Parlement européen
2024-2029

Committee on the Environment, Climate and Food Safety
Committee on the Internal Market and Consumer Protection

2023/0284(COD)

24.2.2025

AMENDEMENTS
212 - 418

Projet de rapport
Jens Gieseke, Paulius Saudargas
(PE768.004v01-00)

Exigences en matière de circularité applicables à la conception des véhicules et gestion des véhicules hors d'usage, modifiant les règlements (UE) 2018/858 et 2019/1020 et abrogeant les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE

Proposition de règlement
(COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))

Amendement 212
Laurent Castillo

Proposition de règlement
Visa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,	vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114 ***et son article 192, paragraphe 1, en lien avec les articles 14 à 45, l'article 46 et l'article 48 du présent règlement***,

Or. en

Amendement 213
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Visa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment ***son article 114***,	vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment ***ses articles 114 et 192***,

Or. en

Justification

Cette proposition consiste à fusionner la législation relative à la réception par type basée sur l'article 114, et la législation relative aux véhicules hors d'usage basée sur l'article 192. Une double base juridique, à l'instar du règlement sur les batteries, s'avère donc appropriée.

Amendement 214
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Visa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment ***son article 114***,	vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment ***ses articles 114 et 192***,

Or. en

Amendement 215
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Proposition de règlement
Considérant 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(1) La communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»[37] ***(ci-après dénommée «pacte vert pour l'Europe») est la stratégie de croissance dont s'est dotée l'Europe afin de transformer l'Union, à l'horizon 2050, en une société juste et prospère, forte d'une*** économie ***moderne,*** efficace dans l'utilisation des ressources ***et compétitive, caractérisée par l'absence*** d'émissions ***nettes de gaz à effet de serre et dans laquelle*** la croissance économique ***est dissociée de l'utilisation des ressources. Pour que les politiques de produit de l'Union contribuent à réduire les émissions de carbone au niveau mondial, il est nécessaire de garantir la durabilité des produits commercialisés et vendus dans l'Union, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'au traitement à la fin du cycle de vie, en passant par la fabrication.***	(1) La communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»[37] ***a pour but de créer une*** économie ***plus durable et*** efficace dans l'utilisation des ressources***, mais ne constitue pas une stratégie de croissance conventionnelle, étant donné qu'elle privilégie la durabilité et l'intervention réglementaire à la croissance économique, la création d'emplois et la compétitivité industrielle. Son incidence sur l'industrie automobile européenne soulève une inquiétude majeure, car les objectifs en matière*** d'émissions ***et d'électrification exercent une pression considérable sur les constructeurs automobiles. Les constructeurs européens sont confrontés à une concurrence intense à l'échelle mondiale, notamment de la part de la Chine et des États-Unis, qui sont des pays au sein desquels les aides d'État et les politiques industrielles confèrent des avantages stratégiques. Les coûts élevés associés à la transition vers une production de véhicules électriques sont susceptibles de faire peser une charge disproportionnée sur les petites et moyennes entreprises (PME) de la chaîne d'approvisionnement du secteur***

automobile. Une telle transition risque de donner lieu à des pertes d'emploi et à une perturbation économique, étant donné que l'incertitude réglementaire pose des obstacles supplémentaires à l'investissement à long terme. En outre, les constructeurs qui dépassent les objectifs d'émissions de CO_2 sont actuellement passibles d'une amende de 95 EUR par gamme de CO_2 excédentaire par véhicule, ce qui peut coûter des milliards d'euros au secteur. Si ces pénalités ont pour but d'encourager les réductions d'émissions, elles ne font cependant qu'ajouter des contraintes financières au secteur, entravent l'investissement en faveur de l'innovation et sapent la compétitivité. Si les considérations environnementales revêtent de l'importance, les politiques doivent cependant être conçues de sorte à éviter de saper la vigueur du marché, la résilience industrielle ainsi que l'accessibilité financière pour les consommateurs. Une approche équilibrée s'avère nécessaire afin de promouvoir l'innovation et la durabilité, tout en soutenant la croissance économique ***et la prospérité. La révision de la directive relative aux véhicules hors d'usage (VHU) devrait consister à renforcer les obligations en matière de recyclage et d'économie circulaire de façon à stimuler la compétitivité et la croissance durable pour les constructeurs, les fournisseurs, les démonteurs, les recycleurs, les opérateurs du marché de la ferraille, les consommateurs, les organismes de régulation, les opérateurs de traitement de déchets, les recycleurs de batterie de véhicule électrique ainsi que les prestataires de services logistiques, plutôt qu'à imposer à ces acteurs des coûts de conformité ou des charges réglementaires excessives.***

---

[37] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen,

---

[37] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen,

au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Le pacte vert pour l'Europe [COM(2019) 640 final].

au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Le pacte vert pour l'Europe [COM(2019) 640 final].

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(1) La communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»[37] (ci-après dénommée «pacte vert pour l'Europe») est la stratégie de croissance dont s'est dotée l'Europe afin de transformer l'Union, à l'horizon 2050, en une société juste et prospère, forte d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, caractérisée par l'absence d'émissions nettes de gaz à effet de serre et dans laquelle la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources. Pour que les politiques de produit de l'Union contribuent à réduire les émissions de carbone au niveau mondial, il est nécessaire de garantir la durabilité des produits commercialisés et vendus dans l'Union, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'au traitement à la fin du cycle de vie, en passant par la fabrication.	(1) La communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»[37] (ci-après dénommée «pacte vert pour l'Europe») est la stratégie de croissance dont s'est dotée l'Europe afin de transformer l'Union, à l'horizon 2050 ***au plus tard («neutralité climatique») et dans le respect des limites planétaires***, en une société juste et prospère, forte d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, caractérisée par l'absence d'émissions nettes de gaz à effet de serre et dans laquelle la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources. Pour que les politiques de produit de l'Union contribuent à réduire les émissions de carbone au niveau mondial, il est nécessaire de garantir la durabilité des produits commercialisés et vendus dans l'Union, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'au traitement à la fin du cycle de vie, en passant par la fabrication.
[37] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Le pacte vert pour l'Europe	[37] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Le pacte vert pour l'Europe

[COM(2019) 640 final].

[COM(2019) 640 final].

Or. en

Amendement 217
Anja Arndt

Proposition de règlement
Considérant 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(1) La communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»[37] (ci-après dénommée «pacte vert pour l'Europe») est la stratégie de ***croissance*** dont s'est dotée l'Europe afin de transformer l'Union, à l'horizon 2050, en une société ***juste et prospère, forte d'une*** économie ***moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, caractérisée par l'absence d'émissions*** nettes de gaz à effet de serre ***et dans laquelle la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources***. ***Pour que les politiques de produit*** de l'Union ***contribuent à réduire les*** émissions de carbone ***au niveau mondial, il est nécessaire de garantir la durabilité des produits commercialisés et vendus dans l'Union, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'au traitement à la fin du cycle de vie, en passant par la fabrication***.	(1) La communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»[37] (ci-après dénommée «pacte vert pour l'Europe») est la stratégie de ***décroissance*** dont s'est dotée l'Europe afin de transformer l'Union, à l'horizon 2050, en une société ***de plus en plus appauvrie, avec une économie à faible intensité industrielle, dans laquelle les émissions*** nettes de gaz à effet de serre ***seront prétendument nulles, grâce à une réduction ciblée de la production et de la consommation.***. ***La politique économique*** de l'Union ***aura pour conséquence que les produits nécessaires seront fabriqués dans des pays tiers et devront être importés. Par conséquent, il ne faut pas s'attendre à une réduction significative des*** émissions de carbone.
[37] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions — Le pacte vert pour l'Europe, COM(2019) 640 final.	[37] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions — Le pacte vert pour l'Europe, COM(2019) 640 final.

Or. de

Amendement 218
Beatrice Timgren

Proposition de règlement
Considérant 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(2) Le secteur automobile représente une part importante de l'utilisation des ressources énergétiques et des matériaux dans l'Union et, partant, de la production de gaz à effet de serre. La production dans des pays tiers de véhicules qui sont mis sur le marché de l'Union contribue à la production de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, ce qui a des incidences négatives sur l'environnement dans l'Union. ***L'abandon des carburants d'origine fossile au profit d'une mobilité à émissions nulles est l'une des conditions préalables à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050. Il en résultera une réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur automobile liées à la phase d'utilisation des véhicules. L'industrie automobile est l'un des principaux utilisateurs d'aluminium, d'acier et de plastiques en tant que matières primaires, en lien avec la fabrication de véhicules neufs mis sur le marché de l'Union. Ces utilisations peuvent avoir un impact environnemental important en raison de l'énergie nécessaire pour extraire et transformer ces matériaux. L'empreinte environnementale liée à la fabrication de véhicules neufs pourrait augmenter avec l'électrification en cours du parc automobile, ainsi qu'en raison d'une utilisation plus répandue de l'électronique dans les futurs modèles, qui nécessitent l'une et l'autre une quantité considérable de matières premières critiques et stratégiques et de métaux précieux, tels que le cuivre et les terres rares. Ces changements ont pour conséquence que la phase de production pourrait avoir une empreinte environnementale plus***	(2) Le secteur automobile représente une part importante de l'utilisation des ressources énergétiques et des matériaux dans l'Union et, partant, de la production de gaz à effet de serre. La production dans des pays tiers de véhicules qui sont mis sur le marché de l'Union contribue à la production de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, ce qui a des incidences négatives sur l'environnement dans l'Union. Une économie ***véritablement*** circulaire ***devrait privilégier l'extension de la durée de vie du véhicule, la réutilisation des pièces et la réparabilité, à la mise au rebut prématurée. Le fait d'encourager la remise à neuf et l'exportation responsables de véhicules d'occasion fonctionnels, plutôt que d'imposer des classifications rigides en matière de VHU, peut donner lieu à de meilleurs résultats environnementaux en réduisant le besoin de produire de nouveaux véhicules et en diminuant la production excessive de déchets.***

importante que la phase d'utilisation des véhicules. En outre, les exigences actuelles du droit de l'Union en matière de gestion des déchets se traduisent par une valorisation insuffisante des ressources provenant des véhicules hors d'usage, et il existe un fort potentiel d'augmentation de la quantité et de la qualité des pièces, composants et matériaux à réutiliser, remanufacturer, remettre à neuf ou recycler à partir de véhicules hors d'usage. Pour lutter contre ces incidences environnementales et contribuer à la décarbonation du secteur, il est nécessaire d'améliorer le fonctionnement du marché unique et d'intensifier la transition de l'industrie automobile vers une économie circulaire. Cette approche est conforme à la communication de la Commission du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – ***Pour une Europe plus propre et plus compétitive»[38], qui préconise une révision des règles actuelles afin de «promouvoir des modèles d'entreprise plus favorables à l'économie circulaire en reliant les questions de conception au traitement en fin de vie, d'examiner la possibilité d'adopter des règles relatives au contenu recyclé obligatoire pour certains matériaux utilisés dans les composants et d'améliorer l'efficacité du recyclage». Le Conseil[39] et le Parlement[40] ont également souligné la nécessité pour l'Union de se doter sur ces questions de nouvelles règles remplaçant les règles existantes relatives à la réception par type des véhicules, en ce qui concerne la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité, et aux véhicules hors d'usage.***

---

[38] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une

Europe plus propre et plus compétitive» [COM(2020) 98 final].

[39] Conclusions du Conseil du 17 décembre 2020 intitulées «Pour une relance circulaire et écologique».

[40] Résolution du Parlement européen du 10 février 2021 sur le nouveau plan d'action en faveur de l'économie circulaire.

Or. en

Amendement 219
Anja Arndt

Proposition de règlement
Considérant 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(2) Le secteur automobile ***représente une part importante de*** l'utilisation des ressources énergétiques et des matériaux ***dans*** l'Union ***et, partant, de la production de gaz à effet de serre. La production dans des pays tiers de véhicules qui sont mis sur le marché de l'Union contribue à la production de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, ce qui a des incidences négatives sur l'environnement dans l'Union***. L'abandon des carburants d'origine fossile au profit d'une mobilité à émissions nulles est ***l'une des conditions préalables à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050. Il en résultera une réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur automobile liées à la phase d'utilisation des véhicules***. L'industrie automobile est l'un des principaux utilisateurs d'aluminium, ***d'acier*** et de plastiques en tant que matières primaires, en lien avec la fabrication de véhicules neufs mis sur le marché de l'Union. ***Ces utilisations peuvent avoir*** un impact environnemental important ***en raison de l'énergie***	(2) Le secteur automobile ***contribue à*** l'utilisation des ressources énergétiques et des matériaux ***au sein de*** l'Union. L'abandon des carburants d'origine fossile au profit d'une mobilité à émissions nulles est ***un leurre pour les citoyens. Il n'existe pas de mobilité sans émissions. Les véhicules électriques produisent également des émissions, qui sont générées lors de la fabrication, de la production d'électricité et du recyclage.*** L'industrie automobile est l'un des principaux utilisateurs d'aluminium, ***de terres rares*** et de plastiques en tant que matières primaires, en lien avec la fabrication de véhicules ***électriques*** neufs mis sur le marché de l'Union. ***L'extraction et la transformation de ces matériaux ont*** un impact environnemental important. L'empreinte environnementale liée à la fabrication de véhicules neufs pourrait augmenter avec l'électrification en cours du parc automobile, ainsi qu'en raison d'une utilisation plus répandue de l'électronique dans les futurs modèles***. Les véhicules électriques*** nécessitent une

nécessaire pour extraire et transformer ces matériaux. L'empreinte environnementale liée à la fabrication de véhicules neufs pourrait augmenter avec l'électrification en cours du parc automobile, ainsi qu'en raison d'une utilisation plus répandue de l'électronique dans les futurs modèles***, qui*** nécessitent ***l'une et l'autre*** une quantité considérable de matières premières critiques et stratégiques et de métaux précieux, tels que le cuivre et les terres rares. Ces changements ont pour conséquence que la phase de production pourrait avoir une empreinte environnementale plus importante que la phase d'utilisation des véhicules. ***En outre, les exigences actuelles du droit de l'Union en matière de gestion des déchets se traduisent par une valorisation insuffisante des ressources provenant des véhicules hors d'usage, et il existe un fort potentiel d'augmentation de la quantité et de la qualité des pièces, composants et matériaux à réutiliser, remanufacturer, remettre à neuf ou recycler à partir de véhicules hors d'usage.*** Pour ***lutter contre ces incidences environnementales et contribuer à la décarbonation du secteur***, il est nécessaire ***d'améliorer*** le fonctionnement du marché unique et ***d'intensifier*** la transition de l'industrie automobile vers une économie circulaire. ***Cette approche est conforme à la communication de la Commission du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action*** pour ***une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive»[38], qui préconise une révision des règles actuelles afin de «promouvoir des modèles d'entreprise plus favorables à l'économie circulaire en reliant les questions de conception au traitement en fin de vie, d'examiner la possibilité d'adopter des règles relatives au contenu recyclé obligatoire pour certains matériaux utilisés dans les composants et d'améliorer l'efficacité du recyclage». Le Conseil[39] et le Parlement[40] ont également*** quantité considérable de matières premières critiques et stratégiques et de métaux précieux, tels que le cuivre et les terres rares. Ces changements ont pour conséquence que la phase de production pourrait avoir une empreinte environnementale plus importante que la phase d'utilisation des véhicules. Pour ***préserver l'industrie automobile et la mobilité des citoyens***, il est nécessaire ***de garantir*** le fonctionnement du marché unique ***dans les conditions d'une économie de marché libre*** et ***de soutenir*** la transition de l'industrie automobile vers une économie circulaire. ***Le passage forcé aux véhicules électriques s'est avéré néfaste*** pour ***l'environnement, les travailleurs qui extraient les terres rares et les ménages à faibles revenus. Avec moins de réglementations, le secteur automobile peut innover dans le sens d'une réutilisation, d'un recyclage et d'une gestion des déchets responsables***.

souligné la nécessité pour l'Union de se doter sur ces questions de nouvelles règles remplaçant les règles existantes relatives à la réception par type des véhicules, en ce qui concerne la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité, et aux véhicules hors d'usage.

---

[38] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive» [COM(2020) 98 final].

[39] Conclusions du Conseil du 17 décembre 2020 intitulées «Pour une relance circulaire et écologique».

[40] Résolution du Parlement européen du 10 février 2021 sur le nouveau plan d'action en faveur de l'économie circulaire.

---

[38] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive» [COM(2020) 98 final].

[39] Conclusions du Conseil du 17 décembre 2020 intitulées «Pour une relance circulaire et écologique».

[40] Résolution du Parlement européen du 10 février 2021 sur le nouveau plan d'action en faveur de l'économie circulaire.

Or. de

Amendement 220
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(2) Le secteur automobile représente une part importante de l'utilisation des ressources énergétiques et des matériaux dans l'Union et, partant, de la production de gaz à effet de serre. La production dans des pays tiers de véhicules qui sont mis sur le marché de l'Union contribue à la production de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, ce qui a des incidences négatives sur l'environnement dans l'Union. L'abandon des carburants	(2) Le secteur automobile représente une part importante de l'utilisation des ressources énergétiques et des matériaux dans l'Union et, partant, de la production de gaz à effet de serre. La production dans des pays tiers de véhicules qui sont mis sur le marché de l'Union contribue à la production de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, ce qui a des incidences négatives sur l'environnement dans l'Union. L'abandon des carburants

d’origine fossile au profit d’une mobilité à émissions nulles est l’une des conditions préalables à la réalisation de l’objectif de neutralité climatique d’ici à 2050. Il en résultera une réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur automobile liées à la phase d’utilisation des véhicules. L’industrie automobile est l’un des principaux utilisateurs d’aluminium, d’acier et de plastiques en tant que matières primaires, en lien avec la fabrication de véhicules neufs mis sur le marché de l’Union. Ces utilisations peuvent avoir un impact environnemental important en raison de l’énergie nécessaire pour extraire et transformer ces matériaux. L’empreinte environnementale liée à la fabrication de véhicules neufs pourrait augmenter avec l’électrification en cours du parc automobile, ainsi qu’en raison d’une utilisation plus répandue de l’électronique ***dans les futurs modèles***, qui nécessitent ***l’une et l’autre*** une quantité considérable de matières premières critiques et stratégiques et de métaux précieux, tels que le cuivre et les terres rares. Ces changements ont pour conséquence que la phase de production pourrait avoir une empreinte environnementale plus importante que la phase d’utilisation des véhicules. En outre, les exigences actuelles du droit de l’Union en matière de gestion des déchets se traduisent par une valorisation insuffisante des ressources provenant des véhicules hors d’usage, et il existe un fort potentiel d’augmentation de la quantité et de la qualité des pièces, composants et matériaux à réutiliser, remanufacturer, remettre à neuf ou recycler à partir de véhicules ***hors d’usage***. Pour lutter contre ces incidences environnementales ***et*** contribuer à la décarbonation du secteur, il est nécessaire d’améliorer le fonctionnement du marché unique et d’intensifier la transition de l’industrie automobile vers une économie circulaire. Cette approche est conforme à la communication de la Commission du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan

d’origine fossile au profit d’une mobilité à émissions nulles est l’une des conditions préalables à la réalisation de l’objectif de neutralité climatique d’ici à 2050. Il en résultera une réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur automobile liées à la phase d’utilisation des véhicules. ***Cependant, l’utilisation croissante de matériaux et de techniques empêchant la réparation, l’indisponibilité de pièces détachées et de mises à jour de logiciels, ainsi que l’absence de mesures visant à promouvoir la réparation, le remanufacturage, la remise à neuf, le post-équipement et le remplacement de pièces et composants de véhicule donnent lieu à une circularité faible lors de la phase d’utilisation des véhicules et entraînent une obsolescence prématurée.*** L’industrie automobile est l’un des principaux utilisateurs d’aluminium, d’acier et de plastiques en tant que matières primaires, en lien avec la fabrication de véhicules neufs mis sur le marché de l’Union. Ces utilisations peuvent avoir un impact environnemental important en raison de l’énergie nécessaire pour extraire et transformer ces matériaux. L’empreinte environnementale liée à la fabrication de véhicules neufs pourrait augmenter avec l’électrification en cours du parc automobile, ***en raison de la croissance actuelle du nombre de véhicules ainsi que de la taille et du poids des véhicules,*** ainsi qu’en raison d’une utilisation plus répandue de l’électronique ***et de sa complexité***, qui nécessitent une quantité considérable de matières premières critiques et stratégiques et de métaux précieux, tels que le cuivre et les terres rares***, que seul un ou quelques pays fournissent***. Ces changements ont pour conséquence que la phase de production pourrait avoir une empreinte environnementale plus importante que la phase d’utilisation des véhicules ***ainsi qu’une empreinte environnementale croissante en termes absolus, et que l’industrie pourrait devenir de plus en***

d’action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive»[38], qui préconise une révision des règles actuelles afin de «promouvoir des modèles d’entreprise plus favorables à l’économie circulaire en reliant les questions de conception au traitement en fin de vie, d’examiner la possibilité d’adopter des règles relatives au contenu recyclé obligatoire pour certains matériaux utilisés dans les composants et d’améliorer l’efficacité du recyclage». Le Conseil[39] et le Parlement[40] ont également souligné la nécessité pour l’Union de se doter sur ces questions de nouvelles règles remplaçant les règles existantes relatives à la réception par type des véhicules, en ce qui concerne la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité, et aux véhicules hors d’usage.

plus dépendante des importations de matières premières essentielles ainsi que vulnérables aux perturbations des approvisionnements et, partant, perdre sa compétitivité. En outre, les exigences actuelles du droit de l’Union en matière de gestion des déchets se traduisent par une valorisation insuffisante des ressources provenant des véhicules hors d’usage, et il existe un fort potentiel d’augmentation de la quantité et de la qualité des pièces, composants et matériaux à ***réparer,*** réutiliser, remanufacturer, remettre à neuf***, post-équiper*** ou recycler à partir de véhicules ***à la fois durant la phase d’utilisation et de fin de vie***. Pour lutter contre ces incidences environnementales***,*** contribuer à la décarbonation du secteur ***et soutenir la compétitivité en renforçant la résilience de l’industrie automobile***, il est nécessaire d’améliorer le fonctionnement du marché unique et d’intensifier la transition de l’industrie automobile vers une économie circulaire. Cette approche est conforme à la communication de la Commission du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d’action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive»[38], qui préconise une révision des règles actuelles afin de «promouvoir des modèles d’entreprise plus favorables à l’économie circulaire en reliant les questions de conception au traitement en fin de vie, d’examiner la possibilité d’adopter des règles relatives au contenu recyclé obligatoire pour certains matériaux utilisés dans les composants et d’améliorer l’efficacité du recyclage». ***Cette approche est également conforme au règlement (UE) 2024/1252 établissant un cadre visant à garantir un approvisionnement sûr et durable en matières premières critiques.*** Le Conseil[39] et le Parlement[40] ont également souligné la nécessité pour l’Union de se doter sur ces questions de nouvelles règles remplaçant les règles existantes relatives à la réception par type des véhicules, en ce qui concerne la

réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité, et aux véhicules hors d'usage.

---

[38] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive» [COM(2020) 98 final].

[39] Conclusions du Conseil du 17 décembre 2020 intitulées «Pour une relance circulaire et écologique».

[40] Résolution du Parlement européen du 10 février 2021 sur le nouveau plan d'action en faveur de l'économie circulaire.

---

[38] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive» [COM(2020) 98 final].

[39] Conclusions du Conseil du 17 décembre 2020 intitulées «Pour une relance circulaire et écologique».

[40] Résolution du Parlement européen du 10 février 2021 sur le nouveau plan d'action en faveur de l'économie circulaire.

Or. en

Amendement 221
Sirpa Pietikäinen

Proposition de règlement
Considérant 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(2) Le secteur automobile représente une part importante de l'utilisation des ressources énergétiques et des matériaux dans l'Union et, partant, de la production de gaz à effet de serre. La production dans des pays tiers de véhicules qui sont mis sur le marché de l'Union contribue à la production de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, ce qui a des incidences négatives sur l'environnement dans l'Union. L'abandon des carburants d'origine fossile au profit d'une mobilité à émissions nulles est l'une des conditions préalables à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050. Il en	(2) ***L'Union européenne est fortement dépendante des importations de matériaux. Afin d'améliorer l'autosuffisance stratégique et de réduire les dépendances à l'égard de pays tiers, l'Union doit améliorer l'efficacité de l'utilisation des ressources et de l'énergie. Afin de relever les défis, l'Union doit prendre les mesures nécessaires pour parvenir à la circularité en boucle fermée des matériaux en améliorant l'efficacité des ressources et de l'énergie, ainsi qu'en suivant le principe de l'utilisation en cascade, le principe consistant à exclure les déchets dès la conception, la***

résultera une réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur automobile liées à la phase d'utilisation des véhicules. L'industrie automobile est l'un des principaux utilisateurs d'aluminium, d'acier et de plastiques en tant que matières primaires, en lien avec la fabrication de véhicules neufs mis sur le marché de l'Union. Ces utilisations peuvent avoir un impact environnemental important en raison de l'énergie nécessaire pour extraire et transformer ces matériaux. L'empreinte environnementale liée à la fabrication de véhicules neufs pourrait augmenter avec l'électrification en cours du parc automobile, ainsi qu'en raison d'une utilisation plus répandue de l'électronique dans les futurs modèles, qui nécessitent l'une et l'autre une quantité considérable de matières premières critiques et stratégiques et de métaux précieux, tels que le cuivre et les terres rares. Ces changements ont pour conséquence que la phase de production pourrait avoir une empreinte environnementale plus importante que la phase d'utilisation des véhicules. En outre, les exigences actuelles du droit de l'Union en matière de gestion des déchets se traduisent par une valorisation insuffisante des ressources provenant des véhicules hors d'usage, et il existe un fort potentiel d'augmentation de la quantité et de la qualité des pièces, composants et matériaux à réutiliser, remanufacturer, remettre à neuf ou recycler à partir de véhicules hors d'usage. Pour lutter contre ces incidences environnementales et contribuer à la décarbonation du secteur, il est nécessaire d'améliorer le fonctionnement du marché unique et d'intensifier la transition de l'industrie automobile vers une économie circulaire. Cette approche est conforme à la communication de la Commission du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive»[38], qui préconise une révision des règles actuelles afin de «promouvoir

hiérarchie des déchets ainsi que les grands principes en matière de circularité. Cette approche sera également bénéfique pour les industries européennes, renforcera la compétitivité durable et offrira des modèles d'entreprise durables pour une nouvelle croissance économique. Le secteur automobile représente une part importante de l'utilisation des ressources énergétiques et des matériaux dans l'Union et, partant, de la production de gaz à effet de serre. La production dans des pays tiers de véhicules qui sont mis sur le marché de l'Union contribue à la production de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, ce qui a des incidences négatives sur l'environnement dans l'Union. L'abandon des carburants d'origine fossile au profit d'une mobilité à émissions nulles est l'une des conditions préalables à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050. Il en résultera une réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur automobile liées à la phase d'utilisation des véhicules. L'industrie automobile est l'un des principaux utilisateurs d'aluminium, d'acier et de plastiques en tant que matières primaires, en lien avec la fabrication de véhicules neufs mis sur le marché de l'Union. Ces utilisations peuvent avoir un impact environnemental important en raison de l'énergie nécessaire pour extraire et transformer ces matériaux. L'empreinte environnementale liée à la fabrication de véhicules neufs pourrait augmenter avec l'électrification en cours du parc automobile, ainsi qu'en raison d'une utilisation plus répandue de l'électronique dans les futurs modèles, qui nécessitent l'une et l'autre une quantité considérable de matières premières critiques et stratégiques et de métaux précieux, tels que le cuivre et les terres rares. Ces changements ont pour conséquence que la phase de production pourrait avoir une empreinte environnementale plus importante que la phase d'utilisation des véhicules. En outre, les exigences actuelles

des modèles d'entreprise plus favorables à l'économie circulaire en reliant les questions de conception au traitement en fin de vie, d'examiner la possibilité d'adopter des règles relatives au contenu recyclé obligatoire pour certains matériaux utilisés dans les composants et d'améliorer l'efficacité du recyclage». Le Conseil[39] et le Parlement[40] ont également souligné la nécessité pour l'Union de se doter sur ces questions de nouvelles règles remplaçant les règles existantes relatives à la réception par type des véhicules, en ce qui concerne la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité, et aux véhicules hors d'usage.

du droit de l'Union en matière de gestion des déchets se traduisent par une valorisation insuffisante des ressources provenant des véhicules hors d'usage, et il existe un fort potentiel d'augmentation de la quantité et de la qualité des pièces, composants et matériaux à réutiliser, remanufacturer, remettre à neuf ou recycler à partir de véhicules hors d'usage. Pour lutter contre ces incidences environnementales et contribuer à la décarbonation du secteur, il est nécessaire d'améliorer le fonctionnement du marché unique et d'intensifier la transition de l'industrie automobile vers une économie circulaire. Cette approche est conforme à la communication de la Commission du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive»[38], qui préconise une révision des règles actuelles afin de «promouvoir des modèles d'entreprise plus favorables à l'économie circulaire en reliant les questions de conception au traitement en fin de vie, d'examiner la possibilité d'adopter des règles relatives au contenu recyclé obligatoire pour certains matériaux utilisés dans les composants et d'améliorer l'efficacité du recyclage». Le Conseil[39] et le Parlement[40] ont également souligné la nécessité pour l'Union de se doter sur ces questions de nouvelles règles remplaçant les règles existantes relatives à la réception par type des véhicules, en ce qui concerne la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité, et aux véhicules hors d'usage.

---

[38] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive» [COM(2020) 98 final].

[38] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive» [COM(2020) 98 final].

[39] Conclusions du Conseil du 17 décembre 2020 intitulées «Pour une relance circulaire et écologique».

[40] Résolution du Parlement européen du 10 février 2021 sur le nouveau plan d'action en faveur de l'économie circulaire.

[39] Conclusions du Conseil du 17 décembre 2020 intitulées «Pour une relance circulaire et écologique».

