldama vahetada sõidukite registreerimisandmeid, mis on vajalikud sõidukite jälgimiseks ja selle kontrollimiseks, kas neid on olelusringi lõpu etapis nõuetekohaselt töödeldud.

Or. en

Muudatusettepanek 411
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 78

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(78) Liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud õigusaktide täitmise tagamise meetmed romusõidukite ebaseadusliku käitlemise vastu võitlemiseks, et vältida sellisest tegevusest tulenevat keskkonna või inimeste tervise kahjustamist. Seega tuleks kohaldada karistusi iga ettevõtte või ettevõtja suhtes, kes töötleb romusõidukeid ilma kehtiva loata või loa tingimusi või nõudeid rikkudes. Samuti peaksid liikmesriigid käesoleva määruse tulemusliku järgimise tagamiseks kaaluma muid meetmeid, nagu loa tühistamine või ettevõtja tegevuse peatamine.	(78) Liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud õigusaktide täitmise tagamise meetmed romusõidukite ebaseadusliku käitlemise vastu võitlemiseks, et vältida sellisest tegevusest tulenevat keskkonna või inimeste tervise kahjustamist ***ning lahendada kaduma läinud sõidukite ja nõuetele mittevastavate eksporditud sõidukite probleem***. Seega tuleks kohaldada karistusi iga ettevõtte või ettevõtja suhtes, kes töötleb romusõidukeid ilma kehtiva loata või loa tingimusi või nõudeid rikkudes. Samuti peaksid liikmesriigid käesoleva määruse tulemusliku järgimise tagamiseks kaaluma muid meetmeid, nagu loa tühistamine või ettevõtja tegevuse peatamine.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 78

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(78) Liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud õigusaktide täitmise tagamise meetmed romusõidukite ebaseadusliku käitlemise vastu võitlemiseks, et vältida sellisest tegevusest tulenevat keskkonna või ***inimeste*** tervise kahjustamist. Seega tuleks kohaldada karistusi iga ettevõtte või ettevõtja suhtes, kes töötleb romusõidukeid ilma kehtiva loata või loa tingimusi või nõudeid rikkudes. Samuti peaksid liikmesriigid käesoleva määruse tulemusliku järgimise tagamiseks kaaluma muid meetmeid, nagu loa tühistamine või ettevõtja tegevuse peatamine.	(78) Liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud õigusaktide täitmise tagamise meetmed romusõidukite ebaseadusliku käitlemise vastu võitlemiseks, et vältida sellisest tegevusest tulenevat keskkonna või tervise kahjustamist. Seega tuleks kohaldada karistusi iga ettevõtte või ettevõtja suhtes, kes töötleb romusõidukeid ilma kehtiva loata või loa tingimusi või nõudeid rikkudes. Samuti peaksid liikmesriigid käesoleva määruse tulemusliku järgimise tagamiseks kaaluma muid meetmeid, nagu loa tühistamine või ettevõtja tegevuse peatamine.

Or. en

Muudatusettepanek 413
Sara Matthieu, David Cormand

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 78 a (uus)

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
	(78a) Et tagada liikmesriikide vahel tõhus koostöö, peaks komisjon looma täitmise tagamiseks koordineerimisvõrgustiku ja tegema selle üle järelevalvet. Võrgustiku eesmärk peaks olema arutada täitmise tagamisega seotud korduvaid probleeme, vahetada parimaid tavasid ning uurida parandusmeetmete võtmisel ja karistuste määramisel järgitavat ühtlustatud raamistikku.

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 86

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(86) Kaduma läinud sõidukid on tunnistatud direktiivi 2000/53/EÜ rakendamisel üheks peamiseks probleemiks. Liikmesriikide vahel sõidukite registreerimisstaatuse kohta reaalajas teabevahetust võimaldava tõhusa süsteemi puudumine takistab jälgitavust ja seda peetakse põhjuseks, miks liidus on suur hulk kaduma läinud sõidukeid. Selle probleemi lahendamiseks peaks komisjon tegema ettepaneku muuta nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ sõidukite	(86) Kaduma läinud sõidukid on tunnistatud direktiivi 2000/53/EÜ rakendamisel üheks peamiseks probleemiks. Liikmesriikide vahel sõidukite registreerimisstaatuse kohta reaalajas teabevahetust võimaldava tõhusa süsteemi puudumine takistab jälgitavust ja seda peetakse põhjuseks, miks liidus on suur hulk kaduma läinud sõidukeid. Selle probleemi lahendamiseks peaks komisjon tegema ***mõistliku aja jooksul*** ettepaneku muuta nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ

registreerimisdokumentide kohta[67]. Muudatusega tuleks nõuda, et liikmesriigid registreeriksid oma territooriumil registreeritud sõidukite puhul elektrooniliselt andmed, mis võimaldavad nõuetekohaselt dokumenteerida sõiduki ajutiselt registrist kustutamise põhjused, eelkõige juhul, kui sõidukit on töödeldud romusõidukina tegevusloaga lammutuskojas või see on registreeritud uuesti teises liikmesriigis, eksporditud kolmandasse riiki väljaspool liitu või varastatud. Peale selle peaksid sõidukiomanikud ajutiselt registrist kustutatud sõidukite ebaseadusliku demonteerimise või eksportimise vältimiseks olema kohustatud viivitamata teatama riiklikule sõidukite registreerimisasutusele oma omandiõiguse muutumisest. Need muudatused täiendavad liikmesriikide suhtes kehtivaid nõudeid kõigi nende territooriumil registreeritud sõidukite andmete elektroonilise registreerimise kohta ja tuginevad nendele nõuetele.

sõidukite registreerimisdokumentide kohta[67]. Muudatusega tuleks nõuda, et liikmesriigid registreeriksid oma territooriumil registreeritud sõidukite puhul elektrooniliselt andmed, mis võimaldavad nõuetekohaselt dokumenteerida sõiduki ajutiselt registrist kustutamise põhjused, eelkõige juhul, kui sõidukit on töödeldud romusõidukina tegevusloaga lammutuskojas või see on registreeritud uuesti teises liikmesriigis, eksporditud kolmandasse riiki väljaspool liitu või varastatud. Peale selle peaksid sõidukiomanikud ajutiselt registrist kustutatud sõidukite ebaseadusliku demonteerimise või eksportimise vältimiseks olema kohustatud viivitamata teatama riiklikule sõidukite registreerimisasutusele oma omandiõiguse muutumisest. Need muudatused täiendavad liikmesriikide suhtes kehtivaid nõudeid kõigi nende territooriumil registreeritud sõidukite andmete elektroonilise registreerimise kohta ja tuginevad nendele nõuetele.

[67] Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta (EÜT L 138, 1.6.1999, lk 57).

[67] Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/37/EÜ sõidukite registreerimisdokumentide kohta (EÜT L 138, 1.6.1999, lk 57).

Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 87

Komisjoni ettepanek

(87) Pidades silmas vajadust tagada keskkonnakaitse kõrge tase ja võtta arvesse teaduse arengut, peaks komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule

Muudatusettepanek

(87) Pidades silmas vajadust tagada keskkonnakaitse kõrge tase ja võtta arvesse teaduse arengut, peaks komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule

aruande käesoleva määruse kohaldamise ning selle mõju kohta ühtse turu toimimisele ja keskkonnale. Komisjon peaks oma aruandesse lisama hinnangu uute sõidukite konstruktsiooni käsitlevate sätete kohta, sealhulgas korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse eesmärkide, romusõidukite käitlemise (sealhulgas ringlussevõtu eesmärkide) ja karistuste kohta, ning hinnangu selle kohta, kas käesoleva määruse kohaldamisala on vaja ja võimalik veelgi laiendada teatavatele L-kategooria sõidukitele, raskeveokitele ja nende haagistele. Hindamisel tuleks keskenduda nii romusõidukite töötlemise aspektidele kui ka konstruktsiooninõuete kehtestamise asjakohasusele ja lisaväärtusele.	aruande käesoleva määruse kohaldamise ning selle mõju kohta ühtse turu toimimisele ja keskkonnale. Komisjon peaks oma aruandesse lisama hinnangu uute sõidukite konstruktsiooni käsitlevate sätete kohta, sealhulgas korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse eesmärkide, romusõidukite käitlemise (sealhulgas ringlussevõtu eesmärkide) ja karistuste kohta, ning hinnangu selle kohta, kas käesoleva määruse kohaldamisala on vaja ja võimalik veelgi laiendada teatavatele L-kategooria sõidukitele, raskeveokitele ja nende haagistele. Hindamisel tuleks keskenduda nii romusõidukite töötlemise aspektidele kui ka konstruktsiooninõuete kehtestamise asjakohasusele ja lisaväärtusele ***ning selliste meetmete mõjule, mille eesmärk on lahendada kaduma läinud sõidukite ja eelkõige romusõidukite ebaseaduslikku töötlemise ja eksportimise probleemi***.