[40] Résolution du Parlement européen du 10 février 2021 sur le nouveau plan d'action en faveur de l'économie circulaire.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(2) Le secteur automobile représente une part importante de l'utilisation des ressources énergétiques et des matériaux dans l'Union et, partant, de la production de gaz à effet de serre. La production dans des pays tiers de véhicules qui sont mis sur le marché de l'Union contribue à la production de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, ce qui a des incidences négatives sur l'environnement dans l'Union***. L'abandon des carburants d'origine fossile au profit d'une mobilité à émissions nulles est l'une des conditions préalables à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050. Il en résultera une réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur automobile liées à la phase d'utilisation des véhicules***. L'industrie automobile est l'un des principaux utilisateurs d'aluminium, d'acier et de plastiques en tant que matières primaires, en lien avec la fabrication de véhicules neufs mis sur le marché de l'Union. Ces utilisations peuvent avoir un impact environnemental important en raison de l'énergie nécessaire pour extraire et transformer ces matériaux. L'empreinte	(2) Le secteur automobile représente une part importante de l'utilisation des ressources énergétiques et des matériaux dans l'Union et, partant, de la production de gaz à effet de serre. La production dans des pays tiers de véhicules qui sont mis sur le marché de l'Union contribue à la production de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, ce qui a des incidences négatives sur l'environnement dans l'Union. L'industrie automobile est l'un des principaux utilisateurs d'aluminium, d'acier et de plastiques en tant que matières primaires, en lien avec la fabrication de véhicules neufs mis sur le marché de l'Union. Ces utilisations peuvent avoir un impact environnemental important en raison de l'énergie nécessaire pour extraire et transformer ces matériaux. L'empreinte environnementale liée à la fabrication de véhicules neufs pourrait augmenter avec l'électrification en cours du parc automobile, ainsi qu'en raison d'une utilisation plus répandue de l'électronique dans les futurs modèles, qui nécessitent l'une et l'autre une quantité considérable de matières premières critiques et

environnementale liée à la fabrication de véhicules neufs pourrait augmenter avec l'électrification en cours du parc automobile, ainsi qu'en raison d'une utilisation plus répandue de l'électronique dans les futurs modèles, qui nécessitent l'une et l'autre une quantité considérable de matières premières critiques et stratégiques et de métaux précieux, tels que le cuivre et les terres rares. Ces changements ont pour conséquence que la phase de production pourrait avoir une empreinte environnementale plus importante que la phase d'utilisation des véhicules. En outre, les exigences actuelles du droit de l'Union en matière de gestion des déchets se traduisent par une valorisation insuffisante des ressources provenant des véhicules hors d'usage, et il existe un fort potentiel d'augmentation de la quantité et de la qualité des pièces, composants et matériaux à réutiliser, remanufacturer, remettre à neuf ou recycler à partir de véhicules hors d'usage. Pour lutter contre ces incidences environnementales et contribuer à la décarbonation du secteur, il est nécessaire d'améliorer le fonctionnement du marché unique et d'intensifier la transition de l'industrie automobile vers une économie circulaire. Cette approche est conforme à la communication de la Commission du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive»[38] , qui préconise une révision des règles actuelles afin de «promouvoir des modèles d'entreprise plus favorables à l'économie circulaire en reliant les questions de conception au traitement en fin de vie, d'examiner la possibilité d'adopter des règles relatives au contenu recyclé obligatoire pour certains matériaux utilisés dans les composants et d'améliorer l'efficacité du recyclage». Le Conseil[39] et le Parlement[40] ont également souligné la nécessité pour l'Union de se doter sur ces questions de nouvelles règles remplaçant les règles existantes relatives à la réception

environnementale liée à la fabrication de véhicules neufs pourrait augmenter avec l'électrification en cours du parc automobile, ainsi qu'en raison d'une utilisation plus répandue de l'électronique dans les futurs modèles, qui nécessitent l'une et l'autre une quantité considérable de matières premières critiques et stratégiques et de métaux précieux, tels que le cuivre et les terres rares. Ces changements ont pour conséquence que la phase de production pourrait avoir une empreinte environnementale plus importante que la phase d'utilisation des véhicules. En outre, les exigences actuelles du droit de l'Union en matière de gestion des déchets se traduisent par une valorisation insuffisante des ressources provenant des véhicules hors d'usage, et il existe un fort potentiel d'augmentation de la quantité et de la qualité des pièces, composants et matériaux à réutiliser, remanufacturer, remettre à neuf ou recycler à partir de véhicules hors d'usage. Pour lutter contre ces incidences environnementales et contribuer à la décarbonation du secteur, il est nécessaire d'améliorer le fonctionnement du marché unique et d'intensifier la transition de l'industrie automobile vers une économie circulaire. Cette approche est conforme à la communication de la Commission du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive»[38] , qui préconise une révision des règles actuelles afin de «promouvoir des modèles d'entreprise plus favorables à l'économie circulaire en reliant les questions de conception au traitement en fin de vie, d'examiner la possibilité d'adopter des règles relatives au contenu recyclé obligatoire pour certains matériaux utilisés dans les composants et d'améliorer l'efficacité du recyclage». Le Conseil[39] et le Parlement[40] ont également souligné la nécessité pour l'Union de se doter sur ces questions de nouvelles règles remplaçant les règles existantes relatives à la réception par type des véhicules, en ce qui concerne la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité, et aux véhicules hors d'usage.

par type des véhicules, en ce qui concerne la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité, et aux véhicules hors d'usage.

[38] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive» [COM(2020) 98 final].

[39] Conclusions du Conseil du 17 décembre 2020 intitulées «Pour une relance circulaire et écologique».

[40] Résolution du Parlement européen du 10 février 2021 sur le nouveau plan d'action en faveur de l'économie circulaire.

[38] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive» [COM(2020) 98 final].

[39] Conclusions du Conseil du 17 décembre 2020 intitulées «Pour une relance circulaire et écologique».

[40] Résolution du Parlement européen du 10 février 2021 sur le nouveau plan d'action en faveur de l'économie circulaire.

Or. fr

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

Proposition de règlement
Considérant 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(3) La directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil[41] établit des exigences harmonisées en matière de traitement des véhicules hors d'usage et fixe des objectifs pour la réutilisation et le recyclage des véhicules ainsi que pour leur réutilisation et leur valorisation. Elle instaure des obligations en matière de collecte des véhicules hors d'usage, ainsi que des obligations pour les opérateurs économiques, notamment en limitant l'utilisation de métaux lourds dans les véhicules. Elle établit également des règles de base concernant la responsabilité élargie	(3) La directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil[41] établit des exigences harmonisées en matière de traitement des véhicules hors d'usage et fixe des objectifs pour la réutilisation et le recyclage des véhicules ainsi que pour leur réutilisation et leur valorisation. Elle instaure des obligations en matière de collecte des véhicules hors d'usage, ainsi que des obligations pour les opérateurs économiques, notamment en limitant l'utilisation de métaux lourds dans les véhicules. Elle établit également des règles de base concernant la responsabilité élargie

des producteurs, en vertu desquelles les constructeurs automobiles doivent supporter une partie des coûts de collecte des véhicules hors d'usage.	des producteurs, en vertu desquelles les constructeurs automobiles doivent supporter une partie des coûts de collecte des véhicules hors d'usage. ***Conformément au principe du pollueur-payeur inscrit à l'article 191, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), les producteurs devraient assumer la responsabilité financière et opérationnelle de la bonne gestion des véhicules qu'ils mettent sur le marché, en veillant à ce que les coûts liés à la gestion des coûts de fin de vie ne soient pas répercutés sur les consommateurs, les autorités publiques ou les services de traitement des déchets. Il est essentiel de renforcer la responsabilité élargie des producteurs afin de promouvoir la circularité, d'encourager la conception durable et d'empêcher les externalités environnementales.***
[41] Directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage (JO L 269 du 21.10.2000, p. 34).	[41] Directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage (JO L 269 du 21.10.2000, p. 34).

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(4) Dans son évaluation de la directive 2000/53/CE[42], la Commission a souligné que celle-ci avait permis d'atteindre un grand nombre des objectifs initialement fixés, notamment l'élimination du cadmium, du plomb, du mercure et du chrome hexavalent des véhicules,	(4) Dans son évaluation de la directive 2000/53/CE[42], la Commission a souligné que celle-ci avait permis d'atteindre un grand nombre des objectifs initialement fixés, notamment l'élimination du cadmium, du plomb, du mercure et du chrome hexavalent des véhicules,

l'augmentation des points de collecte pour les véhicules hors d'usage et la réalisation des objectifs de valorisation et de recyclage. L'évaluation a toutefois révélé que la directive ne traitait pas suffisamment de questions importantes liées à la collecte des véhicules hors d'usage et qu'elle n'était plus adaptée pour garantir un traitement de qualité élevée de ces véhicules.

[42] Évaluation de la directive 2000/53/CE du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage, SWD(2021) 61 final.

l'augmentation des points de collecte pour les véhicules hors d'usage et la réalisation des objectifs de valorisation et de recyclage. L'évaluation a toutefois révélé que la directive ne traitait pas suffisamment de questions importantes liées à la collecte des véhicules hors d'usage et qu'elle n'était plus adaptée pour garantir un traitement de qualité élevée de ces véhicules. ***L'évaluation a notamment indiqué que la question des «véhicules disparus», qui représentent environ 35 % de l'ensemble des véhicules radiés chaque année, constitue le principal problème pour ce qui est de la mise en œuvre de la directive.***

[42] Évaluation de la directive 2000/53/CE du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage, SWD(2021) 61 final.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(5) La directive 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil[43] réglemente la réception par type des véhicules en ce qui concerne leur réutilisabilité, leur recyclabilité et leur valorisabilité, de sorte que ces véhicules puissent atteindre les objectifs fixés dans la directive 2000/53/CE au stade de la fin de vie. Cette directive n'a pas permis d'améliorer sensiblement la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité des véhicules neufs et n'est pas adaptée aux caractéristiques des véhicules neufs, qui	(5) La directive 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil[43] réglemente la réception par type des véhicules en ce qui concerne leur réutilisabilité, leur recyclabilité et leur valorisabilité, de sorte que ces véhicules puissent atteindre les objectifs fixés dans la directive 2000/53/CE au stade de la fin de vie. Cette directive n'a pas permis d'améliorer sensiblement la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité des véhicules neufs et n'est pas adaptée aux caractéristiques des véhicules neufs, qui

ont considérablement changé depuis l'entrée en vigueur de ladite directive.	ont considérablement changé depuis l'entrée en vigueur de ladite directive***, en particulier les véhicules électriques dont les batteries présentent un faible taux de recyclabilité***.
[43] Directive 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 concernant la réception par type des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation, et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil (JO L 310 du 25.11.2005, p. 10).	[43] Directive 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 concernant la réception par type des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation, et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil (JO L 310 du 25.11.2005, p. 10).

Or. fr

Amendement 226
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Afin d'améliorer le fonctionnement du marché unique***, tout en garantissant*** un niveau élevé de protection de l'environnement, il est essentiel ***d'harmoniser les*** conditions de réception par type des véhicules en ce qui concerne leur réutilisabilité, leur recyclabilité et leur valorisabilité, ainsi que les conditions régissant la gestion des déchets dans le secteur automobile. Il existe des liens intrinsèques entre la phase de production et ***le traitement en*** fin de vie des véhicules, étant donné que le traitement écologiquement ***rationnel*** des véhicules hors d'usage ***dépend*** dans une large mesure de la manière dont les véhicules sont (d'abord) conçus et fabriqués. Le moyen le plus efficace de faciliter la transition du secteur automobile vers une économie circulaire est donc d'établir un cadre réglementaire uniforme au niveau de	(7) Afin d'améliorer le fonctionnement du marché unique ***et de garantir*** un niveau élevé de protection de l'environnement, il est essentiel ***de créer de nouvelles*** conditions de réception par type des véhicules en ce qui concerne leur ***conception aux fins de leur réparabilité, de leur*** réutilisabilité, ***de leur remanufacturage, de leur remise à neuf, de leur post-équipement, de*** leur recyclabilité et ***de*** leur valorisabilité, ainsi que les conditions régissant la gestion des déchets dans le secteur automobile. Il existe des liens intrinsèques entre la phase de production***, la phase d'utilisation*** et ***la*** fin de vie des véhicules, étant donné que ***la réparabilité, la réutilisabilité, le remanufacturage, la remise à neuf et le post-équipement d'une part, et d'autre part*** le traitement ***d'une façon*** écologiquement ***rationnelle*** des véhicules

l’Union, qui couvre de manière intégrée et cohérente la conception, la fabrication, la mise sur le marché dans l’Union et le traitement en fin de vie des véhicules. Il s’agit aussi d’un élément essentiel pour développer le marché de l’Union des matières premières secondaires qui sont incluses dans les véhicules neufs mis sur le marché, ainsi que pour éviter les entraves aux échanges et les distorsions de concurrence, garantir la clarté juridique et améliorer les performances environnementales de tous les opérateurs économiques participant à la conception, à la production et au traitement en fin de vie des véhicules. Afin d’atteindre ces objectifs et ***de répondre à la nécessité*** de mettre en place des règles uniformes pour le marché unique qui soient motivées par des préoccupations environnementales, ***et*** conformément à la législation de l’Union relative à la réception par type des véhicules à moteur dans son ensemble, la directive 2000/53/CE et la directive 2005/64/CE devraient être remplacées par un règlement, sur la base ***de l’article 114*** du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne (TFUE).

hors d’usage ***dépendent*** dans une large mesure de la manière dont les véhicules sont (d’abord) conçus et fabriqués. Le moyen le plus efficace de faciliter la transition du secteur automobile vers une économie circulaire est donc d’établir un cadre réglementaire uniforme au niveau de l’Union, qui couvre de manière intégrée et cohérente la conception, la fabrication, la mise sur le marché dans l’Union et le traitement en fin de vie des véhicules. Il s’agit aussi d’un élément essentiel pour développer le marché de l’Union des matières premières secondaires qui sont incluses dans les véhicules neufs mis sur le marché, ainsi que pour éviter les entraves aux échanges et les distorsions de concurrence, garantir la clarté juridique et améliorer les performances environnementales de tous les opérateurs économiques participant à la conception, à la production et au traitement en fin de vie des véhicules. Afin d’atteindre ces objectifs et ***étant donné qu’il s’avère nécessaire*** de mettre en place des règles uniformes pour le marché unique qui soient motivées par des préoccupations environnementales, conformément à la législation de l’Union relative à la réception par type des véhicules à moteur dans son ensemble***, et dans le droit fil des législations complémentaires et similaires, telles que le règlement 2023/1542 relatif aux batteries et aux déchets de batteries, le règlement 2024/1781 relatif aux exigences en matière d’écoconception pour des produits durables,*** la directive 2000/53/CE et la directive 2005/64/CE devraient être remplacées par un règlement, sur la base ***des articles 114 et 192*** du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne (TFUE).

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Afin d'améliorer le fonctionnement du marché unique, tout en garantissant un niveau élevé de protection de l'environnement, il est essentiel d'harmoniser les conditions de réception par type des véhicules en ce qui concerne leur réutilisabilité, leur recyclabilité et leur valorisabilité, ainsi que les conditions régissant la gestion des déchets dans le secteur automobile. Il existe des liens intrinsèques entre la phase de production et le traitement en fin de vie des véhicules, étant donné que le traitement écologiquement rationnel des véhicules hors d'usage dépend dans une large mesure de la manière dont les véhicules sont (d'abord) conçus et fabriqués. Le moyen le plus efficace de faciliter la transition du secteur automobile vers une économie circulaire est donc d'établir un cadre réglementaire uniforme au niveau de l'Union, qui couvre de manière intégrée et cohérente la conception, la fabrication, la mise sur le marché dans l'Union et le traitement en fin de vie des véhicules. Il s'agit aussi d'un élément essentiel pour développer le marché de l'Union des matières premières secondaires qui sont incluses dans les véhicules neufs mis sur le marché, ainsi que pour éviter les entraves aux échanges et les distorsions de concurrence, garantir la clarté juridique et améliorer les performances environnementales de tous les opérateurs économiques participant à la conception, à la production et au traitement en fin de vie des véhicules. Afin d'atteindre ces objectifs et de répondre à la nécessité de mettre en place des règles uniformes pour le marché unique qui soient motivées par	(7) Afin d'améliorer le fonctionnement du marché unique, tout en garantissant un niveau élevé de protection de l'environnement, il est essentiel d'harmoniser les conditions de réception par type des véhicules en ce qui concerne leur réutilisabilité, leur recyclabilité et leur valorisabilité, ainsi que les conditions régissant la gestion des déchets dans le secteur automobile ***et l'exportation de véhicules d'occasion***. Il existe des liens intrinsèques entre la phase de production et le traitement en fin de vie des véhicules, étant donné que le traitement écologiquement rationnel des véhicules hors d'usage dépend dans une large mesure de la manière dont les véhicules sont (d'abord) conçus et fabriqués. Le moyen le plus efficace de faciliter la transition du secteur automobile vers une économie circulaire est donc d'établir un cadre réglementaire uniforme au niveau de l'Union, qui couvre de manière intégrée et cohérente la conception, la fabrication, la mise sur le marché dans l'Union et le traitement en fin de vie des véhicules. Il s'agit aussi d'un élément essentiel pour développer le marché de l'Union des matières premières secondaires qui sont incluses dans les véhicules neufs mis sur le marché, ainsi que pour éviter les entraves aux échanges et les distorsions de concurrence, garantir la clarté juridique et améliorer les performances environnementales de tous les opérateurs économiques participant à la conception, à la production et au traitement en fin de vie des véhicules. Afin d'atteindre ces objectifs et de répondre à la nécessité de mettre en place des règles uniformes pour

des préoccupations environnementales, et conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules à moteur dans son ensemble, la directive 2000/53/CE et la directive 2005/64/CE devraient être remplacées par un règlement, sur la base de l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

le marché unique qui soient motivées par des préoccupations environnementales, et conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules à moteur dans son ensemble, la directive 2000/53/CE et la directive 2005/64/CE devraient être remplacées par un règlement, sur la base de l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

Or. en

Amendement 228
Sirpa Pietikäinen

Proposition de règlement
Considérant 7

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(7) Afin d'améliorer le fonctionnement du marché unique, tout en garantissant un niveau élevé de protection de l'environnement, il est essentiel d'harmoniser les conditions de réception par type des véhicules en ce qui concerne leur réutilisabilité, leur recyclabilité et leur valorisabilité, ainsi que les conditions régissant la gestion des déchets dans le secteur automobile. Il existe des liens intrinsèques entre la phase de production et le traitement en fin de vie des véhicules, étant donné que le traitement écologiquement rationnel des véhicules hors d'usage dépend dans une large mesure de la manière dont les véhicules sont (d'abord) conçus et fabriqués. Le moyen le plus efficace de faciliter la transition du secteur automobile vers une économie circulaire est donc d'établir un cadre réglementaire uniforme au niveau de l'Union, qui couvre de manière intégrée et cohérente la conception, la fabrication, la mise sur le marché dans l'Union et le traitement en fin de vie des véhicules. Il s'agit aussi d'un élément essentiel pour	(7) Afin d'améliorer le fonctionnement du marché unique, tout en garantissant un niveau élevé de protection de l'environnement, il est essentiel d'harmoniser les conditions de réception par type des véhicules en ce qui concerne leur réutilisabilité, leur recyclabilité et leur valorisabilité, ainsi que les conditions régissant la gestion des déchets dans le secteur automobile. Il existe des liens intrinsèques entre la phase de production et le traitement en fin de vie des véhicules, étant donné que le traitement écologiquement rationnel des véhicules hors d'usage dépend dans une large mesure de la manière dont les véhicules sont (d'abord) conçus et fabriqués. Le moyen le plus efficace de faciliter la transition du secteur automobile vers une économie circulaire est donc d'établir un cadre réglementaire uniforme au niveau de l'Union, qui couvre de manière intégrée et cohérente la conception, ***conformément au principe consistant à concevoir d'emblée les déchets,*** la fabrication, la mise sur le marché dans l'Union et le traitement en fin

développer le marché de l'Union des matières premières secondaires qui sont incluses dans les véhicules neufs mis sur le marché, ainsi que pour éviter les entraves aux échanges et les distorsions de concurrence, garantir la clarté juridique et améliorer les performances environnementales de tous les opérateurs économiques participant à la conception, à la production et au traitement en fin de vie des véhicules. Afin d'atteindre ces objectifs et de répondre à la nécessité de mettre en place des règles uniformes pour le marché unique qui soient motivées par des préoccupations environnementales, et conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules à moteur dans son ensemble, la directive 2000/53/CE et la directive 2005/64/CE devraient être remplacées par un règlement, sur la base de l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

de vie des véhicules. Il s'agit aussi d'un élément essentiel pour développer le marché de l'Union des matières premières secondaires qui sont incluses dans les véhicules neufs mis sur le marché, ainsi que pour éviter les entraves aux échanges et les distorsions de concurrence, garantir la clarté juridique et améliorer les performances environnementales de tous les opérateurs économiques participant à la conception, à la production et au traitement en fin de vie des véhicules. Afin d'atteindre ces objectifs et de répondre à la nécessité de mettre en place des règles uniformes pour le marché unique qui soient motivées par des préoccupations environnementales, et conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules à moteur dans son ensemble, la directive 2000/53/CE et la directive 2005/64/CE devraient être remplacées par un règlement, sur la base de l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

Or. en

Amendement 229
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(8) Les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE s'appliquent exclusivement aux voitures particulières (M_1) et aux véhicules utilitaires légers (N_1), qui représentent environ 85 % de l'ensemble des véhicules immatriculés dans l'Union. Le reste des véhicules, à savoir les véhicules à deux ou trois roues, les camions, les autobus et les remorques, ne font l'objet d'aucune réglementation de l'Union concernant l'écoconception et la	(8) Les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE s'appliquent exclusivement aux voitures particulières (M_1) et aux véhicules utilitaires légers (N_1), qui représentent environ 85 % de l'ensemble des véhicules immatriculés dans l'Union. Le reste des véhicules, à savoir les véhicules à deux ou trois roues, les camions, les autobus et les remorques, ne font l'objet d'aucune réglementation de l'Union concernant l'écoconception et la

gestion au stade de la fin de vie. Par conséquent, afin de garantir un cadre circulaire pour tous les véhicules immatriculés dans l'Union, y compris leur traitement écologiquement rationnel, et d'éviter la fragmentation du marché unique, le présent règlement devrait s'appliquer non seulement aux véhicules des catégories M_1 et N_1, mais aussi, en partie, à certains véhicules de catégorie L (L_3e-L_7e), aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). ***Il n'existe pas d'informations complètes sur le traitement en fin de vie de ces véhicules dans l'Union, ce qui ne permet pas de leur appliquer le même régime que celui qui s'applique aux véhicules des catégories M_1 et N_1 à l'entrée en vigueur du présent règlement. Toutefois, les exigences relatives à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur remise obligatoire à des installations de traitement agréées et à leur dépollution devraient s'appliquer aux véhicules de catégorie L (L_3e-L_7e) ainsi qu'aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Afin de faciliter le traitement de ces véhicules hors d'usage, leurs constructeurs devraient être tenus de fournir des informations sur l'extraction et le remplacement des pièces, composants et matériaux de ces véhicules. En outre, les dispositions régissant la responsabilité élargie des producteurs devraient s'appliquer à ces catégories de véhicules, et couvrir les coûts de leur collecte et de leur dépollution en fin de vie.***	gestion au stade de la fin de vie. Par conséquent, afin de garantir un cadre circulaire pour tous les véhicules immatriculés dans l'Union, y compris leur traitement écologiquement rationnel, et d'éviter la fragmentation du marché unique, le présent règlement devrait s'appliquer non seulement aux véhicules des catégories M_1 et N_1, mais aussi, en partie, à certains véhicules de catégorie L (L_3e-L_7e), aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O).
	Or. en

Amendement 230
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(8) Les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE s'appliquent exclusivement aux voitures particulières (M_1) et aux véhicules utilitaires légers (N_1), qui représentent environ 85 % de l'ensemble des véhicules immatriculés dans l'Union. Le reste des véhicules, à savoir les véhicules à deux ou trois roues, les camions, les autobus et les remorques, ne font l'objet d'aucune réglementation de l'Union concernant l'écoconception et la gestion au stade de la fin de vie. Par conséquent, afin de garantir un cadre circulaire pour tous les véhicules immatriculés dans l'Union, y compris leur traitement écologiquement rationnel, et d'éviter la fragmentation du marché unique, le présent règlement devrait s'appliquer non seulement aux véhicules des catégories M_1 et N_1, mais aussi, en partie, ***à certains*** véhicules de catégorie L (L_3e-L_7e), aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). ***Il n'existe pas d'informations complètes sur le traitement en fin de vie de ces véhicules dans l'Union, ce qui ne permet pas de leur appliquer le même régime que celui qui s'applique aux véhicules des catégories M_1 et N_1 à l'entrée en vigueur du présent règlement. Toutefois,*** les exigences relatives à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur remise obligatoire à des installations de traitement agréées et à leur dépollution devraient s'appliquer aux véhicules de catégorie L (L_3e-L_7e) ainsi qu'aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Afin de faciliter le traitement de ces véhicules hors d'usage, leurs constructeurs devraient être tenus de fournir des informations sur l'extraction et le remplacement des pièces, composants et matériaux de ces véhicules. En outre, les dispositions régissant la responsabilité élargie des producteurs devraient s'appliquer à ces catégories de véhicules, et couvrir les coûts de leur	(8) Les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE s'appliquent exclusivement aux voitures particulières (M_1) et aux véhicules utilitaires légers (N_1), qui représentent environ 85 % de l'ensemble des véhicules immatriculés dans l'Union. Le reste des véhicules, à savoir les véhicules à deux ou trois roues, les camions, les autobus et les remorques, ne font l'objet d'aucune réglementation de l'Union concernant l'écoconception et la gestion au stade de la fin de vie. Par conséquent, afin de garantir un cadre circulaire pour tous les véhicules immatriculés dans l'Union, y compris leur traitement écologiquement rationnel, et d'éviter la fragmentation du marché unique, le présent règlement devrait s'appliquer non seulement aux véhicules des catégories M_1 et N_1, mais aussi, en partie, ***aux*** véhicules de catégorie L (L_3e-L_7e), aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Les exigences relatives à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur remise obligatoire à des installations de traitement agréées et à leur dépollution***, à leur réparabilité et à l'extraction non destructive des composants de chargeurs et de moteurs à entraînement électrique intégrés à des véhicules électriques*** devraient s'appliquer aux véhicules de catégorie L (L_3e-L_7e) ainsi qu'aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Afin de faciliter le traitement de ces véhicules hors d'usage, leurs constructeurs devraient être tenus de fournir des informations sur l'extraction et le remplacement des pièces, composants et matériaux de ces véhicules. En outre, les dispositions régissant la responsabilité élargie des producteurs devraient s'appliquer à ces catégories de véhicules, et couvrir les coûts de leur collecte et de leur dépollution en fin de vie.

collecte et de leur dépollution en fin de vie.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(8) Les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE s'appliquent exclusivement aux voitures particulières (M_1) et aux véhicules utilitaires légers (N_1), qui représentent environ 85 % de l'ensemble des véhicules immatriculés dans l'Union. Le reste des véhicules, à savoir les véhicules à deux ou trois roues, les camions, les autobus et les remorques, ne font l'objet d'aucune réglementation de l'Union concernant l'écoconception et la gestion au stade de la fin de vie. Par conséquent, afin de garantir un cadre circulaire pour tous les véhicules immatriculés dans l'Union, y compris leur traitement écologiquement rationnel, et d'éviter la fragmentation du marché unique, le présent règlement devrait s'appliquer non seulement aux véhicules des catégories M_1 et N_1, mais aussi, en partie, ***à certains*** véhicules de catégorie L ***(L_3e-L_7e)***, aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Il n'existe pas d'informations complètes sur le traitement en fin de vie de ces véhicules dans l'Union, ce qui ne permet pas de leur appliquer le même régime que celui qui s'applique aux véhicules des catégories M_1 et N_1 à l'entrée en vigueur du présent règlement. Toutefois, les exigences relatives à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur remise obligatoire à des installations de traitement agréées et à leur dépollution devraient s'appliquer aux	(8) Les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE s'appliquent exclusivement aux voitures particulières (M_1) et aux véhicules utilitaires légers (N_1), qui représentent environ 85 % de l'ensemble des véhicules immatriculés dans l'Union. Le reste des véhicules, à savoir les véhicules à deux ou trois roues, les camions, les autobus et les remorques, ne font l'objet d'aucune réglementation de l'Union concernant l'écoconception et la gestion au stade de la fin de vie. Par conséquent, afin de garantir un cadre circulaire pour tous les véhicules immatriculés dans l'Union, y compris leur traitement écologiquement rationnel, et d'éviter la fragmentation du marché unique, le présent règlement devrait s'appliquer non seulement aux véhicules des catégories M_1 et N_1, mais aussi, en partie, ***aux*** véhicules de catégorie L, aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Il n'existe pas d'informations complètes sur le traitement en fin de vie de ces véhicules dans l'Union, ce qui ne permet pas de leur appliquer le même régime que celui qui s'applique aux véhicules des catégories M_1 et N_1 à l'entrée en vigueur du présent règlement. Toutefois, les exigences relatives à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur remise obligatoire à des installations de traitement agréées et à leur dépollution devraient s'appliquer aux

véhicules de catégorie L ***(L_3e-L_7e)*** ainsi qu'aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Afin de faciliter le traitement de ces véhicules hors d'usage, leurs constructeurs devraient être tenus de fournir des informations sur l'extraction et le remplacement des pièces, composants et matériaux de ces véhicules. En outre, les dispositions régissant la responsabilité élargie des producteurs devraient s'appliquer à ces catégories de véhicules, et couvrir les coûts de leur collecte et de leur dépollution en fin de vie.	véhicules de catégorie L ainsi qu'aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Afin de faciliter le traitement de ces véhicules hors d'usage, leurs constructeurs devraient être tenus de fournir des informations sur l'extraction et le remplacement des pièces, composants et matériaux de ces véhicules. En outre, les dispositions régissant la responsabilité élargie des producteurs devraient s'appliquer à ces catégories de véhicules, et couvrir les coûts de leur collecte et de leur dépollution en fin de vie.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 8

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(8) Les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE s'appliquent exclusivement aux voitures particulières (M_1) et aux véhicules utilitaires légers (N_1), qui représentent environ 85 % de l'ensemble des véhicules immatriculés dans l'Union. Le reste des véhicules, à savoir les véhicules à deux ou trois roues, les camions, les autobus et les remorques, ne font l'objet d'aucune réglementation de l'Union concernant l'écoconception et la gestion au stade de la fin de vie. Par conséquent, afin de garantir un cadre circulaire pour tous les véhicules immatriculés dans l'Union, y compris leur traitement écologiquement rationnel, et d'éviter la fragmentation du marché unique, le présent règlement devrait s'appliquer non seulement aux véhicules des catégories M_1 et N_1, mais aussi, en partie, à certains véhicules de catégorie L (L_3e-L_7e), aux véhicules utilitaires lourds	(8) Les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE s'appliquent exclusivement aux voitures particulières (M_1) et aux véhicules utilitaires légers (N_1), qui représentent environ 85 % de l'ensemble des véhicules immatriculés dans l'Union. Le reste des véhicules, à savoir les véhicules à deux ou trois roues, les camions, les autobus et les remorques, ne font l'objet d'aucune réglementation de l'Union concernant l'écoconception et la gestion au stade de la fin de vie. Par conséquent, afin de garantir un cadre circulaire pour tous les véhicules immatriculés dans l'Union, y compris leur traitement écologiquement rationnel, et d'éviter la fragmentation du marché unique, le présent règlement devrait s'appliquer non seulement aux véhicules des catégories M_1 et N_1, mais aussi, en partie, à certains véhicules de catégorie L (L_3e-L_7e), aux véhicules utilitaires lourds

et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Il n'existe pas d'informations complètes sur le traitement en fin de vie de ces véhicules dans l'Union, ce qui ne permet pas de leur appliquer le même régime que celui qui s'applique aux véhicules des catégories M_1 et N_1 à l'entrée en vigueur du présent règlement. Toutefois, les exigences relatives à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur remise obligatoire à des installations de traitement agréées et à leur dépollution devraient s'appliquer aux véhicules de catégorie L (L_3e-L_7e) ainsi qu'aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Afin de faciliter le traitement de ces véhicules hors d'usage, leurs constructeurs devraient être tenus de fournir des informations sur l'extraction ***et*** le remplacement des pièces, composants et matériaux de ces véhicules. En outre, les dispositions régissant la responsabilité élargie des producteurs devraient s'appliquer à ces catégories de véhicules, et couvrir les coûts de leur collecte et de leur dépollution en fin de vie.

et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Il n'existe pas d'informations complètes sur le traitement en fin de vie de ces véhicules dans l'Union, ce qui ne permet pas de leur appliquer le même régime que celui qui s'applique aux véhicules des catégories M_1 et N_1 à l'entrée en vigueur du présent règlement. Toutefois, les exigences relatives à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur remise obligatoire à des installations de traitement agréées et à leur dépollution devraient s'appliquer aux véhicules de catégorie L (L_3e-L_7e) ainsi qu'aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Afin de faciliter le traitement de ces véhicules hors d'usage, leurs constructeurs devraient être tenus de fournir des informations sur l'extraction***,*** le remplacement ***et le codage numérique*** des pièces, composants et matériaux de ces véhicules. En outre, les dispositions régissant la responsabilité élargie des producteurs devraient s'appliquer à ces catégories de véhicules, et couvrir les coûts de leur collecte et de leur dépollution en fin de vie.

Or. fr

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

Proposition de règlement
Considérant 8 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(8 bis) Afin de garantir une cohérence réglementaire et d'éviter une fragmentation du marché unique, il est nécessaire d'élargir le champ d'application du présent règlement aux véhicules relevant des catégories L_1 et L_2 telles que définies dans le règlement (UE) nº 168/2013. Lorsque ces catégories de véhicules ne sont pas soumises à

l'immatriculation administrative au titre de la directive 1999/37/CE dans un État membre donné, l'immatriculation devrait supposer l'enregistrement des véhicules dans un système équivalent qui permet leur identification, y compris le point de vente, pendant la phase d'utilisation et de fin de vie du véhicule, afin d'assurer le respect du présent règlement.

Or. en

Amendement 234
Beatrice Timgren

Proposition de règlement
Considérant 9

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(9) Les problèmes d'exportation des véhicules d'occasion ne concernent pas uniquement les véhicules de transport de passagers (M_1) et les véhicules utilitaires légers (N_1), mais aussi, comme le montrent les études[45], les véhicules de plus grande taille. Il convient donc que ces dispositions s'appliquent également aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques ***(M_2, M_3, N_2, N_3, O)***.	(9) Les problèmes d'exportation des véhicules d'occasion ne concernent pas uniquement les véhicules de transport de passagers (M_1) et les véhicules utilitaires légers (N_1), mais aussi, comme le montrent les études[45], les véhicules de plus grande taille. Il convient donc que ces dispositions s'appliquent également aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques. ***Cependant, les restrictions relatives à l'exportation de véhicules ne devraient pas perturber le commerce légitime au sein et en dehors de l'Union. Les véhicules d'occasion jouent un rôle important dans les marchés mondiaux, partant, des limitations arbitraires à leur transfert pourraient créer des distorsions de marché, nuire aux opérateurs économiques et saper le caractère abordable des véhicules d'occasion au sein et en dehors de l'Union. Le fait de garantir des règles d'exportation claires, équitables et proportionnées permettra de soutenir l'activité économique tout en maintenant les normes en matière d'environnement et de sécurité.***

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

Amendement 235
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(10) Les véhicules à usage spécial sont conçus pour une fonction spécifique et exigent des adaptations spéciales de la carrosserie qui ne sont pas entièrement sous le contrôle du constructeur. En conséquence, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité ne peuvent être calculés correctement. Pour ces véhicules, seules les dispositions concernant la collecte, la dépollution et l'extraction obligatoire des pièces et composants devraient s'appliquer. Les coûts liés à la réalisation de ces activités devraient être couverts par les producteurs dans le cadre du régime de responsabilité élargie des producteurs. Les dispositions relatives aux substances présentes dans les véhicules devraient également s'appliquer aux véhicules à usage spécial, comme c'est le cas en vertu de la directive 2000/53/CE. Le constructeur de deuxième étape des véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type multiétapes n'est pas en mesure de calculer les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité des véhicules complétés. Il convient donc de prévoir que seul le véhicule de base doit être conforme aux dispositions du présent règlement.	***supprimé***

Or. en

Amendement 236
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(10) Les véhicules à usage spécial sont conçus pour une fonction spécifique et exigent des adaptations spéciales de la carrosserie qui ne sont pas entièrement sous le contrôle du constructeur. En conséquence, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité ne peuvent être calculés correctement. Pour ces véhicules, seules les dispositions concernant la collecte, la dépollution et l'extraction obligatoire des pièces et composants devraient s'appliquer. Les coûts liés à la réalisation de ces activités devraient être couverts par les producteurs dans le cadre du régime de responsabilité élargie des producteurs. Les dispositions relatives aux substances présentes dans les véhicules devraient également s'appliquer aux véhicules à usage spécial, comme c'est le cas en vertu de la directive 2000/53/CE. Le constructeur de deuxième étape des véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type multiétapes n'est pas en mesure de calculer les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité des véhicules complétés. Il convient donc de prévoir que seul le véhicule de base doit être conforme aux dispositions du présent règlement.	***supprimé***

Or. en

Amendement 237
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(10) Les véhicules à usage spécial sont conçus pour ***une fonction spécifique*** et exigent des adaptations spéciales de la carrosserie qui ne sont pas ***entièrement*** sous le contrôle du constructeur. ***En conséquence, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité ne peuvent être calculés correctement. Pour ces véhicules, seules les dispositions concernant la collecte, la dépollution et l'extraction obligatoire des pièces et composants devraient s'appliquer. Les coûts liés à la réalisation de*** ces ***activités devraient être couverts par les producteurs dans le cadre du régime de responsabilité élargie des producteurs. Les dispositions relatives aux substances présentes dans les*** véhicules ***devraient également s'appliquer aux véhicules à usage spécial, comme c'est le cas en vertu de la directive 2000/53/CE. Le constructeur de deuxième étape des*** véhicules ***qui ont fait l'objet d'une réception par type multiétapes n'est pas en mesure de calculer les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité des*** véhicules ***complétés. Il convient donc de prévoir que seul le véhicule de base doit être conforme aux dispositions du présent*** règlement.	(10) Les véhicules à usage spécial***, tels que les ambulances, les camions-citernes, les véhicules militaires et d'autres véhicules spécialisés,*** sont conçus pour ***des fonctions spécifiques*** et exigent des adaptations spéciales de la carrosserie qui ne sont ***souvent*** pas sous le contrôle du constructeur. Ces véhicules***, qui représentent une fraction minime de la flotte totale de véhicules, font l'objet d'une conception unique et sont soumis à des exigences opérationnelles qui limitent l'applicabilité de critères standards en matière de circularité. Compte tenu de leurs fonctions spécifiques et des faibles volumes de production, l'introduction des*** véhicules ***à usage spécial dans le champ d'application du règlement sur les véhicules hors d'usage aboutirait à des avantages négligeables pour l'environnement tout en imposant des défis disproportionnés en matière de conformité. Afin de remédier à ces préoccupations, il est recommandé d'exclure les*** véhicules ***à usage spécial du champ d'application du règlement.***

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(10) Les véhicules à usage spécial sont conçus pour une fonction spécifique et exigent des adaptations spéciales de la carrosserie qui ne sont pas entièrement sous le contrôle du constructeur. En conséquence, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité ne peuvent être calculés correctement. Pour ces véhicules, seules les dispositions concernant la collecte, la dépollution et l'extraction obligatoire des pièces et composants devraient s'appliquer. Les coûts liés à la réalisation de ces activités devraient être couverts par les producteurs dans le cadre du régime de responsabilité élargie des producteurs. Les dispositions relatives aux substances présentes dans les véhicules devraient également s'appliquer aux véhicules à usage spécial, comme c'est le cas en vertu de la directive 2000/53/CE. Le constructeur de deuxième étape des véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type multiétapes ***n'est pas en mesure de calculer les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité*** des véhicules ***complétés. Il convient donc de prévoir que seul le véhicule de base doit être conforme aux dispositions du*** présent règlement.	(10) Les véhicules à usage spécial sont conçus pour une fonction spécifique et exigent des adaptations spéciales de la carrosserie qui ne sont pas entièrement sous le contrôle du constructeur. En conséquence, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité ne peuvent être calculés correctement. Pour ces véhicules, seules les dispositions concernant la collecte, la dépollution et l'extraction obligatoire des pièces et composants devraient s'appliquer. Les coûts liés à la réalisation de ces activités devraient être couverts par les producteurs dans le cadre du régime de responsabilité élargie des producteurs. Les dispositions relatives aux substances présentes dans les véhicules devraient également s'appliquer aux véhicules à usage spécial, comme c'est le cas en vertu de la directive 2000/53/CE. Le constructeur de deuxième étape des véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type multiétapes ***devrait également être responsable*** des véhicules ***qu'il met sur le marché et, par conséquent, être couvert par les exigences de responsabilité élargie des producteurs. Cependant, les véhicules à usage spécial, y compris ceux qui ont fait l'objet d'une réception par type multi-étapes, devraient continuer d'être exemptés comme indiqué dans le*** présent règlement.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 10

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(10) Les véhicules à usage spécial sont	(10) Les véhicules à usage spécial sont

conçus pour une fonction spécifique et exigent des adaptations spéciales de la carrosserie qui ne sont pas entièrement sous le contrôle du constructeur. En conséquence, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité ne peuvent être calculés correctement. Pour ces véhicules, seules les dispositions concernant la collecte, la dépollution et l'extraction obligatoire des pièces et composants devraient s'appliquer. Les coûts liés à la réalisation de ces activités devraient être couverts par les producteurs dans le cadre du régime de responsabilité élargie des producteurs. Les dispositions relatives aux substances présentes dans les véhicules devraient également s'appliquer aux véhicules à usage spécial, comme c'est le cas en vertu de la directive 2000/53/CE. ***Le*** constructeur de deuxième étape ***des véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type multiétapes n'est pas en mesure de calculer les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité des véhicules complétés. Il convient donc de prévoir que seul*** le véhicule de base ***doit être conforme aux dispositions du présent règlement***.

conçus pour une fonction spécifique et exigent des adaptations spéciales de la carrosserie qui ne sont pas entièrement sous le contrôle du constructeur. En conséquence, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité ne peuvent être calculés correctement. Pour ces véhicules, seules les dispositions concernant la collecte, la dépollution et l'extraction obligatoire des pièces et composants devraient s'appliquer. Les coûts liés à la réalisation de ces activités devraient être couverts par les producteurs dans le cadre du régime de responsabilité élargie des producteurs. Les dispositions relatives aux substances présentes dans les véhicules devraient également s'appliquer aux véhicules à usage spécial, comme c'est le cas en vertu de la directive 2000/53/CE. ***Pour les véhicules ayant fait l'objet d'une réception multiétape, les pièces ajoutées par un*** constructeur de deuxième étape***, telles que la carrosserie, seront collectées et traitées avec*** le véhicule de base***. Par conséquent, la carrosserie de véhicules multiétapes relève de la responsabilité élargie des producteurs***.

Or. en

Amendement 240
Zala Tomašič, Milan Zver

Proposition de règlement
Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(10 bis) Les autocaravanes et les caravanes, telles que définies à l'annexe I, partie A, point 5.1, du règlement (UE) 2018/858, se distinguent des véhicules conventionnels ou des remorques, étant donné que leur fonction première est l'hébergement, et non le transport. De nombreuses caravanes sont

installées de façon permanente sur des sites tels que des résidences de vacances, et demeurent fonctionnelles pendant des décennies. Ces véhicules ne devraient pas être classés comme des véhicules hors d'usage (VHU), étant donné qu'ils continuent de servir de logement, mais ne sont souvent pas immatriculés, ce qui conduit à une classification erronée en tant que «véhicules perdus». Ces caravanes sont équipées de composants non automobiles, tels que du bois, du mobilier, des systèmes d'eau et des systèmes électroménagers, qui ne relèvent pas du champ de compétences des installations de recyclage de véhicules. Compte tenu de la nature spécifique de leur usage, leur composition matérielle distincte et leur utilisation continue, les autocaravanes et les caravanes devraient être exclues des réglementations relatives aux véhicules hors d'usage.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 10 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(10 ter) Il convient d'introduire des exigences en matière de circularité applicables aux pneumatiques en tant que groupe de produits prioritaire au titre du règlement sur l'écoconception pour des produits durables, tel qu'indiqué à l'article 18, paragraphe 5, point e). Par conséquent, les pneumatiques ne devraient pas être considérés comme relevant du chapitre II du présent règlement.

Or. en

Amendement 242
Beatrice Timgren

Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) L'un des principaux défis pratiques liés à l'application de la directive 2000/53/CE concerne la question de savoir si un véhicule est devenu ou non un véhicule hors d'usage, en particulier dans les cas de transferts transfrontières de véhicules. Malgré la publication de lignes directrices[46] sur cette question, cette appréciation reste problématique. ***Il est donc nécessaire de prévoir des critères précis, juridiquement contraignants, permettant de déterminer si un véhicule est*** un véhicule hors d'usage. ***Ces critères devraient être utilisés par tous les opérateurs économiques et tous*** les propriétaires ***de véhicules en ce qui concerne les véhicules hors d'usage***.	(11) L'un des principaux défis pratiques liés à l'application de la directive 2000/53/CE concerne la question de savoir si un véhicule est devenu ou non un véhicule hors d'usage, en particulier dans les cas de transferts transfrontières de véhicules. Malgré la publication de lignes directrices[46] sur cette question, cette appréciation reste problématique. ***Afin de s'assurer que les propriétaires de véhicules gardent leurs droits fondamentaux en matière de propriété,*** un véhicule ***ne devrait être classé comme*** hors d'usage ***que si ce dernier est abandonné, est irréparablement endommagé ou présente un risque clair et démontrable pour la sécurité publique ou l'environnement. Le présent règlement devrait garantir que les décisions en matière de classification des VHU suivent une procédure transparente, afin d'éviter toute décision administrative arbitraire ou automatisée susceptible de priver injustement*** les propriétaires ***de leur bien***.
[46] Lignes directrices des correspondants nº 9 relatives aux transferts de déchets de véhicules, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	[46] Lignes directrices des correspondants nº 9 relatives aux transferts de déchets de véhicules, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Amendement 243
Christine Singer

Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) L'un des principaux défis pratiques liés à l'application de la directive 2000/53/CE concerne la question de savoir si un véhicule est devenu ou non un véhicule hors d'usage, en particulier dans les cas de transferts transfrontières de véhicules. Malgré la publication de lignes directrices[46] sur cette question, cette appréciation reste problématique. Il est donc nécessaire de prévoir des critères précis, juridiquement contraignants, permettant de déterminer si un véhicule est un véhicule hors d'usage. Ces critères devraient être utilisés par tous les opérateurs économiques et tous les propriétaires de véhicules en ce qui concerne les véhicules hors d'usage.	(11) L'un des principaux défis pratiques liés à l'application de la directive 2000/53/CE concerne la question de savoir si un véhicule est devenu ou non un véhicule hors d'usage, en particulier dans les cas de transferts transfrontières de véhicules. Malgré la publication de lignes directrices[46] sur cette question, cette appréciation reste problématique. Il est donc nécessaire de prévoir des critères précis, juridiquement contraignants, permettant de déterminer si un véhicule est un véhicule hors d'usage. Ces critères devraient être utilisés par tous les opérateurs économiques et tous les propriétaires de véhicules en ce qui concerne les véhicules hors d'usage. ***Ces critères ne devraient pas être établis par la Commission, mais plutôt par un groupe d'experts indépendants.***
[46] Lignes directrices des correspondants nº 9 relatives aux transferts de déchets de véhicules, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	[46] Lignes directrices des correspondants nº 9 relatives aux transferts de déchets de véhicules, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Justification

L'élaboration de critères précis ne peut être effectuée par la Commission européenne. Elle doit être effectuée par des experts indépendants disposant des connaissances et de l'expertise techniques nécessaires.

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

Proposition de règlement
Considérant 11

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(11) L'un des principaux défis pratiques liés à l'application de la directive 2000/53/CE concerne la question de savoir si un véhicule est devenu ou non un véhicule hors d'usage, en particulier dans les cas de transferts transfrontières de véhicules. Malgré la publication de lignes directrices[46] sur cette question, cette appréciation reste problématique. Il est donc nécessaire de prévoir des critères précis, juridiquement contraignants, permettant de déterminer si un véhicule est un véhicule hors d'usage. Ces critères devraient être utilisés par tous les opérateurs économiques et tous les propriétaires de véhicules en ce qui concerne les véhicules hors d'usage.	(11) L'un des principaux défis pratiques liés à l'application de la directive 2000/53/CE concerne la question de savoir si un véhicule est devenu ou non un véhicule hors d'usage, en particulier dans les cas de transferts transfrontières ***et d'exportation*** de véhicules. Malgré la publication de lignes directrices[46] sur cette question, cette appréciation reste problématique. Il est donc nécessaire de prévoir des critères précis, juridiquement contraignants, ***basés sur des justifications technologiques et techniques,*** permettant de déterminer si un véhicule est un véhicule hors d'usage. Ces critères devraient être utilisés par ***toutes les autorités compétentes,*** tous les opérateurs économiques et tous les propriétaires de véhicules en ce qui concerne les véhicules hors d'usage.
[46] Lignes directrices des correspondants nº 9 relatives aux transferts de déchets de véhicules, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	[46] Lignes directrices des correspondants nº 9 relatives aux transferts de déchets de véhicules, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Amendement 245
Zala Tomašič, Milan Zver

Proposition de règlement
Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(12 bis) Les véhicules hors d'usage (VHU) ne sont pas de simples déchets, mais des ressources utiles dotées d'un

potentiel économique. La réutilisation de ces véhicules, lorsque cela s'avère pertinent, est dans l'intérêt économique des entreprises. En outre, les exportations illégales posent non seulement des risques environnementaux, mais représentent également des pertes économiques pour l'Union.

Or. en

Amendement 246
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(13) La question de la conception et de la phase de fin de vie pour l'ensemble des véhicules mis sur le marché de l'Union requiert l'établissement d'exigences harmonisées en matière de circularité, qui soient vérifiées à l'étape de la réception par type. Il est essentiel de concevoir et de fabriquer des véhicules de manière à garantir que leurs pièces et composants sont réutilisables et que les matériaux qu'ils contiennent sont recyclables, afin d'éviter que ces pièces, composants et matériaux ne puissent pas être valorisés correctement lorsqu'un véhicule atteint la fin de son cycle de vie. Dès lors, les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs devraient intégrer des stratégies de conception qui améliorent la réutilisabilité et la recyclabilité dès le début de la phase de développement des véhicules neufs. En conséquence, les nouveaux types de véhicules devraient continuer à être fabriqués de manière à être réutilisables ou recyclables à un minimum de 85 % en masse et réutilisables ou valorisables à un minimum de 95 % en masse, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE. Afin de garantir	(13) La question de la conception et de la phase ***d'utilisation et*** de fin de vie pour l'ensemble des véhicules mis sur le marché de l'Union requiert l'établissement d'exigences harmonisées en matière de circularité, qui soient vérifiées à l'étape de la réception par type. Il est essentiel de concevoir et de fabriquer des véhicules de manière à garantir que leurs pièces et composants sont réutilisables et que les matériaux qu'ils contiennent sont recyclables, afin d'éviter que ces pièces, composants et matériaux ne puissent pas être valorisés correctement lorsqu'un véhicule atteint la fin de son cycle de vie. Dès lors, les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs devraient intégrer des stratégies de conception qui améliorent ***la modularité, la réparabilité,*** la réutilisabilité et la recyclabilité dès le début de la phase de développement des véhicules neufs. En conséquence, les nouveaux types de véhicules devraient continuer à être fabriqués de manière à être réutilisables ou recyclables à un minimum de 85 % en masse et réutilisables ou valorisables à un minimum de 95 % en masse, conformément à ce que prévoit déjà

que le calcul des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité est effectué de manière uniforme et peut faire l'objet ***d'un suivi***, il y a lieu d'établir une nouvelle méthode de calcul et de vérification des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité d'un véhicule. Cette méthode devrait mieux refléter le potentiel réel de recyclage, de réutilisation et de valorisation en fin de vie d'un véhicule, tout en tenant compte des progrès technologiques en cours. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une telle méthode. Dans l'attente de l'établissement de cette méthode, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité devraient continuer à être calculés selon la norme ISO 22628:2002, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE.

la directive 2005/64/CE. Afin de ***garantir le respect de la hiérarchie des déchets, il conviendrait à l'avenir d'opérer une distinction entre l'objectif de réutilisabilité et les objectifs de recyclabilité et de valorisabilité. En outre, afin de réduire encore davantage les incidences environnementales des véhicules, il convient d'introduire un nouvel objectif en matière de durabilité pour veiller à ce que les constructeurs conçoivent leurs véhicules de sorte à allonger leur durée de vie. Afin d'établir les objectifs en matière de réutilisabilité et de durabilité et de*** garantir que le calcul des taux de ***durabilité, de*** réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité est effectué de manière uniforme et peut faire l'objet ***d'une vérification***, il y a lieu d'établir une nouvelle méthode de calcul et de vérification des taux de ***durabilité, de*** réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité d'un véhicule. Cette méthode devrait mieux refléter le potentiel réel ***de prolongation de la durée de vie et*** de recyclage, de réutilisation et de valorisation en fin de vie d'un véhicule, tout en tenant compte des progrès technologiques en cours. ***Cette méthode devrait permettre une vérification adéquate de la conformité des véhicules fabriqués au sein ainsi qu'en dehors de l'Union.*** Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une telle méthode. Dans l'attente de l'établissement de cette méthode, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité devraient continuer à être calculés selon la norme ISO 22628:2002, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(13) La question de la conception et de la phase de fin de vie pour l'ensemble des véhicules mis sur le marché de l'Union requiert l'établissement d'exigences harmonisées en matière de circularité, qui soient vérifiées à l'étape de la réception par type. Il est essentiel de concevoir et de fabriquer des véhicules de manière à garantir que leurs pièces et composants sont réutilisables et que les matériaux qu'ils contiennent sont recyclables, afin d'éviter que ces pièces, composants et matériaux ne puissent pas être valorisés correctement lorsqu'un véhicule atteint la fin de son cycle de vie. Dès lors, les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs devraient intégrer des stratégies de conception qui améliorent la réutilisabilité et la recyclabilité dès le début de la phase de développement des véhicules neufs. En conséquence, les nouveaux types de véhicules devraient continuer à être fabriqués de manière à être réutilisables ou recyclables à un minimum de 85 % en masse et réutilisables ou valorisables à un minimum de 95 % en masse, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE. Afin de garantir que le calcul des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité est effectué de manière uniforme et peut faire l'objet d'un suivi, il y a lieu d'établir une nouvelle méthode de calcul et de vérification des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité d'un véhicule. Cette méthode devrait mieux refléter le potentiel réel de recyclage, de réutilisation et de valorisation en fin de vie d'un véhicule, tout en tenant compte des progrès technologiques en cours. Afin d'assurer des conditions	(13) La question de la conception et de la phase de fin de vie pour l'ensemble des véhicules mis sur le marché de l'Union requiert l'établissement d'exigences harmonisées en matière de circularité, qui soient vérifiées à l'étape de la réception par type. Il est essentiel de concevoir et de fabriquer des véhicules de manière à garantir que leurs pièces et composants sont réutilisables et que les matériaux qu'ils contiennent sont recyclables, afin d'éviter que ces pièces, composants et matériaux ne puissent pas être valorisés correctement lorsqu'un véhicule atteint la fin de son cycle de vie. Dès lors, les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs devraient intégrer des stratégies de conception qui améliorent la réutilisabilité et la recyclabilité dès le début de la phase de développement des véhicules neufs. En conséquence, les nouveaux types de véhicules devraient continuer à être fabriqués de manière à être réutilisables ou recyclables à un minimum de 85 % en masse et réutilisables ou valorisables à un minimum de 95 % en masse, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE. Afin de garantir que le calcul des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité est effectué de manière uniforme et peut faire l'objet d'un suivi, il y a lieu d'établir une nouvelle méthode de calcul et de vérification des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité d'un véhicule. Cette méthode devrait mieux refléter le potentiel réel de recyclage, de réutilisation et de valorisation en fin de vie d'un véhicule, tout en tenant compte des progrès technologiques en cours. Afin d'assurer des conditions

uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une telle méthode. Dans l'attente de l'établissement de cette méthode, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité devraient continuer à être calculés selon la norme ISO 22628:2002, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE.

uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une telle méthode. Dans l'attente de l'établissement de cette méthode, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité devraient continuer à être calculés selon la norme ISO 22628:2002, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE. ***En outre, la Commission devrait également évaluer la nécessité d'inclure un objectif distinct concernant la part minimum de réutilisabilité.***

Or. en

Amendement 248
Christine Singer

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(13) La question de la conception et de la phase de fin de vie pour l'ensemble des véhicules mis sur le marché de l'Union requiert l'établissement d'exigences harmonisées en matière de circularité, qui soient vérifiées à l'étape de la réception par type. Il est essentiel de concevoir et de fabriquer des véhicules de manière à garantir que leurs pièces et composants sont réutilisables et que les matériaux qu'ils contiennent sont recyclables, afin d'éviter que ces pièces, composants et matériaux ne puissent pas être valorisés correctement lorsqu'un véhicule atteint la fin de son cycle de vie. Dès lors, les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs devraient intégrer des stratégies de conception qui améliorent la réutilisabilité et la recyclabilité dès le début de la phase de développement des véhicules neufs. En conséquence, les	(13) La question de la conception et de la phase de fin de vie pour l'ensemble des véhicules mis sur le marché de l'Union requiert l'établissement d'exigences harmonisées en matière de circularité, qui soient vérifiées à l'étape de la réception par type. Il est essentiel de concevoir et de fabriquer des véhicules de manière à garantir que leurs pièces et composants sont réutilisables et que les matériaux qu'ils contiennent sont recyclables, afin d'éviter que ces pièces, composants et matériaux ne puissent pas être valorisés correctement lorsqu'un véhicule atteint la fin de son cycle de vie. Dès lors, les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs devraient intégrer des stratégies de conception qui améliorent la réutilisabilité et la recyclabilité dès le début de la phase de développement des véhicules neufs. En conséquence, les

nouveaux types de véhicules devraient continuer à être fabriqués de manière à être réutilisables ou recyclables à un minimum de 85 % en masse et réutilisables ou valorisables à un minimum de 95 % en masse, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE. Afin de garantir que le calcul des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité est effectué de manière uniforme et peut faire l'objet d'un suivi, il y a lieu d'établir une nouvelle méthode de calcul et de vérification des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité d'un véhicule. Cette méthode devrait mieux refléter le potentiel réel de recyclage, de réutilisation et de valorisation en fin de vie d'un véhicule, tout en tenant compte des progrès technologiques en cours. ***Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une telle méthode.*** Dans l'attente de l'établissement de cette méthode, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité devraient continuer à être calculés selon la norme ISO 22628:2002, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE.	nouveaux types de véhicules devraient continuer à être fabriqués de manière à être réutilisables ou recyclables à un minimum de 85 % en masse et réutilisables ou valorisables à un minimum de 95 % en masse, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE. Afin de garantir que le calcul des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité est effectué de manière uniforme et peut faire l'objet d'un suivi, il y a lieu d'établir une nouvelle méthode de calcul et de vérification des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité d'un véhicule. Cette méthode devrait mieux refléter le potentiel réel de recyclage, de réutilisation et de valorisation en fin de vie d'un véhicule, tout en tenant compte des progrès technologiques en cours. Dans l'attente de l'établissement de cette méthode, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité devraient continuer à être calculés selon la norme ISO 22628:2002, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE.

Or. en

Justification

La Commission européenne ne devrait pas être l'entité chargée de fournir la méthode de calcul et de vérification des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité d'un véhicule. Un groupe d'experts indépendants disposant des connaissances et de l'expertise techniques nécessaires devrait en être chargé à sa place.