Or. en

Muudatusettepanek 416
Laurent Castillo

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 87

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(87) Pidades silmas vajadust tagada keskkonnakaitse kõrge tase ja võtta arvesse teaduse arengut, peaks komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise ning selle mõju kohta ühtse turu toimimisele ja keskkonnale. Komisjon peaks oma aruandesse lisama hinnangu uute sõidukite konstruktsiooni käsitlevate sätete kohta, sealhulgas korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse eesmärkide, romusõidukite käitlemise (sealhulgas	(87) Pidades silmas vajadust tagada keskkonnakaitse kõrge tase ja võtta arvesse teaduse arengut, peaks komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise ning selle mõju kohta ühtse turu toimimisele ja keskkonnale***, võttes ühtlasi arvesse eksporti, sealhulgas ebaseaduslikku vedu***. Komisjon peaks oma aruandesse lisama hinnangu uute sõidukite konstruktsiooni käsitlevate sätete kohta, sealhulgas korduskasutatavuse, ringlussevõetavuse ja taaskasutatavuse

ringlussevõtu eesmärkide) ja karistuste kohta, ning hinnangu selle kohta, kas käesoleva määruse kohaldamisala on vaja ja võimalik veelgi laiendada teatavatele L-kategooria sõidukitele, raskeveokitele ja nende haagistele. Hindamisel tuleks keskenduda nii romusõidukite töötlemise aspektidele kui ka konstruktsiooninõuete kehtestamise asjakohasusele ja lisaväärtusele.	eesmärkide, romusõidukite käitlemise (sealhulgas ringlussevõtu eesmärkide) ja karistuste kohta, ning hinnangu selle kohta, kas käesoleva määruse kohaldamisala on vaja ja võimalik veelgi laiendada teatavatele L-kategooria sõidukitele, raskeveokitele ja nende haagistele. Hindamisel tuleks keskenduda nii romusõidukite töötlemise aspektidele kui ka konstruktsiooninõuete kehtestamise asjakohasusele ja lisaväärtusele.
	Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 95

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(95) Kõigi kategooriatesse L_{3}e–L_{7}e, M_2, M_3, N_2, N_3 ja O kuuluvaid sõidukeid käsitlevate sätete kohaldamine tuleks edasi lükata, et anda ettevõtjatele piisavalt aega valmistuda uute nõuete täitmiseks. See on eriti oluline nende lammutuskodade tegevuslubade puhul, kus on olemas võimalused selliste sõidukite keskkonnaohutuks muutmiseks ja sõiduki edasiseks töötlemiseks.	(95) Kõigi kategooriatesse L_{1}e–L_{7}e, M_2, M_3, N_2, N_3 ja O kuuluvaid sõidukeid käsitlevate sätete kohaldamine tuleks edasi lükata, et anda ettevõtjatele piisavalt aega valmistuda uute nõuete täitmiseks. See on eriti oluline nende lammutuskodade tegevuslubade puhul, kus on olemas võimalused selliste sõidukite keskkonnaohutuks muutmiseks ja sõiduki edasiseks töötlemiseks.
	Or. en

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

Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 97

Komisjoni ettepanek	*Muudatusettepanek*
(97) Kuna käesoleva määruse eesmärke, milleks on aidata kaasa ühtse turu toimimisele, vältida ja vähendada romusõidukite käitlemise kahjulikku mõju ning tagada ***inimeste*** tervise ja keskkonna kõrgetasemeline kaitse, ei suuda liikmesriigid üksi piisaval määral saavutada, küll aga on neid ühtlustamisvajaduse tõttu parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,	(97) Kuna käesoleva määruse eesmärke, milleks on aidata kaasa ühtse turu toimimisele, vältida ja vähendada romusõidukite käitlemise kahjulikku mõju ning tagada tervise ja keskkonna kõrgetasemeline kaitse, ei suuda liikmesriigid üksi piisaval määral saavutada, küll aga on neid ühtlustamisvajaduse tõttu parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

Or. en