Amendement 249
Sirpa Pietikäinen

Proposition de règlement
Considérant 13

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(13) La question de la conception et de la phase de fin de vie pour l'ensemble des véhicules mis sur le marché de l'Union requiert l'établissement d'exigences harmonisées en matière de circularité, qui soient vérifiées à l'étape de la réception par type. Il est essentiel de concevoir et de fabriquer des véhicules de manière à garantir que leurs pièces et composants sont réutilisables et que les matériaux qu'ils contiennent sont recyclables, afin d'éviter que ces pièces, composants et matériaux ne puissent pas être valorisés correctement lorsqu'un véhicule atteint la fin de son cycle de vie. Dès lors, les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs devraient intégrer des stratégies de conception qui améliorent la réutilisabilité et la recyclabilité dès le début de la phase de développement des véhicules neufs. En conséquence, les nouveaux types de véhicules devraient continuer à être fabriqués de manière à être réutilisables ou recyclables à un minimum de 85 % en masse et réutilisables ou valorisables à un minimum de 95 % en masse, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE. Afin de garantir que le calcul des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité est effectué de manière uniforme et peut faire l'objet d'un suivi, il y a lieu d'établir une nouvelle méthode de calcul et de vérification des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité d'un véhicule. Cette méthode devrait mieux refléter le potentiel réel de recyclage, de réutilisation et de valorisation en fin de vie d'un véhicule, tout en tenant compte des progrès technologiques en cours. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une telle méthode. Dans l'attente de l'établissement de cette méthode, les taux de réutilisabilité,	(13) La question de la conception et de la phase de fin de vie pour l'ensemble des véhicules mis sur le marché de l'Union requiert l'établissement d'exigences harmonisées en matière de circularité, qui soient vérifiées à l'étape de la réception par type. Il est essentiel de concevoir et de fabriquer des véhicules ***en suivant le principe consistant à concevoir d'emblée les déchets,*** de manière à garantir que leurs pièces et composants sont réutilisables et que les matériaux qu'ils contiennent sont recyclables, afin d'éviter que ces pièces, composants et matériaux ne puissent pas être valorisés correctement lorsqu'un véhicule atteint la fin de son cycle de vie. Dès lors, les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs devraient intégrer des stratégies de conception qui améliorent la réutilisabilité et la recyclabilité dès le début de la phase de développement des véhicules neufs. En conséquence, les nouveaux types de véhicules devraient continuer à être fabriqués de manière à être réutilisables ou recyclables à un minimum de 85 % en masse et réutilisables ou valorisables à un minimum de 95 % en masse, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE. Afin de garantir que le calcul des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité est effectué de manière uniforme et peut faire l'objet d'un suivi, il y a lieu d'établir une nouvelle méthode de calcul et de vérification des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité d'un véhicule. Cette méthode devrait mieux refléter le potentiel réel de recyclage, de réutilisation et de valorisation en fin de vie d'un véhicule, tout en tenant compte des progrès technologiques en cours. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une telle méthode. Dans l'attente de l'établissement

de recyclabilité et de valorisabilité devraient continuer à être calculés selon la norme ISO 22628:2002, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE.	de cette méthode, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité devraient continuer à être calculés selon la norme ISO 22628:2002, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE.

Or. en

Amendement 250
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Proposition de règlement
Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(13 bis) Le fait de garantir la réparabilité des véhicules tout au long de leur durée de vie constitue un pilier fondamental d'une économie véritablement durable et circulaire dans le secteur de l'automobile. Les véhicules ne devraient pas être classés prématurément comme des véhicules hors d'usage lorsqu'ils restent réparables, car cela créerait inutilement des déchets, des inefficacités économiques, ainsi qu'une charge excessive pour les propriétaires de véhicules. Un véhicule ne devrait être considéré comme un véhicule hors d'usage que lorsqu'il ne peut raisonnablement pas être remis en état en vue de satisfaire aux exigences du contrôle technique, et présente dès lors un risque pour la sécurité des usagers de la route. La longévité des véhicules dépend non seulement de leur conception initiale, mais également de la disponibilité de services de réparation et d'entretien abordables et compétitifs. Les réparateurs indépendants doivent être en mesure d'exercer leur activité dans des conditions justes et transparentes pour que les consommateurs ne dépendent pas uniquement des réseaux de réparation contrôlés par le constructeur, ce qui

pourrait alors limiter la concurrence, augmenter les coûts et réduire la disponibilité des services. Il convient de prévenir les obstacles à la réparation, y compris les restrictions d'accès aux pièces détachées et aux outils de diagnostic, le rattachement injustifié de pièces à un véhicule en particulier, ainsi que les informations techniques, afin de préserver le choix du consommateur et de garantir une utilisation efficace des ressources. La capacité de réparation et d'entretien des véhicules revêt une importance sociétale et économique particulière, notamment pour les particuliers et les familles aux revenus modestes, pour qui les véhicules d'occasion abordables représentent le principal moyen de transport. Une restriction des possibilités de réparation a une incidence disproportionnée sur les personnes vivant dans des régions rurales ou économiquement défavorisées, au sein desquelles les infrastructures de transport public sont insuffisantes, et entrave par conséquent leur indépendance, leur mobilité, et l'accès à l'emploi, à l'éducation ainsi qu'aux services essentiels. La garantie de réparabilité n'est dès lors pas seulement un impératif environnemental et économique, elle est aussi un facteur d'égalité des chances. En outre, il convient d'accorder une attention particulière à certains véhicules afin de garantir la pérennité de leur utilisation ainsi que leur préservation. Parmi ces véhicules figurent les véhicules hors route, les véhicules de loisir ainsi que les véhicules historiques ou classiques, qui sont souvent gardés au-delà des cycles de vie commerciaux standards et nécessitent des réparations continues, souvent importantes, afin de préserver leur fonction, leur valeur culturelle et leur utilisation. Ces véhicules sont fréquemment restaurés et entretenus durant de longues périodes par des amateurs et de petites entreprises, contribuant ainsi à l'activité économique et à l'emploi dans des secteurs spécialisés

de la restauration et de la réparation. Le présent règlement devrait veiller à ce que ces véhicules ne soient pas indûment classés comme véhicule hors d'usage, afin de garantir ainsi la poursuite de leur utilisation ainsi que leur restauration.

Or. en

Amendement 251
Pietro Fiocchi

Proposition de règlement
Considérant 14

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(14) Les véhicules devraient être conçus et fabriqués de manière à limiter la présence de substances préoccupantes. Dans sa communication du 14 octobre 2020 intitulée «Stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques – Vers un environnement exempt de substances toxiques» (ci-après la «stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques»)[47], la Commission a indiqué que les substances préoccupantes devaient être réduites au minimum et remplacées dans la mesure du possible, en supprimant progressivement l'utilisation des substances plus nocives dans le cadre d'usages sociétaux non essentiels, en particulier dans les produits de consommation. En conséquence, les substances préoccupantes qui entrent dans la composition des matériaux utilisés dans les véhicules ou de toute pièce ou composant de véhicules devraient être réduites ***au minimum afin de garantir que les véhicules, de même que les matériaux recyclés à partir de véhicules, n'ont pas d'effet néfaste*** sur la santé humaine ou l'environnement, tout au long de leur cycle de vie.	(14) Les véhicules devraient être conçus et fabriqués de manière à limiter la présence de substances préoccupantes. Dans sa communication du 14 octobre 2020 intitulée «Stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques – Vers un environnement exempt de substances toxiques» (ci-après la «stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques»)[47], la Commission a indiqué que les substances préoccupantes devaient être réduites au minimum et remplacées dans la mesure du possible, en supprimant progressivement l'utilisation des substances plus nocives dans le cadre d'usages sociétaux non essentiels, en particulier dans les produits de consommation. En conséquence, les substances préoccupantes qui entrent dans la composition des matériaux utilisés dans les véhicules ou de toute pièce ou composant de véhicules devraient être réduites ***dans la mesure du possible, le cas échéant, pour prévenir les effets néfastes*** sur la santé humaine ou l'environnement, tout au long de leur cycle de vie.

[47] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions intitulée «Stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques – Vers un environnement exempt de substances toxiques» [COM(2020) 667 final].

[47] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions intitulée «Stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques – Vers un environnement exempt de substances toxiques» [COM(2020) 667 final].

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 14

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(14) Les véhicules devraient être conçus et fabriqués de manière à limiter la présence de substances préoccupantes. Dans sa communication du 14 octobre 2020 intitulée «Stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques – Vers un environnement exempt de substances toxiques» (ci-après la «stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques»)[47], la Commission a indiqué que les substances préoccupantes devaient être réduites au minimum et remplacées dans la mesure du possible, en supprimant progressivement l'utilisation des substances plus nocives dans le cadre d'usages sociétaux non essentiels, en particulier dans les produits de consommation. En conséquence, les substances préoccupantes qui entrent dans la composition des matériaux utilisés dans les véhicules ou de toute pièce ou composant de véhicules devraient être réduites au minimum afin de garantir que les véhicules, de même que les matériaux recyclés à partir de véhicules, n'ont pas d'effet néfaste sur la santé ***humaine*** ou l'environnement, tout au long de leur cycle	(14) Les véhicules devraient être conçus et fabriqués de manière à limiter la présence de substances préoccupantes. Dans sa communication du 14 octobre 2020 intitulée «Stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques – Vers un environnement exempt de substances toxiques» (ci-après la «stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques»)[47], la Commission a indiqué que les substances préoccupantes devaient être réduites au minimum***, conformément à l'approche «Une seule santé»,*** et remplacées dans la mesure du possible, en supprimant progressivement l'utilisation des substances plus nocives dans le cadre d'usages sociétaux non essentiels, en particulier dans les produits de consommation. En conséquence, les substances préoccupantes qui entrent dans la composition des matériaux utilisés dans les véhicules ou de toute pièce ou composant de véhicules devraient être réduites au minimum afin de garantir que les véhicules, de même que les matériaux recyclés à partir de véhicules, n'ont pas

de vie.

d'effet néfaste sur la santé ou l'environnement, tout au long de leur cycle de vie.

---

[47] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions intitulée «Stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques – Vers un environnement exempt de substances toxiques» [COM(2020) 667 ***final***].

[47] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions intitulée «Stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques – Vers un environnement exempt de substances toxiques» [COM(2020) 667].

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 15

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(15) La directive 2000/53/CE limite déjà l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les véhicules et prévoit des exemptions lorsque ces substances peuvent être utilisées dans certaines applications. Le présent règlement devrait reprendre ces règles existantes. Toutefois, afin de garantir la cohérence de la législation relative aux produits chimiques, les restrictions concernant la mise sur le marché et l'utilisation d'autres substances dans les véhicules devraient être traitées dans le cadre du règlement (CE) nº 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil[48]. De même, des restrictions à l'utilisation des substances réglementées par le règlement (UE) 2019/1021 du Parlement européen et du Conseil[49] devraient être introduites sur la base des dispositions dudit règlement. ***Par conséquent, le présent règlement ne devrait pas prévoir la possibilité de limiter***	(15) La directive 2000/53/CE limite déjà l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les véhicules et prévoit des exemptions lorsque ces substances peuvent être utilisées dans certaines applications. Le présent règlement devrait reprendre ces règles existantes. Toutefois, afin de garantir la cohérence de la législation relative aux produits chimiques, les restrictions concernant la mise sur le marché et l'utilisation d'autres substances dans les véhicules devraient être traitées dans le cadre du règlement (CE) nº 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil[48]. De même, des restrictions à l'utilisation des substances réglementées par le règlement (UE) 2019/1021 du Parlement européen et du Conseil[49] devraient être introduites sur la base des dispositions dudit règlement.

d'autres substances que le plomb, le mercure, le cadmium et le chrome hexavalent dans les véhicules.

---

[48] Règlement (CE) nº 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) nº 793/93 du Conseil et le règlement (CE) nº 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission (JO L 396 du 30.12.2006, p. 1).

[49] Règlement (UE) 2019/1021 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les polluants organiques persistants (JO L 169 du 25.6.2019, p. 45).

---

[48] Règlement (CE) nº 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) nº 793/93 du Conseil et le règlement (CE) nº 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission (JO L 396 du 30.12.2006, p. 1).

[49] Règlement (UE) 2019/1021 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les polluants organiques persistants (JO L 169 du 25.6.2019, p. 45).

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 15 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(15 bis) Dans la perspective de nouvelles restrictions applicables aux substances présentes dans les véhicules ou utilisées dans leur fabrication, dans le cadre de l'évaluation des substances prévue dans le plan d'action conjoint relatif à l'évaluation de REACH publié sur le site internet de l'Agence

européenne des produits chimiques instituée par le règlement (CE) n° 1907/2006 (ci-après dénommée l'«Agence»), il convient d'établir une cartographie des substances préoccupantes, définies dans la stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques comme des substances ayant un effet chronique sur la santé ou l'environnement, telles que les substances figurant sur la liste des substances identifiées en vue d'une inclusion à terme dans l'annexe XIV du règlement (CE) n° 1907/2006 et dans l'annexe VI du règlement (CE) n° 1272/2008, mais aussi les substances qui entravent le recyclage permettant d'obtenir des matières premières secondaires sûres et de qualité.

Or. en

Amendement 255
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 16

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(16) La directive 2000/53/CE prévoit des exemptions aux restrictions concernant l'utilisation du plomb et du cadmium dans les batteries utilisées dans les véhicules, qui sont reprises dans le présent règlement. Toutefois, l'utilisation de substances dans les batteries est réglementée de manière exhaustive par le règlement (UE) ***2023/[batteries]*** du Parlement européen et du Conseil[50]. En conséquence, ces substances devraient être traitées dans le règlement précité et, à terme, les restrictions applicables à ces substances et les exemptions à ces restrictions devraient être reprises, le cas échéant, dans ledit règlement et ne devraient pas être régies par le présent règlement. Avant d'introduire de telles restrictions dans le	(16) La directive 2000/53/CE prévoit des exemptions aux restrictions concernant l'utilisation du plomb et du cadmium dans les batteries utilisées dans les véhicules, qui sont reprises dans le présent règlement. Toutefois, l'utilisation de substances dans les batteries est réglementée de manière exhaustive par le règlement (UE) ***2023/1542*** du Parlement européen et du Conseil[50]. En conséquence, ces substances devraient être traitées dans le règlement précité et, à terme, les restrictions applicables à ces substances et les exemptions à ces restrictions devraient être reprises, le cas échéant, dans ledit règlement et ne devraient pas être régies par le présent règlement. Avant d'introduire de telles restrictions dans le

cadre du règlement (UE) 2023/[batteries], une évaluation complète devrait être réalisée au titre dudit règlement afin de déterminer si une exemption est encore requise et dans quelle mesure.	cadre du règlement (UE) 2023/[batteries], une évaluation complète devrait être réalisée au titre dudit règlement afin de déterminer si une exemption est encore requise et dans quelle mesure.
[50] Règlement du Parlement européen et du Conseil du [date] 2023 relatif aux batteries et aux déchets de batteries, modifiant la directive 2008/98/CE et le règlement (UE) 2019/1020, et abrogeant la directive 2006/66/CE (JO L [...]).	[50] Règlement du Parlement européen et du Conseil du [date] 2023 relatif aux batteries et aux déchets de batteries, modifiant la directive 2008/98/CE et le règlement (UE) 2019/1020, et abrogeant la directive 2006/66/CE (JO L [...]).

Or. en

Amendement 256
Christine Singer

Proposition de règlement
Considérant 17

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(17) Afin de tenir compte des progrès scientifiques et techniques, il convient de continuer à déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification des exemptions aux restrictions à l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les véhicules au titre du présent règlement. La modification ou la suppression de ces exemptions devrait être précédée d'une évaluation des incidences socio-économiques d'une telle modification ou suppression et cette évaluation, qui fait défaut dans la directive 2000/53/CE, devrait également examiner la disponibilité de substances de remplacement et les conséquences sur la santé humaine et l'environnement tout au long du cycle de vie des véhicules. Afin d'assurer une prise de décision, une coordination et une gestion efficaces des	(17) Afin de tenir compte des progrès scientifiques et techniques, il convient de continuer à déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification des exemptions aux restrictions à l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les véhicules au titre du présent règlement. La modification ou la suppression de ces exemptions devrait être précédée d'une évaluation des incidences socio-économiques d'une telle modification ou suppression et cette évaluation, qui fait défaut dans la directive 2000/53/CE, devrait également examiner la disponibilité de substances de remplacement et les conséquences sur la santé humaine et l'environnement tout au long du cycle de vie des véhicules. ***Avant l'adoption d'un tel acte délégué, la Commission devrait consulter les experts***

aspects techniques, scientifiques et administratifs de la modification du présent règlement en ce qui concerne les restrictions à l'utilisation de substances dans les véhicules, l'Agence européenne des produits chimiques devrait assister la Commission dans cette évaluation.	***et les parties prenantes concernées pour veiller à prendre également en considération les incidences socioéconomiques plus larges, en plus des incidences sur la santé humaine et environnementale.*** Afin d'assurer une prise de décision, une coordination et une gestion efficaces des aspects techniques, scientifiques et administratifs de la modification du présent règlement en ce qui concerne les restrictions à l'utilisation de substances dans les véhicules, l'Agence européenne des produits chimiques devrait assister la Commission dans cette évaluation.

Or. en

Justification

La Commission ne dispose pas toujours de l'expertise nécessaire, notamment s'agissant des détails techniques et de l'application pratique.

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

Proposition de règlement
Considérant 17 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(17 bis) Afin de veiller à ce que les substances qui présentent un risque inacceptable pour la santé humaine ou l'environnement lorsqu'elles sont utilisées dans des véhicules ou sont présentes dans des véhicules hors d'usage puissent être dûment prises en considération, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité FUE en vue de modifier les restrictions applicables aux substances présentes dans les véhicules.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 18

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(18) En vue d'accroître la circularité dans le secteur automobile, les véhicules devraient progressivement être conçus et fabriqués de manière à intégrer des matériaux recyclés au lieu de matières premières primaires. L'utilisation de matériaux recyclés permet une utilisation plus efficace des matériaux, décarbone la production et réduit les incidences négatives sur l'environnement liées à l'utilisation de matières premières primaires. Une circularité accrue pour les véhicules fabriqués dans des pays tiers qui sont mis sur le marché de l'Union contribuera également à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, y compris dans l'Union. Elle ***réduit*** également la dépendance aux matières premières et à l'énergie liée à l'approvisionnement en matières premières primaires tout en renforçant le marché des matières premières secondaires. Bien qu'il n'existe aucune exigence concernant l'utilisation de contenus recyclés au niveau mondial, de nombreux constructeurs ont déjà incorporé des matériaux recyclés dans leurs véhicules. L'établissement d'objectifs et de dispositions uniformes sur la manière de calculer le contenu recyclé apportera une sécurité juridique et contribuera à créer une concurrence loyale entre les fabricants. Les exigences s'appliqueront à tous les constructeurs ayant l'intention de mettre des véhicules sur le marché de l'Union, quel que soit leur lieu d'établissement. Compte tenu de l'importance des chaînes de valeur mondiales dans le secteur automobile, le règlement devrait prévoir la	(18) En vue d'accroître la circularité dans le secteur automobile, les véhicules devraient progressivement être conçus et fabriqués de manière à intégrer des matériaux recyclés au lieu de matières premières primaires. L'utilisation de matériaux recyclés permet une utilisation plus efficace des matériaux, décarbone la production et réduit les incidences négatives sur l'environnement liées à l'utilisation de matières premières primaires. Une circularité accrue pour les véhicules fabriqués dans des pays tiers qui sont mis sur le marché de l'Union contribuera également à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, y compris dans l'Union. Elle ***renforce*** également ***l'autonomie stratégique et la compétitivité de l'Union en réduisant*** la dépendance aux matières premières et à l'énergie liée à l'approvisionnement en matières premières primaires***, en contribuant notamment à retenir des matières premières critiques et précieuses au sein de l'Union,*** tout en renforçant le marché des matières premières secondaires. Bien qu'il n'existe aucune exigence concernant l'utilisation de contenus recyclés au niveau mondial, de nombreux constructeurs ont déjà incorporé des matériaux recyclés dans leurs véhicules. L'établissement d'objectifs et de dispositions uniformes sur la manière de calculer le contenu recyclé apportera une sécurité juridique et contribuera à créer une concurrence loyale entre les fabricants. Les exigences s'appliqueront à tous les constructeurs ayant l'intention de mettre

possibilité d'un approvisionnement en dehors de l'Union pour ce qui est des matières premières secondaires.

des véhicules sur le marché de l'Union, quel que soit leur lieu d'établissement. Compte tenu de l'importance des chaînes de valeur mondiales dans le secteur automobile, le règlement devrait prévoir la possibilité d'un approvisionnement en dehors de l'Union pour ce qui est des matières premières secondaires.

Or. en

Amendement 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

Proposition de règlement
Considérant 18

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(18) En vue d'accroître la circularité dans le secteur automobile, les véhicules devraient progressivement être conçus et fabriqués de manière à intégrer des matériaux recyclés au lieu de matières premières primaires. L'utilisation de matériaux recyclés permet une utilisation plus efficace des matériaux, décarbone la production et réduit les incidences négatives sur l'environnement liées à l'utilisation de matières premières primaires. Une circularité accrue pour les véhicules fabriqués dans des pays tiers qui sont mis sur le marché de l'Union contribuera également à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, y compris dans l'Union. Elle réduit également la dépendance aux matières premières et à l'énergie liée à l'approvisionnement en matières premières primaires tout en renforçant le marché des matières premières secondaires. Bien qu'il n'existe aucune exigence concernant l'utilisation de contenus recyclés au niveau mondial, de nombreux constructeurs ont déjà incorporé des matériaux recyclés dans	(18) En vue d'accroître la circularité dans le secteur automobile, les véhicules devraient progressivement être conçus et fabriqués de manière à intégrer des matériaux recyclés au lieu de matières premières primaires***, à condition que le contenu recyclé n'altère pas la performance des véhicules en matière de sécurité***. L'utilisation de matériaux recyclés permet une utilisation plus efficace des matériaux, décarbone la production et réduit les incidences négatives sur l'environnement liées à l'utilisation de matières premières primaires. Une circularité accrue pour les véhicules fabriqués dans des pays tiers qui sont mis sur le marché de l'Union contribuera également à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, y compris dans l'Union. Elle réduit également la dépendance aux matières premières et à l'énergie liée à l'approvisionnement en matières premières primaires tout en renforçant le marché des matières premières secondaires. Bien qu'il n'existe aucune exigence concernant

leurs véhicules. L'établissement d'objectifs et de dispositions uniformes sur la manière de calculer le contenu recyclé apportera une sécurité juridique et contribuera à créer une concurrence loyale entre les fabricants. Les exigences s'appliqueront à tous les constructeurs ayant l'intention de mettre des véhicules sur le marché de l'Union, quel que soit leur lieu d'établissement. Compte tenu de l'importance des chaînes de valeur mondiales dans le secteur automobile, le règlement devrait prévoir la possibilité d'un approvisionnement en dehors de l'Union pour ce qui est des matières premières secondaires.

l'utilisation de contenus recyclés au niveau mondial, de nombreux constructeurs ont déjà incorporé des matériaux recyclés dans leurs véhicules. L'établissement d'objectifs et de dispositions uniformes sur la manière de calculer le contenu recyclé apportera une sécurité juridique et contribuera à créer une concurrence loyale entre les fabricants. Les exigences s'appliqueront à tous les constructeurs ayant l'intention de mettre des véhicules sur le marché de l'Union, quel que soit leur lieu d'établissement. Compte tenu de l'importance des chaînes de valeur mondiales dans le secteur automobile, le règlement devrait prévoir la possibilité d'un approvisionnement en dehors de l'Union pour ce qui est des matières premières secondaires.

Or. en

Justification

Les véhicules sont soumis à des évaluations strictes en matière de sécurité et de performance afin de garantir qu'ils sont homologués pour le transport de passagers. L'utilisation d'une grande quantité de matériaux recyclés doit faire l'objet d'une évaluation préalable afin d'analyser leur incidence sur la sécurité et la qualité globales du véhicule.

Amendement 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

Proposition de règlement
Considérant 18

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(18) En vue d'accroître la circularité dans le secteur automobile, les véhicules devraient progressivement être conçus et fabriqués de manière à intégrer des matériaux recyclés au lieu de matières premières primaires. L'utilisation de matériaux recyclés permet une utilisation plus efficace des matériaux, décarbone la production et réduit les incidences	(18) En vue d'accroître la circularité dans le secteur automobile, les véhicules devraient progressivement être conçus et fabriqués de manière à intégrer des matériaux recyclés au lieu de matières premières primaires***, à condition que le contenu recyclé n'altère pas la performance des véhicules en matière de sécurité***. L'utilisation de matériaux

négatives sur l'environnement liées à l'utilisation de matières premières primaires. Une circularité accrue pour les véhicules fabriqués dans des pays tiers qui sont mis sur le marché de l'Union contribuera également à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, y compris dans l'Union. Elle réduit également la dépendance aux matières premières et à l'énergie liée à l'approvisionnement en matières premières primaires tout en renforçant le marché des matières premières secondaires. Bien qu'il n'existe aucune exigence concernant l'utilisation de contenus recyclés au niveau mondial, de nombreux constructeurs ont déjà incorporé des matériaux recyclés dans leurs véhicules. L'établissement d'objectifs et de dispositions uniformes sur la manière de calculer le contenu recyclé apportera une sécurité juridique et contribuera à créer une concurrence loyale entre les fabricants. Les exigences s'appliqueront à tous les constructeurs ayant l'intention de mettre des véhicules sur le marché de l'Union, quel que soit leur lieu d'établissement. Compte tenu de l'importance des chaînes de valeur mondiales dans le secteur automobile, le règlement devrait prévoir la possibilité d'un approvisionnement en dehors de l'Union pour ce qui est des matières premières secondaires.

recyclés permet une utilisation plus efficace des matériaux, décarbone la production et réduit les incidences négatives sur l'environnement liées à l'utilisation de matières premières primaires. Une circularité accrue pour les véhicules fabriqués dans des pays tiers qui sont mis sur le marché de l'Union contribuera également à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, y compris dans l'Union. Elle réduit également la dépendance aux matières premières et à l'énergie liée à l'approvisionnement en matières premières primaires tout en renforçant le marché des matières premières secondaires. Bien qu'il n'existe aucune exigence concernant l'utilisation de contenus recyclés au niveau mondial, de nombreux constructeurs ont déjà incorporé des matériaux recyclés dans leurs véhicules. L'établissement d'objectifs et de dispositions uniformes sur la manière de calculer le contenu recyclé apportera une sécurité juridique et contribuera à créer une concurrence loyale entre les fabricants. Les exigences s'appliqueront à tous les constructeurs ayant l'intention de mettre des véhicules sur le marché de l'Union, quel que soit leur lieu d'établissement. Compte tenu de l'importance des chaînes de valeur mondiales dans le secteur automobile, le règlement devrait prévoir la possibilité d'un approvisionnement en dehors de l'Union pour ce qui est des matières premières secondaires.

Or. en

Amendement 261
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 18

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(18) En vue d'accroître la circularité	(18) En vue d'accroître la circularité

dans le secteur automobile, les véhicules devraient progressivement être conçus et fabriqués de manière à intégrer des matériaux recyclés au lieu de matières premières primaires. L'utilisation de matériaux recyclés permet une utilisation plus efficace des matériaux, décarbone la production et réduit les incidences négatives sur l'environnement liées à l'utilisation de matières premières primaires. Une circularité accrue pour les véhicules fabriqués dans des pays tiers qui sont mis sur le marché de l'Union contribuera également à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, y compris dans l'Union. Elle réduit également la dépendance aux matières premières et à l'énergie liée à l'approvisionnement en matières premières primaires tout en renforçant le marché des matières premières secondaires. Bien qu'il n'existe aucune exigence concernant l'utilisation de contenus recyclés au niveau mondial, de nombreux constructeurs ont déjà incorporé des matériaux recyclés dans leurs véhicules. L'établissement d'objectifs et de dispositions uniformes sur la manière de calculer le contenu recyclé apportera une sécurité juridique et contribuera à créer une concurrence loyale entre les fabricants. Les exigences s'appliqueront à tous les constructeurs ayant l'intention de mettre des véhicules sur le marché de l'Union, quel que soit leur lieu d'établissement. Compte tenu de l'importance des chaînes de valeur mondiales dans le secteur automobile, le règlement devrait prévoir la possibilité d'un approvisionnement en dehors de l'Union pour ce qui est des matières premières secondaires.

dans le secteur automobile, les véhicules devraient progressivement être conçus et fabriqués de manière à intégrer des matériaux recyclés au lieu de matières premières primaires. L'utilisation de matériaux recyclés permet une utilisation plus efficace des matériaux, décarbone la production et réduit les incidences négatives sur l'environnement liées à l'utilisation de matières premières primaires. Une circularité accrue pour les véhicules fabriqués dans des pays tiers qui sont mis sur le marché de l'Union contribuera également à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, y compris dans l'Union. Elle réduit également la dépendance aux matières premières et à l'énergie liée à l'approvisionnement en matières premières primaires tout en renforçant le marché des matières premières secondaires. Bien qu'il n'existe aucune exigence concernant l'utilisation de contenus recyclés au niveau mondial, de nombreux constructeurs ont déjà incorporé des matériaux recyclés dans leurs véhicules. L'établissement d'objectifs et de dispositions uniformes sur la manière de calculer le contenu recyclé apportera une sécurité juridique et contribuera à créer une concurrence loyale entre les fabricants. Les exigences s'appliqueront à tous les constructeurs ayant l'intention de mettre des véhicules sur le marché de l'Union, quel que soit leur lieu d'établissement***, y compris lorsqu'ils sont commercialisés par l'intermédiaire de places de marché en ligne***. Compte tenu de l'importance des chaînes de valeur mondiales dans le secteur automobile, le règlement devrait prévoir la possibilité d'un approvisionnement en dehors de l'Union pour ce qui est des matières premières secondaires.

Or. en

Amendement 262
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa

Corrado, Elena Sancho Murillo

Proposition de règlement
Considérant 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(18 bis) La transition du secteur de l'automobile vers l'économie circulaire devrait s'accompagner de mesures visant à préserver la sécurité de l'emploi et à créer de nouvelles possibilités d'emploi. Le présent règlement devrait permettre d'accompagner les travailleurs dans une transition juste, en intégrant la dimension de durabilité sociale, économique et environnementale.

Or. en

Amendement 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

Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir vingt-cinq pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. Vingt-cinq pour cent de l'objectif fixé en matière de	***supprimé***

contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

Or. en

Amendement 264
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient ***d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le*** plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir ***vingt-cinq*** pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. Vingt-cinq pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette	(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient ***d'établir des objectifs contraignants afin d'exiger l'intégration de quantités minimales de*** plastique recyclé à partir de déchets post-consommation ***dans les nouveaux véhicules***. En conséquence, chaque type de véhicule ***ayant fait l'objet d'une réception par type à compter de 48 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement*** devrait contenir ***vingt*** pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. ***À compter de 72 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, l'objectif devrait être fixé à trente pour cent et*** vingt-cinq pour

obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. ***Cette approche en deux étapes permettra de fournir une marche à suivre au secteur, de garantir des améliorations progressives et de débloquer des investissements.*** Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule. ***La méthode de vérification devrait garantir des conditions équivalentes de gestion et de recyclage des déchets au sein et en dehors de l'Union et peut exiger que la conformité soit prouvée au moyen d'un certificat délivré par une tierce partie indépendante et agréée ayant les qualifications idoines.***

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif	(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif

contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir vingt-cinq pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. Vingt-cinq pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir vingt-cinq pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. Vingt-cinq pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule. ***Afin de garantir des conditions de concurrence équitables, il est nécessaire de répondre aux préoccupations environnementales connexes de manière non discriminatoire en ce qui concerne le plastique recyclé, qu'il soit produit sur le marché national ou importé. À cette fin, les plastiques recyclés présents dans des véhicules importés vers l'Union devraient être soumis à des conditions équivalentes en matière d'émissions, de collecte sélective, ainsi que de critères de durabilité applicables aux technologies de recyclage.***

Or. en

Amendement 266
Christine Singer

Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(19) Compte tenu du faible taux de	(19) Compte tenu du faible taux de

recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir vingt-cinq pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. Vingt-cinq pour cent de ***l'objectif fixé en matière*** de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints ***en incluant les*** plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, ***il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une*** méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées***,*** ***respectivement,*** à partir de déchets post-consommation ***et*** de véhicules hors d'usage qui est ***présente et*** incorporée dans le type de véhicule.	recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets ***pré-consommation et*** post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir vingt-cinq pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques ***pré-consommation et*** post-consommation***, y compris de plastiques biosourcés***. Vingt-cinq pour cent de ***cette part*** de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints ***grâce aux*** plastiques recyclés à partir de ***déchets issus de*** véhicules hors d'usage***, intégrés*** dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, ***un groupe indépendant d'experts devrait établir une*** méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées à partir de déchets ***pré-consommation et*** post-consommation ***ainsi que*** de véhicules hors d'usage qui est incorporée dans le type de véhicule ***concerné, qui tienne compte de la meilleure technologie de recyclage disponible, y compris le recyclage chimique***.
	Or. en

Justification

La Commission ne devrait pas être l'entité chargée d'élaborer une méthode de calcul et de vérification de la part de plastiques récupérés à partir de déchets pré-consommation et post-consommation, ainsi que de véhicules hors d'usage. Un groupe indépendant d'experts disposant des meilleures connaissances s'avèrerait plus pertinent pour ce faire.

Amendement 267
Laurent Castillo

Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir vingt-cinq pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. Vingt-cinq pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.	(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets ***pré-consommation et*** post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir vingt-cinq pour cent de plastique recyclé à partir ***à la fois*** de déchets plastiques ***pré-consommation et*** post-consommation. Vingt-cinq pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets ***pré-consommation et*** post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule ***et qui tienne compte de la meilleure technologie de recyclage disponible, en accordant la priorité au recyclage mécanique***.

Or. en

Amendement 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

Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir ***vingt-cinq*** pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. ***Vingt-cinq pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné.*** Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.	(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation***, à compter de 72 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement***. En conséquence, chaque ***nouveau*** type de véhicule devrait contenir ***dix*** pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques ***pré-consommation et*** post-consommation. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

Or. en

Justification

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.

Amendement 269
Sirpa Pietikäinen

Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir ***vingt-cinq*** pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. ***Vingt-cinq*** pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.	(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir ***quarante*** pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. ***Quarante*** pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

Or. en

Amendement 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

Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir ***vingt-cinq*** pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. ***Vingt-cinq pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné.*** Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, ***respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule***.	(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation ***à compter de 72 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement ou de 48 mois après l'entrée en vigueur de l'acte d'exécution mentionné à l'article 6, paragraphe 2, si cette dernière date est postérieure***. En conséquence, chaque ***nouveau*** type de véhicule devrait contenir ***dix*** pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques ***pré-consommation et*** post-consommation. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, ***selon une approche neutre sur le plan technologique***.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir vingt-cinq pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. Vingt-cinq pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences ***d'exécution*** aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.	(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir vingt-cinq pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. Vingt-cinq pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences ***déléguées*** aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

Or. en

Amendement 272
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir ***vingt-cinq*** pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. Vingt-cinq pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.	(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir ***trente*** pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. Vingt-cinq pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 19

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir ***vingt-cinq*** pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. ***Vingt-cinq*** pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.	(19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir ***quinze*** pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. ***Quinze*** pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

Or. fr

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

Proposition de règlement
Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(19 bis) Afin de stimuler l'innovation et de créer un marché pour

les solutions biosourcées, la Commission devrait publier, à compter de 96 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, une évaluation de l'état d'avancement technologique et des performances environnementales des plastiques biosourcés présents dans les véhicules et, le cas échéant, présenter une proposition législative assortie d'exigences et d'objectifs en matière de durabilité.

Or. en

Amendement 275
Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Proposition de règlement
Considérant 19 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(19 ter) Les objectifs minimaux en matière de contenu recyclé pour les plastiques fixés dans le présent règlement concernent les déchets plastiques recyclés au sein de l'Union ou les déchets plastiques issus de pays tiers dont les pratiques de gestion des déchets et de recyclage sont conformes à la législation de l'Union en la matière. La conformité est vérifiée et documentée par une tierce partie agréée.

Or. en

Justification

La fixation d'objectifs en matière de contenu recyclé n'aura aucune incidence positive sur l'environnement, la compétitivité et l'autonomie stratégique de l'Union si le contenu recyclé ne provient pas de l'Union ou d'un pays tiers produisant du contenu recyclé dans le respect des normes sociales, environnementales et de sécurité de l'Union. L'importation de contenu recyclé vierge, écoblanchi ou de faible qualité en provenance de pays tiers va à l'encontre des objectifs et des cibles de l'Union.

Amendement 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

Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(20) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation devant être présente et incorporée dans les types de véhicules. L'établissement d'un objectif futur devrait être précédé d'une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'acier récupéré à partir de déchets d'acier post-consommation qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.	***supprimé***

Or. en

Justification

Toute proposition qui consiste à introduire un objectif portant sur l'acier recyclé aurait une incidence disproportionnée sur le caractère abordable des véhicules.

Amendement 277
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(20) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs ***et*** de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, ***il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale*** d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation ***devant être présente et incorporée*** dans les ***types de*** véhicules. ***L'établissement d'un objectif futur devrait être précédé d'une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif***. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'acier récupéré à partir de déchets ***d'acier*** post-consommation qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.	(20) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs***,*** de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, ***de réduire la consommation et les coûts énergétiques, ainsi que de renforcer la résilience grâce à une réduction de la dépendance vis-à-vis de l'approvisionnement en matières premières, il est opportun d'accroître le recours à l'acier recyclé dans les véhicules. À cette fin, il convient d'établir des objectifs relatifs à l'intégration de quantités minimales*** d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation dans les ***nouveaux*** véhicules. ***En conséquence, chaque type de véhicule ayant fait l'objet d'une réception par type devrait respectivement contenir trente et quarante pour cent d'acier recyclé à partir d'acier recyclé post-consommation, à compter de 48 mois et de 108 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement. Soixante-quinze pour cent de ces objectifs fixés en matière de contenu recyclé pour l'acier devraient être atteints en incluant l'acier recyclé à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné***. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'acier récupéré à partir de déchets post-consommation ***et de véhicules hors***

d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule. ***La méthode de vérification devrait garantir des conditions équivalentes de gestion et de recyclage des déchets au sein et en dehors de l'Union et peut exiger que la conformité soit prouvée au moyen d'un certificat délivré par une tierce partie indépendante et agréée ayant les qualifications appropriées.***

Or. en

Amendement 278
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi

Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(20) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'acier ***recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation*** devant être présente et incorporée dans les types de véhicules. L'établissement d'un objectif futur devrait être précédé d'une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences ***d'exécution*** aux fins de l'établissement d'une méthode	(20) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, ***un objectif relatif à l'intégration d'acier recyclé à partir de déchet post-consommation dans les nouveaux véhicules devrait être fixé. En outre,*** il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'acier ***à faible teneur en carbone*** devant être présente et incorporée dans les types de véhicules. L'établissement d'un objectif futur devrait être précédé d'une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif. Afin d'assurer des

de calcul et de vérification de la part d'acier récupéré à partir de déchets d'acier post-consommation qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences ***déléguées*** aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'acier récupéré à partir de déchets d'acier post-consommation ***ainsi que d'acier à faible teneur en carbone*** qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

Or. en

Amendement 279
Dennis Radtke

Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(20) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation devant être présente et incorporée dans les types de véhicules. L'établissement d'un objectif futur devrait être précédé d'une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part	(20) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale ***d'acier à faible émission de CO_2 ainsi que*** d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation devant être présente et incorporée dans les types de véhicules. L'établissement d'un objectif futur devrait être précédé d'une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif***, y compris les incidences sur d'autres secteurs utilisant de l'acier et sur les émissions globales de gaz à effet de serre***. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette

d’acier récupéré à partir de déchets d’acier post-consommation qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d’exécution aux fins de l’établissement d’une méthode de calcul et de vérification de la part d’acier récupéré à partir de déchets d’acier post-consommation qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

Or. en

Justification

À défaut d’une augmentation globale de la disponibilité de ferraille, la hausse du contenu en acier recyclé utilisé dans le secteur automobile aurait une incidence négative sur d’autres secteurs utilisant de l’acier, pour lesquels la ferraille ne serait plus disponible, que ce soit en ce qui concerne le contenu recyclé que les émissions de gaz à effet de serre (effet de substitution).

Amendement 280
Susana Solís Pérez

Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(20) Le secteur automobile est l’un des plus gros utilisateurs d’acier et l’utilisation actuelle d’acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l’empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l’industrie automobile vers la neutralité climatique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d’adopter des actes conformément à l’article 290 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d’acier recyclé à partir de déchets d’acier post-consommation devant être présente et incorporée dans les types de véhicules. L’établissement d’un objectif futur devrait être précédé d’une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la	(20) Le secteur automobile est l’un des plus gros utilisateurs d’acier et l’utilisation actuelle d’acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l’empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l’industrie automobile vers la neutralité climatique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d’adopter des actes conformément à l’article 290 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d’acier recyclé à partir de déchets d’acier post-consommation devant être présente et incorporée dans les types de véhicules. L’établissement d’un objectif futur devrait être précédé d’une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la

faisabilité d'un tel objectif. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'acier récupéré à partir de déchets d'acier post-consommation qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

faisabilité d'un tel objectif***, y compris les incidences sur d'autres secteurs utilisant de l'acier et sur les émissions mondiales de gaz à effet de serre***. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'acier récupéré à partir de déchets d'acier post-consommation qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

Or. en

Amendement 281
Laurent Castillo

Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(20) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation devant être présente et incorporée dans les types de véhicules. L'établissement d'un objectif futur devrait être précédé d'une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la	(20) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation devant être présente et incorporée dans les types de véhicules. L'établissement d'un objectif futur devrait être précédé d'une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif***, y compris les incidences sur d'autres secteurs utilisant de l'acier et sur les émissions mondiales***

Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'acier récupéré à partir de déchets d'acier post-consommation qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

de gaz à effet de serre. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'acier récupéré à partir de déchets d'acier post-consommation qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(20) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, il convient ***de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale*** d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation ***devant être présente et incorporée dans les types de véhicules. L'établissement d'un objectif futur devrait être précédé d'une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif***. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences ***d'exécution*** aux fins de	(20) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, il convient ***d'établir un objectif contraignant en matière d'acier recyclé à partir de déchets post-consommation intégré dans les nouveaux véhicules. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir trente pour cent*** d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences ***déléguées*** aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'acier récupéré à partir de déchets d'acier post-consommation qui est présente et incorporée dans le type de véhicule. ***Afin de prendre en considération le risque de pénurie d'acier et d'évaluer la***

l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'acier récupéré à partir de déchets d'acier post-consommation qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

disponibilité de cette matière première, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du TFUE en ce qui concerne la modification de l'objectif relatif à la part minimale d'acier recyclé qui est présente dans un véhicule.

Or. en

Amendement 283
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 20

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(20) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire ***l'empreinte carbone*** liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, il convient ***de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale*** d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation ***devant être présente et incorporée dans les types de véhicules***. ***L'établissement d'un objectif futur devrait être précédé d'une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif***. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'acier récupéré à partir de déchets d'acier post-	(20) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire ***l'incidence environnementale*** liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, il convient ***d'établir un objectif contraignant en matière*** d'acier recyclé à partir de déchets post-consommation ***intégré dans les nouveaux véhicules. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir quarante pour cent d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation. Soixante-quinze pour cent de cet objectif fixé en matière de contenu recyclé pour l'acier devraient être atteints en incluant l'acier recyclé à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné***. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'acier récupéré à partir de déchets d'acier post-consommation qui est présente et

consommation qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

incorporée dans le type de véhicule.

Or. en

Amendement 284
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 bis) Le secteur automobile est également l'un des principaux consommateurs d'aluminium. Il représente plus de quarante pour cent de la demande totale et sa consommation est en augmentation. L'aluminium recyclé est actuellement peu utilisé dans les nouveaux véhicules. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs, de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, de réduire la consommation et les coûts énergétiques, ainsi que de renforcer la résilience grâce à une réduction de la dépendance vis-à-vis de l'approvisionnement en matières premières, il est opportun d'accroître le recours à l'aluminium recyclé dans les véhicules. À cette fin, il convient d'établir des objectifs relatifs à l'intégration de quantités minimales d'aluminium recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation dans les nouveaux véhicules. En conséquence, chaque type de véhicule ayant fait l'objet d'une réception par type devrait respectivement contenir trente et cinquante pour cent d'aluminium recyclé à partir d'aluminium recyclé post-consommation, à compter de 48 mois et de 108 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement. Dix pour cent et vingt pour cent de ces objectifs fixés en matière de contenu recyclé pour l'aluminium devrait

respectivement être atteints en incluant l'aluminium recyclé à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'aluminium récupéré, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule. La méthode de vérification devrait garantir des conditions équivalentes de gestion et de recyclage des déchets au sein et en dehors de l'Union et peut exiger que la conformité soit prouvée au moyen d'un certificat délivré par une tierce partie indépendante et agréée ayant les qualifications appropriées. L'établissement d'objectifs en matière de contenu recyclé devrait s'accompagner d'exigences en matière de conception et de traitement, qui permettent le démontage, l'extraction et le tri des matériaux, afin de préserver la même qualité et d'éviter un recyclage dévalorisant.

Or. en

Amendement 285
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(20 bis) L'aluminium figure parmi les matériaux utilisés par l'industrie automobile pour la fabrication de véhicules qui connaissent la croissance la plus rapide. Afin de contribuer à réduire l'incidence environnementale liée à la production de véhicules neufs et de

soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, il convient d'établir un objectif contraignant en matière d'aluminium recyclé à partir de déchets post-consommation intégré dans les nouveaux véhicules. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir cinquante pour cent d'aluminium recyclé à partir de déchets d'aluminium post-consommation. Vingt-cinq pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour l'aluminium devraient être atteints en incluant l'aluminium recyclé à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'aluminium récupéré à partir de déchets d'aluminium post-consommation qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

Or. en

Amendement 286
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 21

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(21) Il est possible d'accroître l'utilisation, dans les véhicules, de contenus recyclés pour d'autres matériaux couramment utilisés par l'industrie automobile, pour lesquels les marchés des matières premières secondaires sont sous-développés, l'empreinte liée à la production de matières premières primaires élevée ou les niveaux de recyclage limités, étant donné que les technologies de tri et de recyclage s'améliorent. Il convient donc	(21) Il est possible d'accroître l'utilisation, dans les véhicules, de contenus recyclés pour d'autres matériaux couramment utilisés par l'industrie automobile, pour lesquels les marchés des matières premières secondaires sont sous-développés, l'empreinte liée à la production de matières premières primaires élevée ou les niveaux de recyclage limités, étant donné que les technologies de tri et de recyclage s'améliorent. Il convient donc

que la Commission évalue l'opportunité, la faisabilité et les incidences de la fixation d'objectifs en matière de contenu recyclé pour le néodyme, le dysprosium, le praséodyme, le terbium, le samarium et le bore utilisés dans les aimants permanents, ainsi que pour l'aluminium et ses alliages ***ou*** le magnésium et ses alliages. En ce qui concerne la possibilité de fixer des objectifs pour des types spécifiques d'alliages d'aluminium et d'alliages de magnésium, l'étude devrait déterminer si l'approvisionnement secondaire peut répondre à la demande d'une manière générale et examiner, en particulier, l'équilibre à trouver entre la maximisation des économies d'échelle par l'établissement d'un nombre minimal de familles d'alliages et la maximisation de la préservation de la valeur par un classement dans un éventail plus large de types d'alliages spécifiques.

que la Commission évalue l'opportunité, la faisabilité et les incidences de la fixation d'objectifs en matière de contenu recyclé pour le néodyme, le dysprosium, le praséodyme, le terbium, le samarium***, le nickel, le cobalt*** et le bore utilisés dans les aimants permanents, ainsi que pour l'aluminium et ses alliages***,*** le magnésium et ses alliages ***ainsi que le verre et le caoutchouc***. En ce qui concerne la possibilité de fixer des objectifs pour des types spécifiques d'alliages d'aluminium et d'alliages de magnésium, l'étude devrait déterminer si l'approvisionnement secondaire peut répondre à la demande d'une manière générale et examiner, en particulier, l'équilibre à trouver entre la maximisation des économies d'échelle par l'établissement d'un nombre minimal de familles d'alliages et la maximisation de la préservation de la valeur par un classement dans un éventail plus large de types d'alliages spécifiques.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 21

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(21) Il est possible d'accroître l'utilisation, dans les véhicules, de contenus recyclés pour d'autres matériaux couramment utilisés par l'industrie automobile, pour lesquels les marchés des matières premières secondaires sont sous-développés, l'empreinte liée à la production de matières premières primaires élevée ou les niveaux de recyclage limités, étant donné que les technologies de tri et de recyclage s'améliorent. Il convient donc que la Commission évalue l'opportunité, la	(21) Il est possible d'accroître l'utilisation, dans les véhicules, de contenus recyclés pour d'autres matériaux couramment utilisés par l'industrie automobile, pour lesquels les marchés des matières premières secondaires sont sous-développés, l'empreinte liée à la production de matières premières primaires élevée ou les niveaux de recyclage limités, étant donné que les technologies de tri et de recyclage s'améliorent. Il convient donc que la Commission évalue l'opportunité, la

faisabilité et les incidences de la fixation d'objectifs en matière de contenu recyclé pour le néodyme, le dysprosium, le praséodyme, le terbium, le samarium et le bore utilisés dans les aimants permanents, ainsi que pour l'aluminium et ses alliages ou le magnésium et ses alliages. En ce qui concerne la possibilité de fixer des objectifs pour des types spécifiques d'alliages d'aluminium et d'alliages de magnésium, l'étude devrait déterminer si l'approvisionnement secondaire peut répondre à la demande d'une manière générale et examiner, en particulier, l'équilibre à trouver entre la maximisation des économies d'échelle par l'établissement d'un nombre minimal de familles d'alliages et la maximisation de la préservation de la valeur par un classement dans un éventail plus large de types d'alliages spécifiques.

faisabilité et les incidences de la fixation d'objectifs en matière de contenu recyclé pour le néodyme, le dysprosium, le praséodyme, le terbium, le samarium***, le nickel, le cobalt*** et le bore utilisés dans les aimants permanents, ainsi que pour l'aluminium et ses alliages***, le cuivre*** ou le magnésium et ses alliages. En ce qui concerne la possibilité de fixer des objectifs pour des types spécifiques d'alliages d'aluminium et d'alliages de magnésium, l'étude devrait déterminer si l'approvisionnement secondaire peut répondre à la demande d'une manière générale et examiner, en particulier, l'équilibre à trouver entre la maximisation des économies d'échelle par l'établissement d'un nombre minimal de familles d'alliages et la maximisation de la préservation de la valeur par un classement dans un éventail plus large de types d'alliages spécifiques.

Or. en

Amendement 288
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 21

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(21) Il est possible d'accroître l'utilisation, dans les véhicules, de contenus recyclés pour d'autres matériaux couramment utilisés par l'industrie automobile, pour lesquels les marchés des matières premières secondaires sont sous-développés, l'empreinte liée à la production de matières premières primaires élevée ou les niveaux de recyclage limités, étant donné que les technologies de tri et de recyclage s'améliorent. Il convient donc que la Commission évalue l'opportunité, la faisabilité et les incidences de la fixation d'objectifs en matière de contenu recyclé	(21) Il est possible d'accroître l'utilisation, dans les véhicules, de contenus recyclés pour d'autres matériaux couramment utilisés par l'industrie automobile, pour lesquels les marchés des matières premières secondaires sont sous-développés, l'empreinte liée à la production de matières premières primaires élevée ou les niveaux de recyclage limités, étant donné que les technologies de tri et de recyclage s'améliorent. Il convient donc que la Commission évalue l'opportunité, la faisabilité et les incidences de la fixation d'objectifs en matière de contenu recyclé

pour le néodyme, le dysprosium, le praséodyme, le terbium, le samarium et le bore utilisés dans les aimants permanents, ainsi que pour ***l'aluminium et ses alliages ou*** le magnésium et ses alliages. En ce qui concerne la possibilité de fixer des objectifs pour des types spécifiques d'alliages ***d'aluminium et d'alliages*** de magnésium, l'étude devrait déterminer si l'approvisionnement secondaire peut répondre à la demande d'une manière générale et examiner, en particulier, l'équilibre à trouver entre la maximisation des économies d'échelle par l'établissement d'un nombre minimal de familles d'alliages et la maximisation de la préservation de la valeur par un classement dans un éventail plus large de types d'alliages spécifiques.

pour le néodyme, le dysprosium, le praséodyme, le terbium, le samarium et le bore utilisés dans les aimants permanents, ainsi que pour le magnésium et ses alliages. En ce qui concerne la possibilité de fixer des objectifs pour des types spécifiques d'alliages de magnésium, l'étude devrait déterminer si l'approvisionnement secondaire peut répondre à la demande d'une manière générale et examiner, en particulier, l'équilibre à trouver entre la maximisation des économies d'échelle par l'établissement d'un nombre minimal de familles d'alliages et la maximisation de la préservation de la valeur par un classement dans un éventail plus large de types d'alliages spécifiques.

Or. en

Amendement 289
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Afin de stimuler les marchés sous-développés des matières premières secondaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'aluminium et de ses alliages, de magnésium et de ses alliages, de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des	***supprimé***

compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation dans les types de véhicules. La méthode est nécessaire pour clarifier la définition de la ferraille postconsommation et de la ferraille préconsommation. Cette approche est pertinente pour encourager l'amélioration de la qualité et la préservation de la valeur, en particulier pour les fractions post-consommation. Afin de favoriser la décarbonation par l'utilisation accrue de contenu recyclé, des définitions claires sont nécessaires pour encourager le recyclage de la ferraille post-consommation, tout en réduisant au minimum l'utilisation de ferraille préconsommation, qui a généralement la même empreinte carbone que la matière première primaire.

Or. es

Amendement 290
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Afin de stimuler les marchés sous-développés des matières premières secondaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'aluminium et de ses alliages, de magnésium et de ses alliages, de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules.	(22) Afin de stimuler les marchés sous-développés des matières premières secondaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'aluminium et de ses alliages, de magnésium et de ses alliages, de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules.

Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation dans les types de véhicules. La méthode est nécessaire pour clarifier la définition de la ferraille postconsommation et de la ferraille préconsommation. Cette approche est pertinente pour encourager l'amélioration de la qualité et la préservation de la valeur, en particulier pour les fractions post-consommation. Afin de favoriser la décarbonation par l'utilisation accrue de contenu recyclé, des définitions claires sont nécessaires pour encourager le recyclage de la ferraille post-consommation, tout en réduisant au minimum l'utilisation de ferraille préconsommation, qui a généralement la même empreinte carbone que la matière première primaire.	Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation dans les types de véhicules. La méthode est nécessaire pour clarifier la définition de la ferraille postconsommation et de la ferraille préconsommation. Cette approche est pertinente pour encourager l'amélioration de la qualité et la préservation de la valeur, en particulier pour les fractions post-consommation. Afin de favoriser la décarbonation par l'utilisation accrue de contenu recyclé, des définitions claires sont nécessaires pour encourager le recyclage de la ferraille post-consommation, tout en réduisant au minimum l'utilisation de ferraille préconsommation, qui a généralement la même empreinte carbone que la matière première primaire. ***L'établissement de cet objectif devra être précédé d'une étude d'impact spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif.***

Or. es

Amendement 291
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Afin de stimuler les marchés sous-développés des matières premières secondaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne	(22) Afin de stimuler les marchés sous-développés des matières premières secondaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'aluminium et de ses alliages, de magnésium et de ses alliages, de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium ***ou*** de bore recyclés à partir de déchets post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation dans les types de véhicules. La méthode est nécessaire pour clarifier la définition de la ferraille postconsommation et de la ferraille préconsommation. Cette approche est pertinente pour encourager l'amélioration de la qualité et la préservation de la valeur, en particulier pour les fractions post-consommation. Afin de favoriser la décarbonation par l'utilisation accrue de contenu recyclé, des définitions claires sont nécessaires pour encourager le recyclage de la ferraille post-consommation, tout en réduisant au minimum l'utilisation de ferraille préconsommation, qui a généralement la même empreinte carbone que la matière première primaire.	en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'aluminium et de ses alliages, de magnésium et de ses alliages, de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium***, de nickel, de cobalt,*** de bore***, de verre et de caoutchouc*** recyclés à partir de déchets post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation dans les types de véhicules. La méthode est nécessaire pour clarifier la définition de la ferraille postconsommation et de la ferraille préconsommation. Cette approche est pertinente pour encourager l'amélioration de la qualité et la préservation de la valeur, en particulier pour les fractions post-consommation. Afin de favoriser la décarbonation par l'utilisation accrue de contenu recyclé, des définitions claires sont nécessaires pour encourager le recyclage de la ferraille post-consommation, tout en réduisant au minimum l'utilisation de ferraille préconsommation, qui a généralement la même empreinte carbone que la matière première primaire.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Afin de stimuler les marchés sous-développés des matières premières	(22) Afin de stimuler les marchés sous-développés des matières premières

secondaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'aluminium et de ses alliages, de magnésium et de ses alliages, de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences ***d'exécution*** aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation dans les types de véhicules. La méthode est nécessaire pour clarifier la définition de la ferraille postconsommation et de la ferraille préconsommation. Cette approche est pertinente pour encourager l'amélioration de la qualité et la préservation de la valeur, en particulier pour les fractions post-consommation. Afin de favoriser la décarbonation par l'utilisation accrue de contenu recyclé, des définitions claires sont nécessaires pour encourager le recyclage de la ferraille post-consommation, tout en réduisant au minimum l'utilisation de ferraille préconsommation, qui a généralement la même empreinte carbone que la matière première primaire.	secondaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'aluminium et de ses alliages, ***de cuivre,*** de magnésium et de ses alliages, de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium***, de nickel, de cobalt*** ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences ***déléguées*** aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation dans les types de véhicules. La méthode est nécessaire pour clarifier la définition de la ferraille postconsommation et de la ferraille préconsommation. Cette approche est pertinente pour encourager l'amélioration de la qualité et la préservation de la valeur, en particulier pour les fractions post-consommation. Afin de favoriser la décarbonation par l'utilisation accrue de contenu recyclé, des définitions claires sont nécessaires pour encourager le recyclage de la ferraille post-consommation, tout en réduisant au minimum l'utilisation de ferraille préconsommation, qui a généralement la même empreinte carbone que la matière première primaire.
	Or. en

Amendement 293
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(22) Afin de stimuler les marchés sous-développés des matières premières secondaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale ***d'aluminium et de ses alliages,*** de magnésium et de ses alliages, de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation dans les types de véhicules. La méthode est nécessaire pour clarifier la définition de la ferraille postconsommation et de la ferraille préconsommation. Cette approche est pertinente pour encourager l'amélioration de la qualité et la préservation de la valeur, en particulier pour les fractions post-consommation. Afin de favoriser la décarbonation par l'utilisation accrue de contenu recyclé, des définitions claires sont nécessaires pour encourager le recyclage de la ferraille post-consommation, tout en réduisant au minimum l'utilisation de ferraille préconsommation, qui a généralement la même empreinte carbone que la matière première primaire.	(22) Afin de stimuler les marchés sous-développés des matières premières secondaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale de magnésium et de ses alliages, de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation dans les types de véhicules. La méthode est nécessaire pour clarifier la définition de la ferraille postconsommation et de la ferraille préconsommation. Cette approche est pertinente pour encourager l'amélioration de la qualité et la préservation de la valeur, en particulier pour les fractions post-consommation. Afin de favoriser la décarbonation par l'utilisation accrue de contenu recyclé, des définitions claires sont nécessaires pour encourager le recyclage de la ferraille post-consommation, tout en réduisant au minimum l'utilisation de ferraille préconsommation, qui a généralement la même empreinte carbone que la matière première primaire.

Or. en

Amendement 294
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 23

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(23) Conformément aux exigences du règlement (UE) ***[règlement sur les matières premières critiques]*** du Parlement européen et du Conseil[51], et considérant qu'il est nécessaire d'établir dans le présent règlement des dispositions relatives au contenu recyclé des véhicules et aux matières premières critiques utilisées dans les pièces et composants de véhicules, ces dispositions devraient s'entendre comme la mise en œuvre sectorielle des dispositions figurant dans le règlement (UE) ***[règlement sur les matières premières critiques]***. Cela permettra de rationaliser et d'intégrer diverses obligations en matière d'information, d'étiquetage et d'extraction dans le cadre des procédures du présent règlement avec celles relatives à d'autres pièces, composants et matériaux.	(23) Conformément aux exigences du règlement (UE) ***2024/1252*** du Parlement européen et du Conseil[51], et considérant qu'il est nécessaire d'établir dans le présent règlement des dispositions relatives au contenu recyclé des véhicules et aux matières premières critiques utilisées dans les pièces et composants de véhicules, ces dispositions devraient s'entendre comme la mise en œuvre sectorielle des dispositions figurant dans le règlement (UE) ***2024/1252***. Cela permettra de rationaliser et d'intégrer diverses obligations en matière d'information, d'étiquetage et d'extraction dans le cadre des procédures du présent règlement avec celles relatives à d'autres pièces, composants et matériaux.
[51] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre visant à garantir un approvisionnement sûr et durable en matières premières critiques et modifiant les règlements (UE) nº 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 et (UE) 2019/1020 [COM(2023) 160 final].	[51] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre visant à garantir un approvisionnement sûr et durable en matières premières critiques et modifiant les règlements (UE) nº 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 et (UE) 2019/1020 [COM(2023) 160 final].

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 24

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(24) Pour faire en sorte que les batteries soient recyclées conformément aux exigences du règlement (UE) 2023/[batteries] et que les moteurs à entraînement électrique, qui contiennent d'importantes quantités de terres rares, puissent également être remplacés et recyclés, il est nécessaire d'instaurer des exigences de conception pour les nouveaux types de véhicules, garantissant que ces batteries et moteurs à entraînement électrique peuvent être extraits facilement par des installations de traitement agréées ou des opérateurs de réparation et d'entretien à n'importe quelle étape du cycle de vie d'un véhicule. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification du présent règlement par la révision de la liste des pièces et composants qui doivent être conçus pour pouvoir être extraits des véhicules et remplacés. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette exigence de conception, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission.	(24) Pour faire en sorte que les batteries soient recyclées conformément aux exigences du règlement (UE) 2023/[batteries] et que les moteurs à entraînement électrique, qui contiennent d'importantes quantités de terres rares, puissent également être remplacés et recyclés, il est nécessaire d'instaurer des exigences de conception pour les nouveaux types de véhicules, garantissant que ces batteries***, assemblages-batteries*** et moteurs à entraînement électrique peuvent être extraits facilement par des installations de traitement agréées ou des opérateurs de réparation et d'entretien à n'importe quelle étape du cycle de vie d'un véhicule. ***La Commission devrait encourager l'élaboration de normes pour des techniques de conception et d'assemblage qui facilitent l'entretien, la réparation et la réaffectation des batteries et des assemblages-batteries.*** Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification du présent règlement par la révision de la liste des pièces et composants qui doivent être conçus pour pouvoir être extraits des véhicules et remplacés. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette exigence de conception, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission.
	Or. en

Amendement 296
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 24

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(24) Pour faire en sorte que les ***batteries soient recyclées conformément aux exigences du règlement (UE) 2023/[***batteries***] et que*** les moteurs à entraînement électrique***, qui contiennent d'importantes quantités de terres rares, puissent également être*** remplacés et recyclés, il est nécessaire d'instaurer des exigences de conception pour les nouveaux types de véhicules, garantissant que ces ***batteries et moteurs à entraînement électrique*** peuvent être extraits facilement par des installations de traitement agréées ou des opérateurs de réparation ***et*** d'entretien à n'importe quelle étape du cycle de vie d'un véhicule. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification du présent règlement par la révision de la liste des pièces et composants qui doivent être conçus pour pouvoir être extraits des véhicules et remplacés. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette exigence de conception, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission.	(24) Pour faire en sorte que les ***pièces et composants de véhicules, y compris les*** batteries ***et*** les moteurs à entraînement électrique***, puissent être extraits, réparés, remanufacturés, remis à neuf, post-équipés,*** remplacés et recyclés, il est nécessaire d'instaurer des exigences de conception pour les nouveaux types de véhicules, garantissant que ces ***pièces et composants*** peuvent être extraits facilement ***et de façon non destructive*** par des installations de traitement agréées ou des opérateurs de réparation***,*** d'entretien ***et de post-équipement*** à n'importe quelle étape du cycle de vie d'un véhicule. ***Les exigences en matière de conception devraient permettre aux batteries d'être recyclées conformément aux exigences établies dans le règlement (UE) 2023/1542.*** Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification du présent règlement par la révision de la liste des pièces et composants qui doivent être conçus pour pouvoir être extraits des véhicules et remplacés. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette exigence de conception, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 24

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(24) Pour faire en sorte que les batteries soient recyclées conformément aux exigences du règlement (UE) 2023/[batteries] et que les moteurs à entraînement électrique, qui contiennent d'importantes quantités de terres rares, puissent également être remplacés et recyclés, il est nécessaire d'instaurer des exigences de conception pour les nouveaux types de véhicules, garantissant que ces batteries et moteurs à entraînement électrique peuvent être extraits facilement par des installations de traitement agréées ou des opérateurs de réparation et d'entretien à n'importe quelle étape du cycle de vie d'un véhicule. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification du présent règlement par la révision de la liste des pièces et composants qui doivent être conçus pour pouvoir être extraits des véhicules et remplacés. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette exigence de conception, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission.	(24) Pour faire en sorte que les batteries soient recyclées conformément aux exigences du règlement (UE) 2023/[batteries] et que les moteurs à entraînement électrique, qui contiennent d'importantes quantités de terres rares, puissent également être remplacés et recyclés, il est nécessaire d'instaurer des exigences de conception ***et d'accès aux informations techniques et numériques*** pour les nouveaux types de véhicules, garantissant que ces batteries et moteurs à entraînement électrique peuvent être extraits facilement par des installations de traitement agréées ou des opérateurs de réparation et d'entretien à n'importe quelle étape du cycle de vie d'un véhicule. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification du présent règlement par la révision de la liste des pièces et composants qui doivent être conçus pour pouvoir être extraits des véhicules et remplacés. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette exigence de conception, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission.

Or. fr

Amendement 298
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 24

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(24) Pour faire en sorte que les batteries soient recyclées conformément aux	(24) Pour faire en sorte que les batteries soient recyclées conformément aux

exigences du règlement (UE) ***2023/[batteries]*** et que les moteurs à entraînement électrique, qui contiennent d'importantes quantités de terres rares, puissent également être remplacés et recyclés, il est nécessaire d'instaurer des exigences de conception pour les nouveaux types de véhicules, garantissant que ces batteries et moteurs à entraînement électrique peuvent être extraits facilement par des installations de traitement agréées ou des opérateurs de réparation et d'entretien à n'importe quelle étape du cycle de vie d'un véhicule. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification du présent règlement par la révision de la liste des pièces et composants qui doivent être conçus pour pouvoir être extraits des véhicules et remplacés. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette exigence de conception, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission.

exigences du règlement (UE) ***2023/1542*** et que les moteurs à entraînement électrique, qui contiennent d'importantes quantités de terres rares, puissent également être remplacés et recyclés, il est nécessaire d'instaurer des exigences de conception pour les nouveaux types de véhicules, garantissant que ces batteries***, leurs composants*** et ***ces*** moteurs à entraînement électrique peuvent être extraits facilement par des installations de traitement agréées ou des opérateurs de réparation et d'entretien à n'importe quelle étape du cycle de vie d'un véhicule. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification du présent règlement par la révision de la liste des pièces et composants qui doivent être conçus pour pouvoir être extraits des véhicules et remplacés. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette exigence de conception, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission.

Or. en

Amendement 299
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 24 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(24 bis) Afin de soutenir davantage d'approches circulaires au sein du secteur automobile et de permettre aux consommateurs de prendre des décisions éclairées, il convient d'élaborer un indice obligatoire de réparabilité destiné aux véhicules électriques. L'indice de réparabilité devrait couvrir des aspects

essentiels de la réparation et de l'entretien des véhicules, tels que la disponibilité et le prix des pièces détachées et des outils de réparation. Il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'élaboration d'un tel indice, sur la base d'une évaluation de la conception la plus appropriée.

Or. en

Amendement 300
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 24 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(24 ter) La disponibilité et le caractère abordable des pièces détachées sont essentiels à la réparabilité, à la longévité et à la durabilité des véhicules, et sont indispensables en vue de promouvoir une économie circulaire, conformément aux objectifs définis dans le plan d'action pour une économie circulaire. Afin de réduire le remplacement prématuré de véhicule et de réduire au minimum l'incidence environnementale associée à la production de déchets, il est nécessaire de veiller à ce que les composants critiques, y compris les batteries, les moteurs à entraînement électrique, ainsi que d'autres pièces essentielles, demeurent disponibles pendant une période minimale après la mise sur le marché du véhicule. Afin de promouvoir la durabilité et la réparabilité des véhicules, le présent règlement devrait exiger des constructeurs qu'ils garantissent la disponibilité des pièces détachées durant une période de 20 ans à compter de la date de fin de mise

sur le marché.

Or. en

Amendement 301
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 26

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(26) Afin de garantir que les constructeurs ***de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers*** mettent en place les mesures appropriées pour satisfaire aux exigences en matière de circularité prévues par le présent règlement et afin de les inciter à améliorer la circularité des types de véhicules qu'ils mettent sur le marché, il convient qu'ils élaborent une stratégie de circularité globale pour chaque nouveau type et la transmettent à l'autorité compétente en matière de réception par type. Cette stratégie devrait se fonder sur des technologies éprouvées, disponibles ou en cours de mise au point au moment de la demande de réception par type du véhicule, et être mise à jour périodiquement. Il convient que la Commission rende compte régulièrement de la circularité du secteur automobile sur la base des stratégies de circularité transmises par les constructeurs. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques dans la fabrication des véhicules et la gestion des véhicules hors d'usage, de l'évolution du marché dans le secteur automobile et des changements réglementaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe prévoyant des exigences relatives au contenu de la stratégie de circularité et de ses mises à	(26) Afin de garantir que les constructeurs mettent en place les mesures appropriées pour satisfaire aux exigences en matière de circularité prévues par le présent règlement et afin de les inciter à améliorer la circularité des types de véhicules qu'ils mettent sur le marché, il convient qu'ils élaborent une stratégie de circularité globale pour chaque nouveau type et la transmettent à l'autorité compétente en matière de réception par type. Cette stratégie devrait se fonder sur des technologies éprouvées, disponibles ou en cours de mise au point au moment de la demande de réception par type du véhicule, et être mise à jour périodiquement. ***La Commission devrait adopter des actes d'exécution afin de fournir aux constructeurs des normes communément acceptées à utiliser aux fins de l'analyse du cycle de vie, qui évalue l'incidence environnementale et l'utilisation des ressources lors de la production de véhicules et la gestion de la fin de vie, et que les constructeurs effectuent dans le cadre de leurs stratégies de circularité.*** Il convient que la Commission rende compte régulièrement de la circularité du secteur automobile sur la base des stratégies de circularité transmises par les constructeurs. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques dans la fabrication des véhicules et la gestion des véhicules hors d'usage, de l'évolution du marché dans le secteur automobile et des

jour.

changements réglementaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe prévoyant des exigences relatives au contenu de la stratégie de circularité et de ses mises à jour.

Or. en

Amendement 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

Proposition de règlement
Considérant 26

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(26) Afin de garantir que les constructeurs de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers mettent en place les mesures appropriées pour satisfaire aux exigences en matière de circularité prévues par le présent règlement et afin de les inciter à améliorer la circularité des types de véhicules qu'ils mettent sur le marché, il convient qu'ils élaborent une stratégie de circularité globale ***pour chaque nouveau type*** et la transmettent à l'autorité compétente en matière de réception par type. Cette stratégie devrait se fonder sur des technologies éprouvées***, disponibles ou en cours de mise au point au moment de la demande de réception par type du véhicule, et*** être mise à jour périodiquement. Il convient que la Commission rende compte régulièrement de la circularité du secteur automobile sur la base des stratégies de circularité transmises par les constructeurs. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques dans la fabrication des véhicules et la gestion des véhicules hors	(26) Afin de garantir que les constructeurs de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers mettent en place les mesures appropriées pour satisfaire aux exigences en matière de circularité prévues par le présent règlement et afin de les inciter à améliorer la circularité des types de véhicules qu'ils mettent sur le marché, il convient qu'ils élaborent une stratégie de circularité globale et la transmettent à l'autorité compétente en matière de réception par type. Cette stratégie devrait ***être élaborée à l'échelle de l'entreprise et*** se fonder sur des technologies éprouvées***. La stratégie de circularité devrait*** être mise à jour périodiquement. Il convient que la Commission rende compte régulièrement de la circularité du secteur automobile sur la base des stratégies de circularité transmises par les constructeurs. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques dans la fabrication des véhicules et la gestion des véhicules hors d'usage, de l'évolution du marché dans le secteur automobile et des

d'usage, de l'évolution du marché dans le secteur automobile et des changements réglementaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe prévoyant des exigences relatives au contenu de la stratégie de circularité et de ses mises à jour.

changements réglementaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe prévoyant des exigences relatives au contenu de la stratégie de circularité et de ses mises à jour.

Or. en

Justification

L'élaboration d'une stratégie de circularité distincte pour chaque modèle de véhicule serait redondante, coûteuse et inefficace sur le plan opérationnel. Une approche unique et unifiée à l'échelle de l'entreprise permet de standardiser les processus d'approvisionnement en matériaux et de gestion du recyclage et de la fin de vie, ce qui entraîne des économies d'échelle et une utilisation plus efficace des ressources.

Amendement 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

Proposition de règlement
Considérant 26

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(26) Afin de garantir que les constructeurs de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers mettent en place les mesures appropriées pour satisfaire aux exigences en matière de circularité prévues par le présent règlement et afin de les inciter à améliorer la circularité des types de véhicules qu'ils mettent sur le marché, il convient qu'ils élaborent une stratégie de circularité globale ***pour chaque nouveau type*** et la transmettent à l'autorité compétente en matière de réception par type. Cette stratégie devrait se fonder sur des technologies éprouvées***, disponibles ou en cours de mise au point au moment de la demande de réception par type du***	(26) Afin de garantir que les constructeurs de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers mettent en place les mesures appropriées pour satisfaire aux exigences en matière de circularité prévues par le présent règlement et afin de les inciter à améliorer la circularité des types de véhicules qu'ils mettent sur le marché, il convient qu'ils élaborent une stratégie de circularité globale et la transmettent à l'autorité compétente en matière de réception par type. Cette stratégie devrait ***être élaborée à l'échelle de l'entreprise*** et se fonder sur des technologies éprouvées***. La stratégie de circularité devrait*** être mise à jour périodiquement. Il convient que

véhicule, et être mise à jour périodiquement. Il convient que la Commission rende compte régulièrement de la circularité du secteur automobile sur la base des stratégies de circularité transmises par les constructeurs. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques dans la fabrication des véhicules et la gestion des véhicules hors d'usage, de l'évolution du marché dans le secteur automobile et des changements réglementaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe prévoyant des exigences relatives au contenu de la stratégie de circularité et de ses mises à jour.

la Commission rende compte régulièrement de la circularité du secteur automobile sur la base des stratégies de circularité transmises par les constructeurs. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques dans la fabrication des véhicules et la gestion des véhicules hors d'usage, de l'évolution du marché dans le secteur automobile et des changements réglementaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe prévoyant des exigences relatives au contenu de la stratégie de circularité et de ses mises à jour.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 27

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(27) Afin d'accroître la transparence concernant l'utilisation des matériaux recyclés par le secteur automobile et de fournir des incitations à l'augmentation des niveaux de contenu recyclé, les constructeurs automobiles devraient être tenus de fournir une documentation technique indiquant le pourcentage de matériaux recyclés présents dans les nouveaux types de véhicules qui sont soumis à la réception par type. Cette exigence devrait s'appliquer à une sélection de matériaux pour lesquels une augmentation du contenu recyclé des véhicules apporterait des avantages particulièrement importants sur le plan	***supprimé***

environnemental. La déclaration obligatoire devrait être présentée à l'autorité compétente en matière de réception par type avec d'autres documents, dans le cadre de la demande de réception par type.

Or. fr

Amendment 305
Maria Grapini

Proposition de règlement
Considérant 28

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(28) L'accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles et les opérateurs de gestion des déchets ***d'un bout à l'autre de*** la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d'un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès ***illimité***, normalisé et non discriminatoire aux informations permettant l'extraction et le remplacement en toute sécurité de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et d'entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l'utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques et les extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, et pour accéder aux moteurs à entraînement électrique et les extraire.	(28) L'accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles***, les démolisseurs, les remanufacturiers, les opérateurs de réparation et d'entretien*** et les opérateurs de gestion des déchets ***dans*** la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d'un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir ***aux démonteurs,*** aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès ***non restreint***, normalisé et non discriminatoire aux informations ***visées au paragraphe 66 des lignes directrices supplémentaires de la Commission sur les restrictions verticales dans les accords de vente et de réparation de véhicules automobiles et de distribution de pièces de rechange de véhicules automobiles,*** permettant l'extraction et le remplacement en toute sécurité de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation

Ces informations devraient également permettre d'identifier, de localiser et d'extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques]. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies gratuitement, à l'exclusion des coûts administratifs. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. Afin de mettre à jour régulièrement l'ensemble des informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe V.	et d'entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l'utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques et les extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, et pour accéder aux moteurs à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également permettre d'identifier, de localiser et d'extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques]. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies gratuitement, à l'exclusion des coûts administratifs. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. Afin de mettre à jour régulièrement l'ensemble des informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe V.

Or. ro

Amendement 306
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 28

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(28) L’accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles et les opérateurs de gestion des déchets d’un bout à l’autre de la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d’un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d’usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d’entretien un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations permettant l’extraction et le remplacement en toute sécurité de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et d’entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l’utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques et les extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, et pour accéder aux moteurs à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également permettre d’identifier, de localiser et d’extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques]. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies gratuitement, à l’exclusion des coûts administratifs. Les autorités compétentes	(28) L’accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles et les opérateurs ***de réparation, d’entretien, de post-équipement et*** de gestion des déchets d’un bout à l’autre de la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la ***réparation, la*** réutilisation, le remanufacturage***, le post-équipement*** et la remise à neuf des pièces et des composants d’un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d’usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de ***post-équipement, de*** réparation et d’entretien un accès illimité, ***opportun,*** normalisé et non discriminatoire aux informations permettant l’extraction***, la réparation, la remise à neuf, le post-équipement, le remanufacturage*** et le remplacement en toute sécurité ***et de façon non destructive*** de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule***, et ce durant une période minimale de vingt ans à compter de la date de fin de mise sur le marché***. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de ***post-équipement, de*** réparation et d’entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l’utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques et les extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, et pour accéder aux moteurs à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également permettre d’identifier, de localiser et d’extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières

en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. Afin de mettre à jour régulièrement l'ensemble des informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe V.

critiques visées dans le règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques]. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies gratuitement, à l'exclusion des coûts administratifs. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. Afin de mettre à jour régulièrement l'ensemble des informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de ***post-équipement, de*** réparation et d'entretien, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe V.

Or. en

Amendement 307
Zala Tomašič, Milan Zver

Proposition de règlement
Considérant 28

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(28) L'accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles et les opérateurs de gestion des déchets d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d'un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès illimité, normalisé	(28) L'accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles et les opérateurs de gestion des déchets d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d'un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès illimité, normalisé

et non discriminatoire aux informations permettant l'extraction et le remplacement en toute sécurité de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et d'entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l'utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques et les extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, et pour accéder aux moteurs à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également permettre d'identifier, de localiser et d'extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques]. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies gratuitement, à l'exclusion des coûts administratifs. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. Afin de mettre à jour régulièrement l'ensemble des informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe V.

et non discriminatoire aux informations permettant l'extraction et le remplacement en toute sécurité de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et d'entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l'utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques et les extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, et pour accéder aux moteurs à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également permettre d'identifier, de localiser et d'extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques]. ***Il est important de veiller au plein respect des droits de propriété intellectuelle, de sorte à garantir que l'accès aux informations techniques ne compromet pas les technologies à droit exclusif ou les secrets d'affaires.*** La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies gratuitement, à l'exclusion des coûts administratifs. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. Afin de mettre à jour régulièrement l'ensemble des informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de

l'annexe V.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 28

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(28) L'accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles et les opérateurs de gestion des déchets d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d'un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations permettant l'extraction et le remplacement en toute sécurité de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et d'entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l'utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques et les extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, et pour accéder aux moteurs à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également permettre d'identifier, de localiser et d'extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et	(28) L'accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles***, les opérateurs de réparation et d'entretien*** et les opérateurs de gestion des déchets d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d'un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès illimité***, immédiat, sans frais***, normalisé et non discriminatoire aux informations permettant l'extraction et le remplacement***, ainsi que la réparation, le remanufacturage et la remise en neuf, le cas échéant,*** en toute sécurité ***et de façon non destructive,*** de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et d'entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l'utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques ***ainsi qu'à leur assemblage-batterie*** et les extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, et pour accéder aux moteurs

extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques]. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies gratuitement, à l'exclusion des coûts administratifs. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. Afin de mettre à jour régulièrement l'ensemble des informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe V.

à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également permettre d'identifier, de localiser et d'extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques]. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies gratuitement, à l'exclusion des coûts administratifs. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. Afin de mettre à jour régulièrement l'ensemble des informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe V.

Or. en

Amendement 309
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Proposition de règlement
Considérant 28

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(28) L'accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles et les opérateurs de gestion des déchets d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser	(28) L'accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles et les opérateurs ***de démontage, de remanufacturage, de réparation, de post-équipement, d'entretien et*** de gestion des

la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d'un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations permettant l'extraction et le remplacement en toute sécurité de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et d'entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l'utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques et les extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, et pour accéder aux moteurs à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également permettre d'identifier, de localiser et d'extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) ***[règlement sur les matières premières critiques]***. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies gratuitement***, à l'exclusion des coûts administratifs***. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. Afin de mettre à jour régulièrement l'ensemble des informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes

déchets d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d'un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs ***de démontage, de post-équipement, de remanufacturage et*** de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations permettant l'extraction et le remplacement en toute sécurité de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et d'entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l'utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques ***ainsi qu'à leurs éléments constitutifs*** et les extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, et pour accéder aux moteurs à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également permettre d'identifier, de localiser et d'extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) ***2024/1252***. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies gratuitement. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. Afin de mettre à jour régulièrement l'ensemble des informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs de gestion des

conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe V.

déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe V.

Or. en

Amendement 310
Jens Gieseke, Paulius Saudargas

Proposition de règlement
Considérant 28

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(28) L'accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles et les opérateurs de gestion des déchets d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d'un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs de gestion des déchets ***et*** aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations permettant l'extraction et le remplacement en toute sécurité de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et d'entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l'utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques et les extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, et pour accéder aux moteurs	(28) L'accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles et les opérateurs de gestion des déchets d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d'un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs de gestion des déchets***, aux opérateurs de post-équipement et*** aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès illimité, normalisé et non discriminatoire***, au moyen d'outils existants utilisés dans le secteur automobile par exemple,*** aux informations permettant l'extraction et le remplacement en toute sécurité de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et d'entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l'utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques et les

à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également permettre d'identifier, de localiser et d'extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques]. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies gratuitement, à l'exclusion des coûts administratifs. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. Afin de mettre à jour régulièrement l'ensemble des informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe V.	extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, et pour accéder aux moteurs à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également permettre d'identifier, de localiser et d'extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques]. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies gratuitement, à l'exclusion des coûts administratifs. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. Afin de mettre à jour régulièrement l'ensemble des informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe V.

Or. en

Justification

Les opérateurs de post-équipement sont des acteurs importants du marché d'après vente.

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

Proposition de règlement
Considérant 28

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(28) L'accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles et les opérateurs de gestion des déchets d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d'un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations permettant l'extraction et le remplacement en toute sécurité de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et d'entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l'utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques et les extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, ***et*** pour accéder aux moteurs à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également permettre d'identifier, de localiser et d'extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques]. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies gratuitement, à l'exclusion des coûts administratifs. Les autorités compétentes	(28) L'accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles et les opérateurs de gestion des déchets d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d'un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations permettant l'extraction et le remplacement en toute sécurité de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et d'entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l'utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques et les extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, ***les informations relatives au codage numérique des pièces, et les informations*** pour accéder aux moteurs à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également permettre d'identifier, de localiser et d'extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques]. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies

en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. Afin de mettre à jour régulièrement l'ensemble des informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe V.

gratuitement, à l'exclusion des coûts administratifs. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. Afin de mettre à jour régulièrement l'ensemble des informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe V.

Or. fr

Amendement 312
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 28 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(28 bis) Le règlement (UE) 2024/1781 établit des exigences contraignantes afin de promouvoir la durabilité des produits, y compris par l'interdiction de certaines pratiques d'obsolescence prématurée, telles que l'utilisation de composants disproportionnellement fragiles, d'entraves au démontage ou d'incompatibilités logicielles. Il convient d'adopter la même approche au titre du présent règlement afin de promouvoir le prolongement de la durée de vie des véhicules. Par conséquent, il est nécessaire de préserver la fonctionnalité à long terme, la cybersécurité et la compatibilité technologique des véhicules électriques en imposant aux fabricants de fournir régulièrement des mises à jour sécurisées et accessibles du système d'exploitation. Ces mises à jour sont

essentielles pour préserver la performance du véhicule, remédier aux risques émergents en matière de cybersécurité et garantir une compatibilité avec l'évolution des normes en matière d'infrastructure et de charge.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 28 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(28 bis) Afin d'encourager les constructeurs à améliorer la réparabilité des véhicules et à fournir des informations plus transparentes aux consommateurs en ce qui concerne les coûts d'entretien et de réparation des véhicules qu'ils achètent, les constructeurs devraient fournir des informations relatives à la réparabilité de chaque nouveau type de véhicule.

Or. en

Amendement 314
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 29

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(29) Alors que le codage numérique est de plus en plus utilisé pour contrôler les différentes pièces et différents composants des véhicules, l'évaluation de la directive 2000/53/CE a révélé que ce codage pourrait nuire au potentiel de	(29) Alors que le codage numérique est de plus en plus utilisé pour contrôler les différentes pièces et différents composants des véhicules, l'évaluation de la directive 2000/53/CE a révélé que ce codage pourrait nuire au potentiel de

réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf de certaines pièces et de certains composants. Il est donc essentiel ***que les constructeurs automobiles soient tenus de fournir des informations permettant aux opérateurs professionnels de gestion des déchets de surmonter les problèmes posés par les pièces et composants à*** codage numérique ***qui sont présents dans un véhicule, lorsque ce codage empêche les opérations de réparation, d'entretien ou de remplacement dans un autre véhicule***.	réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf de certaines pièces et de certains composants. Il est donc essentiel ***d'interdire ce*** codage numérique.
	Or. en

Amendement 315
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 29

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(29) Alors que le codage numérique est de plus en plus utilisé pour contrôler les différentes pièces et différents composants des véhicules, l'évaluation de la directive 2000/53/CE a révélé que ce codage pourrait nuire au potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf de certaines pièces et de certains composants. Il est donc essentiel ***que les constructeurs automobiles soient tenus de fournir des informations permettant aux opérateurs professionnels de gestion des déchets de surmonter les problèmes posés par les pièces et composants à*** codage numérique ***qui sont présents dans un véhicule, lorsque ce codage*** empêche les opérations de réparation, d'entretien ou de remplacement ***dans un autre*** véhicule.	(29) Alors que le codage numérique est de plus en plus utilisé pour contrôler les différentes pièces et différents composants des véhicules, l'évaluation de la directive 2000/53/CE a révélé que ce codage pourrait nuire au potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf de certaines pièces et de certains composants. Il est donc essentiel ***d'interdire ce*** codage numérique***, étant donné qu'il*** empêche les opérations de réparation, d'entretien ou de remplacement ***d'un*** véhicule.
	Or. en

Amendement 316
Alexander Bernhuber

Proposition de règlement
Considérant 29

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(29) Alors que le codage numérique est de plus en plus utilisé pour contrôler les différentes pièces et différents composants des véhicules, l'évaluation de la directive 2000/53/CE a révélé que ce codage pourrait nuire au potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf de certaines pièces et de certains composants. Il est donc essentiel que les constructeurs automobiles soient tenus de fournir des informations permettant aux opérateurs professionnels de gestion des déchets de surmonter les problèmes posés par les pièces et composants à codage numérique qui sont présents dans un véhicule, lorsque ce codage empêche les opérations de réparation, d'entretien ou de remplacement dans un autre véhicule.	(29) Alors que le codage numérique est de plus en plus utilisé pour contrôler les différentes pièces et différents composants des véhicules, l'évaluation de la directive 2000/53/CE a révélé que ce codage pourrait nuire au potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf de certaines pièces et de certains composants. Il est donc essentiel que les constructeurs automobiles soient tenus de fournir des informations permettant aux opérateurs professionnels de gestion des déchets de surmonter les problèmes posés par les pièces et composants à codage numérique qui sont présents dans un véhicule, lorsque ce codage empêche les opérations de réparation, d'entretien ou de remplacement dans un autre véhicule. ***En plus des opérateurs de gestion des déchets, les entreprises de réparation et d'entretien auront également accès à ces informations.***

Or. en

Justification

Il est particulièrement important que les entreprises de réparation et d'entretien ait également accès à ces informations, pour qu'elles puissent intégrer sans difficulté des pièces provenant d'opérateurs de gestion des déchets dans un nouveau véhicule.

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

Proposition de règlement
Considérant 29

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(29) Alors que le codage numérique est de plus en plus utilisé pour contrôler les différentes pièces et différents composants des véhicules, l'évaluation de la directive 2000/53/CE a révélé que ce codage pourrait nuire au potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf de certaines pièces et de certains composants. Il est donc essentiel que les constructeurs automobiles soient tenus de fournir des informations permettant aux opérateurs professionnels de gestion des déchets de surmonter les problèmes posés par les pièces et composants à codage numérique qui sont présents dans un véhicule, lorsque ce codage empêche les opérations de réparation, d'entretien ou de remplacement dans un autre véhicule.	(29) Alors que le codage numérique est de plus en plus utilisé pour contrôler les différentes pièces et différents composants des véhicules, l'évaluation de la directive 2000/53/CE a révélé que ce codage pourrait nuire au potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf de certaines pièces et de certains composants. Il est donc essentiel que les constructeurs automobiles soient tenus de fournir des informations permettant aux opérateurs professionnels de gestion des déchets ***ainsi qu'aux opérateurs de réparation et d'entretien*** de surmonter les problèmes posés par les pièces et composants à codage numérique qui sont présents dans un véhicule, lorsque ce codage empêche les opérations de réparation, d'entretien ou de remplacement dans un autre véhicule.

Or. en

Amendement 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

Proposition de règlement
Considérant 29

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(29) Alors que le codage numérique est de plus en plus utilisé pour contrôler les différentes pièces et différents composants des véhicules, l'évaluation de la directive 2000/53/CE a révélé que ce codage pourrait nuire au potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf de certaines pièces et de certains composants. Il est donc essentiel que les constructeurs automobiles soient tenus de fournir des informations	(29) Alors que le codage numérique est de plus en plus utilisé pour contrôler les différentes pièces et différents composants des véhicules, l'évaluation de la directive 2000/53/CE a révélé que ce codage pourrait nuire au potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf de certaines pièces et de certains composants. Il est donc essentiel que les constructeurs automobiles soient tenus de fournir des informations

permettant aux opérateurs professionnels de gestion des déchets de surmonter les problèmes posés par les pièces et composants à codage numérique qui sont présents dans un véhicule, lorsque ce codage empêche les opérations de réparation, d'entretien ou de remplacement dans un autre véhicule.

permettant aux opérateurs professionnels de gestion des déchets ***ainsi qu'aux opérateurs de réparation et d'entretien*** de surmonter les problèmes posés par les pièces et composants à codage numérique qui sont présents dans un véhicule, lorsque ce codage empêche les opérations de réparation, d'entretien ou de remplacement dans un autre véhicule.

Or. en

Justification

Les opérateurs de réparation et d'entretien devraient être inclus dans la liste des bénéficiaires ayant accès aux informations, y compris aux informations relatives au codage nécessaire pour réintégrer des pièces dans de nouveaux véhicules.

Amendement 319
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Proposition de règlement
Considérant 29

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(29) Alors que le codage numérique est de plus en plus utilisé pour contrôler les différentes pièces et différents composants des véhicules, l'évaluation de la directive 2000/53/CE a révélé que ce codage pourrait nuire au potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf de certaines pièces et de certains composants. Il est donc essentiel que les constructeurs automobiles soient tenus de fournir des informations permettant aux opérateurs professionnels de gestion des déchets de surmonter les problèmes posés par les pièces et composants à codage numérique qui sont présents dans un véhicule, lorsque ce codage empêche les opérations de réparation, d'entretien ou de remplacement dans un autre véhicule.	(29) Alors que le codage numérique est de plus en plus utilisé pour contrôler les différentes pièces et différents composants des véhicules, l'évaluation de la directive 2000/53/CE a révélé que ce codage pourrait nuire au potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf de certaines pièces et de certains composants. Il est donc essentiel que les constructeurs automobiles soient tenus de fournir des informations permettant aux opérateurs professionnels de gestion des déchets ***ainsi qu'aux opérateurs de réparation et d'entretien*** de surmonter les problèmes posés par les pièces et composants à codage numérique qui sont présents dans un véhicule, lorsque ce codage empêche les opérations de réparation, d'entretien ou de remplacement dans un autre véhicule.

Or. en

Amendement 320
Ivars Ijabs, Svenja Hahn

Proposition de règlement
Considérant 31

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(31) Afin de faciliter le traitement en fin de vie des véhicules, les constructeurs automobiles devraient fournir, au moyen d'outils numériques, des informations précises, complètes et à jour sur l'extraction et le remplacement en toute sécurité des pièces et composants de véhicules. Un passeport de circularité du véhicule devrait donc être élaboré et mis à disposition en tant que support de données pour ces informations, d'une manière qui soit cohérente avec d'autres outils et plateformes d'information numériques qui existent déjà ou sont en cours de développement dans le secteur automobile en ce qui concerne la performance environnementale des véhicules et conformément aux dispositions correspondantes du règlement (UE) 2023 [batteries], du règlement [REPD] du Parlement européen et du Conseil[54] et du règlement [Euro 7] du Parlement européen et du Conseil[55]. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission aux fins de l'établissement d'exigences techniques concernant la conception et le fonctionnement du passeport et de règles relatives à l'emplacement du support de données ou d'un autre identifiant permettant d'accéder au passeport du véhicule.	***supprimé***

---

[54] Proposition de règlement du Parlement

européen et du Conseil établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits durables et abrogeant la directive 2009/125/CE.

[55] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, au regard de leurs émissions et de la durabilité des batteries (Euro 7), et abrogeant le règlement (CE) nº 715/2007 et le règlement (CE) nº 595/2009.

Or. en

Amendement 321
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 31

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(31) Afin de faciliter le traitement en fin de vie des véhicules, les constructeurs automobiles devraient fournir, au moyen d'outils numériques, des informations précises, complètes et à jour sur ***l'extraction et le remplacement en toute sécurité*** des pièces et composants de véhicules. Un passeport de circularité du véhicule devrait donc être élaboré et mis à disposition en tant que support de données pour ces informations, d'une manière qui soit cohérente avec d'autres outils et plateformes d'information numériques qui existent déjà ou sont en cours de développement dans le secteur automobile en ce qui concerne la performance environnementale des véhicules et conformément aux dispositions correspondantes du règlement (UE) 2023 [batteries], du règlement [REPD] du	(31) Afin de faciliter ***la réparation, la remise à neuf, le remanufacturation, le post-équipement, le remplacement et*** le traitement en fin de vie des véhicules ***ainsi que de leurs pièces, composants et matériaux***, les constructeurs automobiles devraient fournir, au moyen d'outils numériques, des informations précises, complètes et à jour sur des pièces***,*** ***matériaux*** et composants de véhicules. Un passeport de circularité du véhicule devrait donc être élaboré et mis à disposition en tant que support de données pour ces informations, d'une manière qui soit cohérente***, complémentaire et intégrée*** avec d'autres outils et plateformes d'information numériques qui existent déjà ou sont en cours de développement dans le secteur automobile en ce qui concerne la performance environnementale des

Parlement européen et du Conseil[54] et du règlement [Euro 7] du Parlement européen et du Conseil[55]. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission aux fins de l'établissement d'exigences techniques concernant la conception et le fonctionnement du passeport et de règles relatives à l'emplacement du support de données ou d'un autre identifiant permettant d'accéder au passeport du véhicule.

véhicules et conformément aux dispositions correspondantes du règlement (UE) 2023 [batteries], du règlement [REPD] du Parlement européen et du Conseil[54] et du règlement [Euro 7] du Parlement européen et du Conseil[55]. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission aux fins de l'établissement d'exigences techniques concernant la conception et le fonctionnement du passeport et de règles relatives à l'emplacement du support de données ou d'un autre identifiant permettant d'accéder au passeport du véhicule.

---

[54] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits durables et abrogeant la directive 2009/125/CE.

[55] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, au regard de leurs émissions et de la durabilité des batteries (Euro 7), et abrogeant le règlement (CE) nº 715/2007 et le règlement (CE) nº 595/2009.

[54] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits durables et abrogeant la directive 2009/125/CE.

[55] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, au regard de leurs émissions et de la durabilité des batteries (Euro 7), et abrogeant le règlement (CE) nº 715/2007 et le règlement (CE) nº 595/2009.

Or. en

Amendement 322
Christine Singer, Andreas Glück

Proposition de règlement
Considérant 31

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(31) Afin de faciliter le traitement en fin	(31) Afin de faciliter le traitement en fin

de vie des véhicules, les constructeurs automobiles devraient fournir, au moyen d'outils numériques, des informations précises, complètes et à jour sur l'extraction et le remplacement en toute sécurité des pièces et composants de véhicules. Un passeport de circularité du véhicule devrait donc être élaboré et mis à disposition en tant que support de données pour ces informations, d'une manière qui soit cohérente avec d'autres outils et plateformes d'information numériques qui existent déjà ou sont en cours de développement dans le secteur automobile en ce qui concerne la performance environnementale des véhicules et conformément aux dispositions correspondantes du règlement (UE) 2023 [batteries], du règlement [REPD] du Parlement européen et du Conseil[54] et du règlement [Euro 7] du Parlement européen et du Conseil[55]. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission aux fins de l'établissement d'exigences techniques concernant la conception et le fonctionnement du passeport et de règles relatives à l'emplacement du support de données ou d'un autre identifiant permettant d'accéder au passeport du véhicule.

de vie des véhicules, les constructeurs automobiles devraient fournir, au moyen d'outils numériques, des informations précises, complètes et à jour sur l'extraction et le remplacement en toute sécurité des pièces et composants de véhicules. Un passeport de circularité du véhicule devrait donc être élaboré et mis à disposition en tant que support de données pour ces informations, d'une manière qui soit cohérente avec d'autres outils et plateformes d'information numériques qui existent déjà ou sont en cours de développement dans le secteur automobile en ce qui concerne la performance environnementale des véhicules et conformément aux dispositions correspondantes du règlement (UE) 2023 [batteries], du règlement [REPD] du Parlement européen et du Conseil[54] et du règlement [Euro 7] du Parlement européen et du Conseil[55]. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission aux fins de l'établissement d'exigences techniques concernant la conception et le fonctionnement du passeport et de règles relatives à l'emplacement du support de données ou d'un autre identifiant permettant d'accéder au passeport du véhicule. ***Cependant, la Commission doit alléger autant que possible la charge administrative.***

---

[54] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits durables et abrogeant la directive 2009/125/CE.

[55] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, au regard de leurs émissions et

[54] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits durables et abrogeant la directive 2009/125/CE.

[55] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, au regard de leurs émissions et

de la durabilité des batteries (Euro 7), et abrogeant le règlement (CE) nº 715/2007 et le règlement (CE) nº 595/2009.

de la durabilité des batteries (Euro 7), et abrogeant le règlement (CE) nº 715/2007 et le règlement (CE) nº 595/2009.

Or. en

Justification

Il convient de veiller à ce que la charge administrative soit la plus faible possible.

Amendement 323
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 31

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(31) Afin de faciliter le traitement en fin de vie des véhicules, les constructeurs automobiles devraient fournir, au moyen d'outils numériques, des informations précises, complètes et à jour sur l'extraction et le remplacement en toute sécurité des pièces et composants de véhicules. Un passeport de circularité du véhicule devrait donc être élaboré et mis à disposition en tant que support de données pour ces informations, d'une manière qui soit cohérente avec d'autres outils et plateformes d'information numériques qui existent déjà ou sont en cours de développement dans le secteur automobile en ce qui concerne la performance environnementale des véhicules et conformément aux dispositions correspondantes du règlement (UE) ***2023 [batteries]***, du règlement ***[REPD]*** du Parlement européen et du Conseil[54] et du règlement [Euro 7] du Parlement européen et du Conseil[55]. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission aux fins de l'établissement d'exigences techniques concernant la conception et le fonctionnement du	(31) Afin de faciliter le traitement en fin de vie des véhicules, les constructeurs automobiles devraient fournir, au moyen d'outils numériques, des informations précises, complètes et à jour sur l'extraction et le remplacement en toute sécurité des pièces et composants de véhicules. Un passeport ***numérique*** de circularité du véhicule devrait donc être élaboré et mis à disposition en tant que support de données pour ces informations, d'une manière qui soit cohérente avec d'autres outils et plateformes d'information numériques qui existent déjà ou sont en cours de développement dans le secteur automobile en ce qui concerne la performance environnementale des véhicules et conformément aux dispositions correspondantes du règlement (UE) ***2023/1542***, du règlement ***2024/1542*** du Parlement européen et du Conseil[54] et du règlement [Euro 7] du Parlement européen et du Conseil[55]. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission aux fins de l'établissement d'exigences techniques concernant la conception et le fonctionnement du

passeport et de règles relatives à l'emplacement du support de données ou d'un autre identifiant permettant d'accéder au passeport du véhicule.	passeport et de règles relatives à l'emplacement du support de données ou d'un autre identifiant permettant d'accéder au passeport du véhicule.
_____	_____
[54] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits durables et abrogeant la directive 2009/125/CE.	[54] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits durables et abrogeant la directive 2009/125/CE.
[55] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, au regard de leurs émissions et de la durabilité des batteries (Euro 7), et abrogeant le règlement (CE) nº 715/2007 et le règlement (CE) nº 595/2009.	[55] Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, au regard de leurs émissions et de la durabilité des batteries (Euro 7), et abrogeant le règlement (CE) nº 715/2007 et le règlement (CE) nº 595/2009.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 31 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(31 bis) Lors de la conception et de l'élaboration des exigences du passeport, la Commission devrait veiller à ce que les sources d'information soient basées sur les plateformes existantes au sein du secteur automobile, y compris, sans pour autant s'y limiter, le système d'information international sur le démontage (IDIS — International. Dismantling Information System), IMDS pour les déclarations de matériaux ou des plateformes de suivi de la disponibilité de pièces détachées regroupant plusieurs constructeurs.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 33

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(33) Afin de garantir un traitement sûr et écologiquement rationnel des véhicules hors d'usage, tout établissement ou toute entreprise ayant l'intention d'effectuer des opérations de traitement des déchets pour ces véhicules devrait obtenir l'agrément de l'autorité compétente. L'agrément ne devrait être accordé que si l'établissement ou l'entreprise dispose de la capacité technique, financière et organisationnelle nécessaire pour effectuer les opérations de traitement en fin de vie des véhicules d'une manière conforme à la législation de l'Union et à la législation nationale applicables, y compris aux exigences spécifiques en matière de traitement établies dans le présent règlement. En outre, les installations de traitement agréées devraient être compétentes pour délivrer des certificats de destruction conformément au présent règlement.	(33) ***Le présent règlement se fonde sur les règles et les principes généraux en matière de gestion des déchets énoncés dans la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil, qu'il conviendrait d'adapter afin de tenir compte de la nature spécifique des véhicules hors d'usage.*** Afin de garantir un traitement sûr et écologiquement rationnel des véhicules hors d'usage, tout établissement ou toute entreprise ayant l'intention d'effectuer des opérations de traitement des déchets***, y compris de collecte,*** pour ces véhicules devrait obtenir l'agrément de l'autorité compétente. L'agrément ne devrait être accordé que si l'établissement ou l'entreprise dispose de la capacité technique, financière et organisationnelle nécessaire pour effectuer les opérations de traitement en fin de vie des véhicules d'une manière conforme à la législation de l'Union et à la législation nationale applicables, y compris aux exigences spécifiques en matière de traitement établies dans le présent règlement. En outre, les installations de traitement agréées devraient être compétentes pour délivrer des certificats de destruction conformément au présent règlement.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 33 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(33 bis) Les États membres devraient être à même d'adopter des mesures dans le cadre de leur législation nationale afin d'exiger des producteurs ou des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs qu'ils concluent des contrats avec les installations de traitement agréées afin de remplir leurs obligations en matière de responsabilité des producteurs. Afin d'atteindre les objectifs énoncés dans le présent règlement, y compris la promotion d'une économie circulaire, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement de règles détaillées visant à garantir que ces contrats prévoient des conditions équitables, transparentes et non discriminatoires pour les différentes catégories de producteurs et d'organisations compétentes en matière de responsabilités des producteurs.

Or. en

Amendement 327
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 34

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(34) La directive 2000/53/CE instaure pour les producteurs de véhicules l'obligation fondamentale de supporter une partie des coûts de collecte des véhicules hors d'usage. Sur la base de cette	(34) La directive 2000/53/CE instaure pour les producteurs de véhicules l'obligation fondamentale de supporter une partie des coûts de collecte des véhicules hors d'usage. Sur la base de cette

obligation, conformément au principe du pollueur-payeur et aux exigences minimales générales applicables aux régimes de responsabilité élargie des producteurs énoncées dans la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil[56], il convient d'établir au niveau de l'Union des exigences relatives aux responsabilités des constructeurs automobiles en ce qui concerne la gestion des véhicules ***hors d'usage***. ***Les producteurs devraient assumer une responsabilité élargie pour les véhicules qu'ils ont mis sur le marché une fois que ceux-ci ont atteint l'étape de la fin de vie.*** La responsabilité élargie des producteurs devrait couvrir les obligations visant à garantir que les véhicules mis à disposition par les producteurs sur le marché d'un État membre sont collectés et traités conformément au présent règlement et que les opérateurs de gestion des déchets qui assurent le traitement de ces véhicules respectent les objectifs de recyclage fixés par le présent règlement.

[56] Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L 312 du 22.11.2008, p. 3).

obligation, conformément au principe du pollueur-payeur et aux exigences minimales générales applicables aux régimes de responsabilité élargie des producteurs énoncées dans la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil[56], il convient d'établir au niveau de l'Union des exigences relatives aux responsabilités des constructeurs automobiles en ce qui concerne la gestion des véhicules ***tout au long de leur durée de vie***. La responsabilité élargie des producteurs devrait couvrir les obligations visant à garantir que les véhicules mis à disposition par les producteurs sur le marché d'un État membre sont collectés et traités conformément au présent règlement et que les opérateurs de gestion des déchets qui assurent le traitement de ces véhicules respectent les objectifs de recyclage fixés par le présent règlement.

[56] Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L 312 du 22.11.2008, p. 3).

Or. en

Amendement 328
Beatrice Timgren

Proposition de règlement
Considérant 35

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(35) Afin de faciliter le contrôle du respect, par les producteurs, de leurs obligations en matière de responsabilité élargie, il convient que les États membres	(35) Afin de faciliter le contrôle du respect, par les producteurs, de leurs obligations en matière de responsabilité élargie, il convient que les États membres

établissent un registre des producteurs. Les exigences en matière d'enregistrement devraient être harmonisées dans l'ensemble de l'Union afin de faciliter l'enregistrement, en particulier en ce qui concerne les producteurs qui mettent des véhicules à disposition dans différents États membres. ***Le registre devrait également être utilisé aux fins de l'établissement de rapports à l'intention des autorités compétentes sur le respect des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs. Les éléments et les aspects de procédure liés à ce registre devraient également être cohérents avec ceux du registre des producteurs établi par le*** règlement ***(UE) 2023/[OP: batteries] afin de permettre aux producteurs de véhicules et aux producteurs de batteries d'utiliser un seul et même registre.***

établissent un registre des producteurs. Les exigences en matière d'enregistrement devraient être harmonisées dans l'ensemble de l'Union afin de faciliter l'enregistrement, en particulier en ce qui concerne les producteurs qui mettent des véhicules à disposition dans différents États membres. ***Les États membres disposant déjà de registres de producteurs nationaux qui satisfont aux exigences du présent règlement ou les dépassent devraient être en mesure de continuer à les utiliser au lieu de créer de nouveaux registres redondants. Une telle approche permet de garantir l'efficacité réglementaire et réduit au minimum les charges administratives inutiles pour les entreprises.***

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 36

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(36) Si le producteur met des véhicules à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre où il n'est pas établi, le producteur devrait désigner un mandataire pour le régime de responsabilité élargie des producteurs.	*(Ne concerne pas la version française.)*

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 37

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(37) Les producteurs devraient pouvoir choisir d'exercer leurs obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs individuellement ou collectivement, au sein d'organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs assumant la responsabilité en leur nom. Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient garantir la confidentialité des données qui leur sont fournies par les producteurs. Pour faire en sorte que les intérêts de tous les opérateurs économiques soient dûment pris en considération et éviter que les opérateurs de gestion des déchets ne soient désavantagés dans les décisions prises dans le cadre des régimes de responsabilité élargie des producteurs, il convient d'assurer une représentation équitable des producteurs et des opérateurs de gestion des déchets au sein des organes directeurs de ces organisations.	(37) Les producteurs devraient pouvoir choisir d'exercer leurs obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs individuellement ou collectivement, au sein d'organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs assumant la responsabilité en leur nom. ***Les États membres devraient pouvoir adopter des mesures visant à rendre obligatoire la désignation d'une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs.*** Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient garantir la confidentialité des données qui leur sont fournies par les producteurs. Pour faire en sorte que les intérêts de tous les opérateurs économiques soient dûment pris en considération et éviter que les opérateurs de gestion des déchets ne soient désavantagés dans les décisions prises dans le cadre des régimes de responsabilité élargie des producteurs, il convient d'assurer une représentation équitable des producteurs et des opérateurs de gestion des déchets au sein des organes directeurs de ces organisations. ***Les opérateurs de gestion des déchets devraient faire l'objet de procédures de sélection non discriminatoires et, à cette fin, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient rendre publiques les informations relatives à la procédure de sélection des opérateurs de gestion des déchets.***

Or. en

Amendement 331
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 37

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(37) ***Les producteurs devraient pouvoir choisir d'exercer leurs obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs individuellement ou collectivement, au sein d'organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs assumant la responsabilité en leur nom.*** Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient garantir la confidentialité des données qui leur sont fournies par les producteurs. Pour faire en sorte que les intérêts de tous les opérateurs économiques soient dûment pris en considération et éviter que les opérateurs de gestion des déchets ne soient désavantagés dans les décisions prises dans le cadre des régimes de responsabilité élargie des producteurs, il convient d'assurer une représentation équitable des producteurs et des opérateurs de gestion des déchets au sein des organes directeurs de ces organisations.	(37) Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient garantir la confidentialité des données qui leur sont fournies par les producteurs. Pour faire en sorte que les intérêts de tous les opérateurs économiques soient dûment pris en considération et éviter que les opérateurs de gestion des déchets ne soient désavantagés dans les décisions prises dans le cadre des régimes de responsabilité élargie des producteurs, il convient d'assurer une représentation équitable des producteurs et des opérateurs de gestion des déchets au sein des organes directeurs de ces organisations.

Or. en

Amendement 332
Beatrice Timgren

Proposition de règlement
Considérant 37

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(37) Les producteurs devraient pouvoir choisir d'exercer leurs obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs individuellement ou collectivement, au sein d'organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs assumant la responsabilité en leur nom. Les organisations	(37) Les producteurs devraient pouvoir choisir d'exercer leurs obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs individuellement ou collectivement, au sein d'organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs assumant la responsabilité en leur nom. Les organisations

compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient garantir la confidentialité des données qui leur sont fournies par les producteurs. ***Pour faire en sorte que les intérêts de tous les opérateurs économiques soient dûment pris en considération et éviter que les opérateurs de gestion des déchets ne soient désavantagés dans les*** décisions ***prises dans le cadre des régimes de responsabilité élargie des producteurs, il convient d'assurer une représentation équitable des producteurs et des opérateurs de gestion des déchets au sein des organes directeurs de ces organisations***.

compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient garantir la confidentialité des données qui leur sont fournies par les producteurs. ***Dans un souci de sécurité juridique, la classification des VHU ne devrait pas être déterminée par des critères subjectifs ou automatisés, mais devrait plutôt faire l'objet d'une décision transparente et contraignante, fondé sur un processus en bonne et due forme. Il convient de ne pas prendre de*** décisions ***administratives automatisées ou procéder à des classifications présomptives. Les propriétaires de véhicules sont habilités à contester les classifications des VHU avant d'être contraint de mettre au rebut leurs véhicules***.

Or. en

Amendement 333
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 37

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(37) Les producteurs devraient ***pouvoir choisir d'exercer*** leurs obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs ***individuellement ou*** collectivement, au sein d'organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs assumant la responsabilité en leur nom. Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient garantir la confidentialité des données qui leur sont fournies par les producteurs. Pour faire en sorte que les intérêts de tous les opérateurs économiques soient dûment pris en considération et éviter que les opérateurs de gestion des déchets ne soient désavantagés dans les décisions prises dans le cadre des régimes de responsabilité	(37) Les producteurs devraient ***exercer*** leurs obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs collectivement, au sein d'organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs assumant la responsabilité en leur nom. Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient garantir la confidentialité des données qui leur sont fournies par les producteurs. Pour faire en sorte que les intérêts de tous les opérateurs économiques soient dûment pris en considération et éviter que les opérateurs de gestion des déchets ne soient désavantagés dans les décisions prises dans le cadre des régimes de responsabilité élargie des producteurs, il convient

élargie des producteurs, il convient d'assurer une représentation ***équitable*** des producteurs et des opérateurs de gestion des déchets au sein des organes directeurs de ces organisations.	d'assurer une représentation ***paritaire*** des producteurs et des opérateurs de gestion des déchets au sein des organes directeurs de ces organisations.

Or. en

Amendement 334
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Proposition de règlement
Considérant 38

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(38) ***Les*** producteurs devraient financer une partie des coûts de collecte ***et de*** traitement des véhicules hors d'usage qui sont nécessaires pour satisfaire aux exigences établies dans le présent règlement***, en particulier aux obligations visant à garantir une meilleure qualité des matières premières secondaires récupérées dans les véhicules***. ***Le niveau exact des coûts de ces opérations qui devraient être supportés par les producteurs devrait être déterminé en tenant compte des recettes des installations de traitement agréées et des autres opérateurs de gestion des déchets qui sont tirées de la vente de pièces de rechange ou de composants usagés et de matières premières secondaires récupérées dans les véhicules hors d'usage. À cette fin, les autorités compétentes, en coopération avec les producteurs et les opérateurs de gestion des déchets, devraient surveiller les coûts moyens des opérations de collecte, de recyclage et de traitement ainsi que le niveau des contributions financières versées par les producteurs afin de garantir une répartition équitable des coûts entre tous les opérateurs intéressés.***	(38) ***Grâce à la responsabilité élargie des*** producteurs***, ces derniers*** devraient financer une partie des coûts de collecte ***pour le*** traitement des véhicules hors d'usage qui sont nécessaires pour satisfaire aux exigences établies dans le présent règlement.

Amendement 335
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 39

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(39) Les contributions financières des producteurs devraient également couvrir les coûts des campagnes éducatives visant à accroître la collecte des véhicules hors d'usage, la mise en place du système de notification pour la délivrance et le transfert des certificats de destruction ainsi que la collecte et la communication des données aux autorités compétentes. Toutes ces actions sont indispensables pour assurer la bonne gestion des véhicules hors d'usage, en particulier pour le suivi des véhicules dont les constructeurs sont responsables conformément au présent règlement.	(39) Les contributions financières des producteurs devraient également couvrir les coûts des campagnes éducatives visant à ***réduire l'incidence environnementale de l'utilisation du véhicule et à*** accroître la collecte des véhicules hors d'usage, la mise en place du système de notification pour la délivrance et le transfert des certificats de destruction ainsi que la collecte et la communication des données aux autorités compétentes. Toutes ces actions sont indispensables pour ***réduire l'incidence environnementale de l'utilisation du véhicule et pour*** assurer la bonne gestion des véhicules hors d'usage, en particulier pour le suivi des véhicules dont les constructeurs sont responsables conformément au présent règlement. ***Il convient également de moduler les contributions financières de sorte à inciter les constructeurs à produire des véhicules plus économes en ressources et en matériaux, ainsi que plus circulaires. Le poids et la taille des véhicules devraient être utilisés en tant que critère, parmi d'autres, afin d'endiguer l'augmentation du poids et de la taille des modèles de véhicules. Les États membres devraient cependant envisager l'adoption de mesures d'incitation supplémentaires pour remédier à cette tendance et la Commission devrait envisager d'introduire des seuils maximums en ce qui concerne l'empreinte carbone des véhicules, conformément aux exigences en matière d'empreinte carbone fixées à l'article 7 du règlement (UE) 2024/1252.***

Or. en

Amendement 336
Christine Singer

Proposition de règlement
Considérant 39

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(39) Les ***contributions financières des*** producteurs devraient ***également*** couvrir les coûts des campagnes éducatives visant à accroître la collecte des véhicules hors d'usage, la mise en place du système de notification pour la délivrance et le transfert des certificats de destruction ainsi que la collecte et la communication des données aux autorités compétentes. Toutes ces actions sont indispensables pour assurer la bonne gestion des véhicules hors d'usage, en particulier pour le suivi des véhicules dont les constructeurs sont responsables conformément au présent règlement.	(39) Les producteurs ***ne*** devraient ***pas à eux seuls*** couvrir les coûts des campagnes éducatives visant à accroître la collecte des véhicules hors d'usage, la mise en place du système de notification pour la délivrance et le transfert des certificats de destruction ainsi que la collecte et la communication des données aux autorités compétentes. Toutes ces actions sont indispensables pour assurer la bonne gestion des véhicules hors d'usage, en particulier pour le suivi des véhicules dont les constructeurs sont responsables conformément au présent règlement. ***Toutefois, les producteurs ne peuvent pas seuls assurer une telle gestion. Par conséquent, un soutien significatif est nécessaire de la part d'autres entités.***

Or. en

Justification

Le fait d'exiger des producteurs qu'ils s'acquittent de l'intégralité de la partie bureaucratique, mais également de l'ensemble des coûts, n'est pas réaliste. Il est nécessaire d'accompagner les producteurs dans ce processus.

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

Proposition de règlement
Considérant 39

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(39) Les contributions financières des producteurs devraient également couvrir les coûts des campagnes éducatives visant à accroître la collecte des véhicules hors d'usage, la mise en place du système de notification pour la délivrance et le transfert des certificats de destruction ainsi que la collecte et la communication des données aux autorités compétentes. Toutes ces actions sont indispensables pour assurer la bonne gestion des véhicules hors d'usage, en particulier pour le suivi des véhicules dont les constructeurs sont responsables conformément au présent règlement.	(39) Les contributions financières des producteurs devraient également couvrir les coûts des campagnes éducatives visant à ***informer le public et à*** accroître la collecte des véhicules hors d'usage, la mise en place du système de notification pour la délivrance et le transfert des certificats de destruction ainsi que la collecte et la communication des données aux autorités compétentes. Toutes ces actions sont indispensables pour assurer la bonne gestion des véhicules hors d'usage, en particulier pour le suivi des véhicules dont les constructeurs sont responsables conformément au présent règlement.

Or. en

Amendement 338
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 40

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(40) Les producteurs qui choisissent d'assumer individuellement leurs obligations en matière de responsabilité élargie devraient également fournir une garantie à utiliser pour couvrir les coûts de gestion des véhicules hors d'usage. Ces garanties peuvent être utilisées notamment dans les cas où les producteurs concernés deviennent insolvables ou cessent définitivement leurs activités.	***supprimé***

Or. en

Amendement 339
Sirpa Pietikäinen

Proposition de règlement
Considérant 41

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(41) Lorsqu'un producteur exerce ses obligations en matière de responsabilité élargie collectivement avec une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs, les contributions financières versées par le producteur devraient être modulées sur la base de critères harmonisés. Ces critères devraient créer des incitations économiques encourageant les constructeurs à accroître la circularité dans la conception et la production de véhicules neufs, en tenant compte de la quantité de matériaux primaires et recyclés dans un véhicule, de la mesure dans laquelle ce véhicule contient des pièces, composants et matériaux difficiles à extraire, démonter, réutiliser ou recycler, ainsi que de la quantité de substances dangereuses qui y est présente. Afin d'éviter toute distorsion du marché unique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue de compléter le présent règlement par l'établissement de règles détaillées sur les modalités d'application des critères de modulation des contributions financières versées aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs.	(41) Lorsqu'un producteur exerce ses obligations en matière de responsabilité élargie collectivement avec une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs, les contributions financières versées par le producteur devraient être modulées sur la base de critères harmonisés. Ces critères devraient créer des incitations économiques encourageant les constructeurs à accroître la circularité dans la conception et la production de véhicules neufs, en tenant compte de la quantité de matériaux primaires et recyclés dans un véhicule, de la mesure dans laquelle ce véhicule contient des pièces, composants et matériaux difficiles à extraire, démonter, réutiliser ou recycler, ainsi que de la quantité de substances dangereuses qui y est présente. ***Le respect des obligations en matière de collecte et de traitement par les producteurs et les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs ne doivent pas donner lieu à une distorsion du marché commun. Les dispositions et accords conclus aux fins du respect des obligations doivent rendre possibles les activités commerciales. La responsabilité du producteur ne constitue pas en soi un droit de propriété légal pour le producteur du véhicule hors d'usage, la propriété étant déterminée de la même manière que pour un autre bien meuble.*** Afin d'éviter toute distorsion du marché unique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue de compléter le présent règlement par l'établissement de règles détaillées sur les modalités d'application des critères de modulation des contributions financières

versées aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs.

Or. en

Amendement 340
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 41

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(41) ***Lorsqu'un producteur exerce ses obligations en matière de responsabilité élargie collectivement avec une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs,*** les contributions financières versées par le producteur devraient être modulées sur la base de critères harmonisés. Ces critères devraient créer des incitations économiques encourageant les constructeurs à accroître la circularité dans la conception et la production de véhicules neufs, en tenant compte de la quantité de matériaux primaires et recyclés dans un véhicule, de la mesure dans laquelle ce véhicule contient des pièces, composants et matériaux difficiles à extraire, démonter, réutiliser ou recycler, ainsi que de la quantité de substances dangereuses qui y est présente. Afin d'éviter toute distorsion du marché unique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue de compléter le présent règlement par l'établissement de règles détaillées sur les modalités d'application des critères de modulation des contributions financières versées aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs.	(41) Les contributions financières versées par le producteur ***aux fins des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs*** devraient être modulées sur la base de critères harmonisés. Ces critères devraient créer des incitations économiques encourageant les constructeurs à accroître la circularité dans la conception et la production de véhicules neufs, en tenant compte de la quantité de matériaux primaires et recyclés dans un véhicule, de la mesure dans laquelle ce véhicule contient des pièces, composants et matériaux difficiles à extraire, démonter, réutiliser ou recycler, ainsi que de la quantité de substances dangereuses qui y est présente. Afin d'éviter toute distorsion du marché unique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue de compléter le présent règlement par l'établissement de règles détaillées sur les modalités d'application des critères de modulation des contributions financières versées aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs.

Or. en

Amendement 341
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 41

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(41) ***Lorsqu'un producteur exerce ses obligations en matière de responsabilité élargie collectivement avec une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs,*** les contributions financières versées par le producteur devraient être modulées sur la base de critères harmonisés. Ces critères devraient créer des incitations économiques encourageant les constructeurs à accroître la circularité dans la conception et la production de véhicules neufs, en tenant compte de la quantité de matériaux primaires et recyclés dans un véhicule, de la mesure dans laquelle ce véhicule contient des pièces, composants et matériaux difficiles à extraire, démonter, réutiliser ou recycler, ***ainsi que*** de la quantité de substances dangereuses qui y est présente. Afin d'éviter toute distorsion du marché unique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue de compléter le présent règlement par l'établissement de règles détaillées sur les modalités d'application des critères de modulation des contributions financières versées aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs.	(41) Les contributions financières versées par le producteur ***aux fins des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs*** devraient être modulées sur la base de critères harmonisés. Ces critères devraient créer des incitations économiques encourageant les constructeurs à ***réduire la consommation de matériaux lors de la production de nouveaux véhicules, à*** accroître la circularité dans la conception et la production de véhicules neufs, en tenant compte de la quantité de matériaux primaires et recyclés dans un véhicule, de la mesure dans laquelle ce véhicule contient des pièces, composants et matériaux difficiles à extraire, ***réparer,*** démonter, réutiliser ou recycler, de la quantité de substances dangereuses qui y est présente ***ainsi que de la durabilité des pièces et composants***. Afin d'éviter toute distorsion du marché unique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue de compléter le présent règlement par l'établissement de règles détaillées sur les modalités d'application des critères de modulation des contributions financières versées aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs.

Or. en

Amendement 342
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 42

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(42) Étant donné que les véhicules deviennent souvent des véhicules hors d'usage dans un État membre différent de celui dans lequel ils ont été immatriculés pour la première fois, il est nécessaire d'instaurer des règles relatives à la responsabilité élargie transfrontière des producteurs. Ces règles devraient garantir que la responsabilité du producteur couvre correctement les coûts de collecte et de traitement supportés par les opérateurs de gestion des déchets dans l'État membre où le véhicule devient un véhicule hors d'usage. À cette fin, le producteur devrait désigner un mandataire pour le régime de responsabilité élargie des producteurs dans chaque État membre et mettre en place des mécanismes de coopération transfrontière avec les opérateurs de gestion des déchets concernés. La mise en place d'un tel mécanisme contribue à créer des conditions de concurrence égales entre les installations de traitement agréées dans l'ensemble de l'Union et facilite l'élaboration d'approches à l'échelle de l'Union en cas de responsabilité individuelle des producteurs.	(42) Étant donné que les véhicules deviennent souvent des véhicules hors d'usage dans un État membre différent de celui dans lequel ils ont été immatriculés pour la première fois, il est nécessaire d'instaurer des règles relatives à la responsabilité élargie transfrontière des producteurs. Ces règles devraient garantir que la responsabilité du producteur couvre correctement les coûts de collecte et de traitement supportés par les opérateurs de gestion des déchets dans l'État membre où le véhicule devient un véhicule hors d'usage. À cette fin, le producteur devrait désigner un mandataire pour le régime de responsabilité élargie des producteurs dans chaque État membre et mettre en place des mécanismes de coopération transfrontière avec les opérateurs de gestion des déchets concernés. La mise en place d'un tel mécanisme contribue à créer des conditions de concurrence égales entre les installations de traitement agréées dans l'ensemble de l'Union et facilite l'élaboration d'approches à l'échelle de l'Union en cas de responsabilité individuelle des producteurs. ***Les véhicules hors d'usage sont souvent exportés vers des pays tiers, partant, la responsabilité du producteur devrait couvrir également les coûts de collecte et de traitement encourus par les opérations de gestion des déchets au sein des pays tiers.***

Or. en

Amendement 343
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 43

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(43) Afin de garantir le respect de ces obligations ***et d'éviter toute distorsion du marché unique***, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'établissement de règles détaillées supplémentaires relatives aux obligations des producteurs, des États membres et des opérateurs de gestion des déchets et aux caractéristiques des mécanismes transfrontières.	(43) Afin de garantir le respect de ces obligations, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'établissement de règles détaillées supplémentaires relatives aux obligations des producteurs, des États membres et des opérateurs de gestion des déchets et aux caractéristiques des mécanismes transfrontières***, de sorte à éviter toute distorsion du marché unique, ainsi que l'établissement de règles détaillées relatives au paiement par les organisations compétentes en matière de responsabilité du producteur des coûts encourus par les opérateurs de gestion des déchets au sein de pays tiers***.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 44

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(44) La condition préalable au traitement rationnel des véhicules hors d'usage est que la collecte de tous ces véhicules soit assurée. Par conséquent, le présent règlement devrait imposer certaines obligations liées à la collecte principalement aux producteurs et, à titre subsidiaire, aux États membres. Les producteurs devraient mettre en place les systèmes de collecte, ou participer à la mise en place de ces systèmes, et les États membres devraient adopter toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que ces systèmes soient mis en place et	(44) La condition préalable au traitement rationnel des véhicules hors d'usage est que la collecte de tous ces véhicules soit assurée. Par conséquent, le présent règlement devrait imposer certaines obligations liées à la collecte principalement aux producteurs et, à titre subsidiaire, aux États membres. Les producteurs ***ou les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient veiller à ce que l'ensemble des véhicules hors d'usage qu'ils ont mis à disposition sur le marché au sein du territoire d'un État membre***

permettent d'atteindre les objectifs du présent règlement. Les systèmes de collecte devraient permettre aux propriétaires de véhicules et aux autres détenteurs de véhicules de remettre le véhicule à une installation agréée sans efforts ni coûts inutiles. Il s'ensuit que, dans la pratique, ces systèmes devraient couvrir de manière appropriée l'ensemble du territoire de chaque État membre. Ils devraient également permettre la collecte de toutes les marques de véhicules hors d'usage, ainsi que des pièces usagées provenant de la réparation des véhicules.

soient collectés. À cette fin, les producteurs ou les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient mettre en place les systèmes de collecte, ou participer à la mise en place de ces systèmes, et les États membres devraient adopter toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que ces systèmes soient mis en place et permettent d'atteindre les objectifs du présent règlement. Les systèmes de collecte devraient permettre aux propriétaires de véhicules et aux autres détenteurs de véhicules de remettre le véhicule à une installation agréée sans efforts ni coûts inutiles. Il s'ensuit que, dans la pratique, ces systèmes devraient couvrir de manière appropriée l'ensemble du territoire de chaque État membre ***et veiller à ce que suffisamment d'installations de traitement et de points de collecte soient disponibles***. Ils devraient également permettre la collecte de toutes les marques de véhicules hors d'usage, ainsi que des pièces usagées provenant de la réparation des véhicules.

Or. en

Amendement 345
Christine Singer

Proposition de règlement
Considérant 44

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(44) La condition préalable au traitement rationnel des véhicules hors d'usage est que la collecte de tous ces véhicules soit assurée. Par conséquent, le présent règlement devrait imposer certaines obligations liées à la collecte principalement aux producteurs et, à titre subsidiaire, aux États membres. Les producteurs ***devraient mettre*** en place les systèmes de collecte, ***ou participer à la***	(44) La condition préalable au traitement rationnel des véhicules hors d'usage est que la collecte de tous ces véhicules soit assurée. Par conséquent, le présent règlement devrait imposer certaines obligations liées à la collecte principalement aux producteurs et, à titre subsidiaire, aux États membres. Les producteurs ***participent à la mise*** en place les systèmes de collecte, et les États

mise en place de ces systèmes, et les États membres devraient adopter toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que ces systèmes soient mis en place et permettent d'atteindre les objectifs du présent règlement. Les systèmes de collecte devraient permettre aux propriétaires de véhicules et aux autres détenteurs de véhicules de remettre le véhicule à une installation agréée sans efforts ni coûts inutiles. Il s'ensuit que, dans la pratique, ces systèmes devraient couvrir de manière appropriée l'ensemble du territoire de chaque État membre. Ils devraient également permettre la collecte de toutes les marques de véhicules hors d'usage, ainsi que des pièces usagées provenant de la réparation des véhicules.

membres devraient adopter toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que ces systèmes soient mis en place et permettent d'atteindre les objectifs du présent règlement. Les systèmes de collecte devraient permettre aux propriétaires de véhicules et aux autres détenteurs de véhicules de remettre le véhicule à une installation agréée sans efforts ni coûts inutiles. Il s'ensuit que, dans la pratique, ces systèmes devraient couvrir de manière appropriée l'ensemble du territoire de chaque État membre. Ils devraient également permettre la collecte de toutes les marques de véhicules hors d'usage, ainsi que des pièces usagées provenant de la réparation des véhicules.

Or. en

Justification

Les exigences imposées aux producteurs sont trop strictes. Ils ne peuvent pas seuls mettre en place des systèmes de collecte, ils doivent être accompagnés dans ce processus.

Amendement 346
Sirpa Pietikäinen

Proposition de règlement
Considérant 45

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(45) Les véhicules hors d'usage devraient être traités exclusivement dans les installations de traitement agréées, ***qui jouent*** par conséquent un rôle essentiel dans la collecte des véhicules hors d'usage. Afin de faciliter la collecte et de garantir une disponibilité suffisante d'installations de collecte de véhicules hors d'usage, le présent règlement prévoit la possibilité d'établir des points de collecte. Le rôle de ces points se limiterait à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur stockage dans des conditions appropriées et à leur	(45) Les véhicules hors d'usage devraient être traités exclusivement dans les installations de traitement agréées, ***les démonteurs agréés étant le premier point d'entrée pour l'ensemble des véhicules hors d'usage avant leur transfert vers une installation de broyage. Les démonteurs et les opérateurs de broyage sont des opérateurs distincts chargés de s'assurer que les véhicules hors d'usage sont démontés de manière appropriée et efficace, et que l'ensemble des pièces et composants pertinents ont été extraits***

transport vers l'installation de traitement agréée. L'exploitation d'un point de collecte nécessite une autorisation spécifique. Les points de collecte devraient être tenus de remettre tous les véhicules hors d'usage collectés aux installations de traitement agréées.

avant le broyage afin d'éviter que des matériaux ou composants réutilisables, recyclables ou remanufacturables ne soient broyés. Par conséquent, ***ces installations jouent*** un rôle essentiel dans la collecte des véhicules hors d'usage. Afin de faciliter la collecte et de garantir une disponibilité suffisante d'installations de collecte de véhicules hors d'usage, le présent règlement prévoit la possibilité d'établir des points de collecte. Le rôle de ces points se limiterait à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur stockage dans des conditions appropriées et à leur transport vers l'installation de traitement agréée. L'exploitation d'un point de collecte nécessite une autorisation spécifique. Les points de collecte devraient être tenus de remettre tous les véhicules hors d'usage collectés aux installations de traitement agréées***, les démonteurs agréés étant le premier point d'entrée pour l'ensemble des véhicules hors d'usage***.

Or. en

Justification

Il existe un risque de mauvaise conduite et de négligence si l'opérateur de broyage est responsable du démontage et de l'extraction de matériaux et composants réutilisables, recyclables et remanufacturables, avant la phase de broyage. Par conséquent, les installations de traitement agréées considèrent les démonteurs et les opérateurs de broyage comme deux opérateurs distincts, les démonteurs étant le premier point d'entrée pour l'ensemble des véhicules hors d'usage. Ce point est intégré dans l'intégralité du texte.

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

Proposition de règlement
Considérant 45

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(45) Les véhicules hors d'usage devraient être traités exclusivement dans les installations de traitement agréées, qui	(45) Les véhicules hors d'usage devraient être traités exclusivement dans les installations de traitement agréées, qui

jouent par conséquent un rôle essentiel dans la collecte des véhicules hors d'usage. Afin de faciliter la collecte et de garantir une disponibilité suffisante d'installations de collecte de véhicules hors d'usage, le présent règlement prévoit la possibilité d'établir des points de collecte. Le rôle de ces points se limiterait à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur stockage dans des conditions appropriées et à leur transport vers l'installation de traitement agréée. L'exploitation d'un point de collecte nécessite une autorisation spécifique. Les points de collecte devraient être tenus de remettre tous les véhicules hors d'usage collectés aux installations de traitement agréées.

jouent par conséquent un rôle essentiel dans la collecte des véhicules hors d'usage. Afin de faciliter la collecte et de garantir une disponibilité suffisante d'installations de collecte de véhicules hors d'usage, le présent règlement prévoit la possibilité d'établir des points de collecte. Le rôle de ces points se limiterait à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur stockage dans des conditions appropriées et à leur transport vers l'installation de traitement agréée. L'exploitation d'un point de collecte nécessite une autorisation spécifique. Les points de collecte devraient être tenus de remettre tous les véhicules hors d'usage collectés aux installations de traitement agréées. ***Une installation de traitement agréée devrait être considérée comme un point de collecte et ne devrait pas être soumise à l'octroi d'un permis.***

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 46

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(46) Afin que tous les véhicules hors d'usage soient effectivement collectés, il est nécessaire d'informer le public de l'existence de systèmes de collecte. Les propriétaires de véhicules devraient savoir qu'ils peuvent en principe remettre gratuitement un véhicule hors d'usage, avec ou sans la batterie de véhicule électrique, à un point de collecte ou à une installation de traitement agréée. La campagne éducative des producteurs ou des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devrait également présenter les conséquences pour l'environnement et la santé ***humaine*** de la	(46) Afin que tous les véhicules hors d'usage soient effectivement collectés, il est nécessaire d'informer le public de l'existence de systèmes de collecte ***et des installations de traitement agréées***. ***Les producteurs devraient publier sur leurs sites internet une liste à jour des points de collecte et des installations de traitement agréées.*** Les propriétaires de véhicules devraient savoir qu'ils peuvent en principe remettre gratuitement un véhicule hors d'usage, avec ou sans la batterie de véhicule électrique, à un point de collecte ou à une installation de traitement agréée. ***Dans le cas où la batterie du véhicule***

collecte et du traitement inappropriés des véhicules hors d'usage.

électrique est manquante, la remise du véhicule hors d'usage devrait rester gratuite si le dernier propriétaire fournit des documents prouvant que la batterie a été manipulée par un opérateur professionnel conformément au règlement (UE) 2023/1542. La campagne éducative des producteurs ou des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devrait également présenter les conséquences pour l'environnement et la santé de la collecte et du traitement inappropriés des véhicules hors d'usage.

Or. en

Amendement 349
Sirpa Pietikäinen

Proposition de règlement
Considérant 46

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(46) Afin que tous les véhicules hors d'usage soient effectivement collectés, il est nécessaire d'informer le public de l'existence de systèmes de collecte. Les propriétaires de véhicules devraient savoir qu'ils peuvent en principe remettre gratuitement un véhicule hors d'usage, avec ou sans la batterie de véhicule électrique, à un point de collecte ou à une installation de traitement agréée. La campagne éducative des producteurs ou des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devrait également présenter les conséquences pour l'environnement et la santé humaine de la collecte et du traitement inappropriés des véhicules hors d'usage.	(46) Afin que tous les véhicules hors d'usage soient effectivement collectés, il est nécessaire d'informer le public de l'existence de systèmes de collecte. Les propriétaires de véhicules devraient savoir qu'ils peuvent en principe remettre gratuitement un véhicule hors d'usage, avec ou sans la batterie de véhicule électrique, à un point de collecte ou à une installation de traitement agréée***, les démonteurs agréés étant le premier point d'entrée***. La campagne éducative des producteurs ou des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devrait également présenter les conséquences pour l'environnement et la santé humaine de la collecte et du traitement inappropriés des véhicules hors d'usage.

Or. en

Amendement 350
Christine Singer

Proposition de règlement
Considérant 46

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(46) Afin que tous les véhicules hors d'usage soient effectivement collectés, il est nécessaire d'informer le public de l'existence de systèmes de collecte. Les propriétaires de véhicules devraient savoir qu'ils peuvent en principe remettre gratuitement un véhicule hors d'usage, avec ou sans la batterie de véhicule électrique, à un point de collecte ou à une installation de traitement agréée. La campagne éducative des producteurs ***ou*** des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs ***devrait*** également présenter les conséquences pour l'environnement et la santé humaine de la collecte et du traitement inappropriés des véhicules hors d'usage.	(46) Afin que tous les véhicules hors d'usage soient effectivement collectés, il est nécessaire d'informer le public de l'existence de systèmes de collecte. Les propriétaires de véhicules devraient savoir qu'ils peuvent en principe remettre gratuitement un véhicule hors d'usage, avec ou sans la batterie de véhicule électrique, à un point de collecte ou à une installation de traitement agréée. La campagne éducative des producteurs**,** des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs***, mais aussi des institutions européennes et nationales devraient*** également présenter les conséquences pour l'environnement et la santé humaine de la collecte et du traitement inappropriés des véhicules hors d'usage.

Or. en

Justification

Il convient de ne pas restreindre les campagnes éducatives aux producteurs et aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs. Les institutions européennes et nationales devraient également présenter les conséquences pour l'environnement et la santé humaine de la collecte et du traitement inappropriés des véhicules hors d'usage.

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

Proposition de règlement
Considérant 47

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(47) L'installation de traitement agréée devrait ***délivrer un*** certificat de destruction attestant que le véhicule hors d'usage a été traité. Cette mesure est nécessaire pour assurer une surveillance adéquate de la gestion des véhicules hors d'usage. Les exigences minimales relatives à ce certificat sont actuellement fixées dans la décision 2002/151/CE de la Commission[57] et le contenu de cette décision devrait être inclus dans le présent règlement, moyennant les adaptations nécessaires. Ce certificat devrait être délivré sous forme électronique et fourni au dernier propriétaire du véhicule hors d'usage, puis transmis par les installations de traitement agréées et le dernier propriétaire aux autorités compétentes de l'État membre, étant donné que sa présentation permet d'annuler l'immatriculation du véhicule. Le système de notification électronique devrait permettre de transmettre à la fois le document confirmant la collecte du véhicule hors d'usage et le certificat de destruction.	(47) L'installation de traitement agréée devrait ***être responsable de la délivrance d'un*** certificat de destruction attestant que le véhicule hors d'usage a été traité. Cette mesure est nécessaire pour assurer une surveillance adéquate de la gestion des véhicules hors d'usage. Les exigences minimales relatives à ce certificat sont actuellement fixées dans la décision 2002/151/CE de la Commission[57] et le contenu de cette décision devrait être inclus dans le présent règlement, moyennant les adaptations nécessaires. Ce certificat devrait être délivré sous forme électronique et fourni au dernier propriétaire du véhicule hors d'usage, puis transmis par les installations de traitement agréées et le dernier propriétaire aux autorités compétentes de l'État membre, étant donné que sa présentation permet d'annuler l'immatriculation du véhicule. Le système de notification électronique devrait permettre de transmettre à la fois le document confirmant la collecte du véhicule hors d'usage et le certificat de destruction.
[57] Décision 2002/151/CE de la Commission du 19 février 2002 concernant les exigences minimales applicables au certificat de destruction délivré en application de l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage (JO L 50 du 21.2.2002, p. 94).	[57] Décision 2002/151/CE de la Commission du 19 février 2002 concernant les exigences minimales applicables au certificat de destruction délivré en application de l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage (JO L 50 du 21.2.2002, p. 94).
	Or. en

Amendement 352
Susana Solís Pérez

Proposition de règlement
Considérant 47

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(47) L'installation de traitement agréée devrait délivrer un certificat de destruction attestant que le véhicule hors d'usage a été ***traité***. Cette mesure est nécessaire pour assurer une surveillance adéquate de la gestion des véhicules hors d'usage. Les exigences minimales relatives à ce certificat sont actuellement fixées dans la décision 2002/151/CE de la Commission[57] et le contenu de cette décision devrait être inclus dans le présent règlement, moyennant les adaptations nécessaires. Ce certificat devrait être délivré sous forme électronique et fourni au dernier propriétaire du véhicule hors d'usage, puis transmis par les installations de traitement agréées ***et*** le dernier propriétaire aux autorités compétentes de l'État membre, étant donné que sa présentation permet d'annuler l'immatriculation du véhicule. Le système de notification électronique devrait permettre de transmettre à la fois le document confirmant la collecte du véhicule hors d'usage et le certificat de destruction.	(47) L'installation de traitement agréée devrait délivrer un certificat de destruction attestant que le véhicule hors d'usage a été ***réceptionné***. Cette mesure est nécessaire pour assurer une surveillance adéquate de la gestion des véhicules hors d'usage. Les exigences minimales relatives à ce certificat sont actuellement fixées dans la décision 2002/151/CE de la Commission[57] et le contenu de cette décision devrait être inclus dans le présent règlement, moyennant les adaptations nécessaires. Ce certificat devrait être délivré sous forme électronique et fourni au dernier propriétaire du véhicule hors d'usage ***à la livraison***, puis transmis par les installations de traitement agréées ***ou*** le dernier propriétaire aux autorités compétentes de l'État membre, étant donné que sa présentation permet d'annuler l'immatriculation du véhicule. Le système de notification électronique devrait permettre de transmettre à la fois le document confirmant la collecte du véhicule hors d'usage et le certificat de destruction.
[57] Décision 2002/151/CE de la Commission du 19 février 2002 concernant les exigences minimales applicables au certificat de destruction délivré en application de l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage (JO L 50 du 21.2.2002, p. 94).	[57] Décision 2002/151/CE de la Commission du 19 février 2002 concernant les exigences minimales applicables au certificat de destruction délivré en application de l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage (JO L 50 du 21.2.2002, p. 94).

Or. en

Justification

Le certificat de destruction est indispensable en vue de s'assurer que le véhicule sera traité conformément au règlement. Il est délivré lors de la livraison par l'installation de traitement

agréée (comme c'est actuellement le cas). Le fait de contraindre à la fois l'installation de traitement agréée et le dernier propriétaire à transmettre le certificat de destruction aux autorités représente une charge administrative supplémentaire superflue. Cela vaut particulièrement lorsque la radiation du véhicule est traitée de façon électronique depuis les installations de traitement agréées.

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

Proposition de règlement
Considérant 48

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(48) Malgré l'obligation, prévue par la directive 2000/53/CE, de transférer tous les véhicules hors d'usage à des fins de traitement vers une installation de traitement agréée, il existe une proportion très importante de véhicules dont on ne sait pas où ils se trouvent et qui pourraient avoir été traités ou exportés illégalement comme véhicules hors d'usage, ou dont le statut n'est pas correctement signalé aux autorités d'immatriculation des États membres. Ces véhicules sont appelés «véhicules disparus». Les États membres devraient renforcer leur coopération afin de réduire le nombre de véhicules disparus. La reconnaissance des certificats de destruction délivrés dans un autre État membre et l'obligation d'informer les autorités des États membres où le véhicule est immatriculé de la délivrance d'un certificat de destruction devraient permettre de mieux suivre les véhicules hors d'usage.	(48) Malgré l'obligation, prévue par la directive 2000/53/CE, de transférer tous les véhicules hors d'usage à des fins de traitement vers une installation de traitement agréée, il existe une proportion très importante de véhicules dont on ne sait pas où ils se trouvent et qui pourraient avoir été traités ou exportés illégalement comme véhicules hors d'usage, ou dont le statut n'est pas correctement signalé aux autorités d'immatriculation des États membres. Ces véhicules sont appelés «véhicules disparus». ***Le présent règlement devrait avoir pour but de fournir un cadre clair à l'échelle de l'Union afin de remédier au problème des «véhicules disparus». Toutefois,*** les États membres devraient ***également*** renforcer ***leurs mesures nationales ainsi que*** leur coopération afin de réduire le nombre de véhicules disparus. La reconnaissance des certificats de destruction délivrés dans un autre État membre et l'obligation d'informer les autorités des États membres où le véhicule est immatriculé de la délivrance d'un certificat de destruction devraient permettre de mieux suivre les véhicules hors d'usage.

Or. en

Amendement 354
Sirpa Pietikäinen

Proposition de règlement
Considérant 48 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(48 bis) Afin de garantir un niveau élevé de collecte des véhicules hors d'usage et d'atteindre un niveau élevé de recyclage, y compris de recyclage de déchets, sans nuire au fonctionnement du marché unique, les États membres peuvent recourir à différentes mesures d'incitations économiques et organisationnelles, y compris des mesures calquées sur des systèmes de dépôts, afin d'inciter le dernier propriétaire du véhicule à envoyer le véhicule complet aux fins de son démontage. Selon les rapports publiés par les États membres relatifs à la mise en œuvre du règlement, la Commission devrait procéder à une évaluation périodique de l'incidence des mécanismes juridiques et économiques sur la remise de véhicules complets en vue de leur démontage, en tant que facteur démontrant la mise en œuvre de politiques en matière d'économie circulaire.

Or. en

Amendement 355
Andreas Glück, Svenja Hahn, Christine Singer

Proposition de règlement
Considérant 49

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(49) Afin de garantir une collecte efficace des véhicules hors d'usage, des obligations explicites devraient être imposées aux propriétaires de véhicules. Ces derniers devraient remettre leur véhicule, lorsqu'il atteint l'étape de la fin	(49) Afin de garantir une collecte efficace des véhicules hors d'usage, des obligations explicites devraient être imposées aux propriétaires de véhicules. Ces derniers devraient remettre leur véhicule, lorsqu'il atteint l'étape de la fin

de vie, aux points de collecte ou aux installations de traitement agréées et présenter le certificat de destruction aux autorités chargées de l'immatriculation afin que l'immatriculation du véhicule soit annulée.

de vie, aux points de collecte ou aux installations de traitement agréées et présenter le certificat de destruction aux autorités chargées de l'immatriculation afin que l'immatriculation du véhicule soit annulée. ***Toutefois, chaque propriétaire est habilité à prendre librement des décisions concernant son bien. Il revient donc au propriétaire du véhicule hors d'usage de décider si ce dernier sera remis à un point de collecte ou à une installation de traitement agréée, réparé ou entreposé. Si le véhicule hors d'usage est entreposé, le propriétaire est tenu de prouver à l'autorité compétente que ledit véhicule ne présente aucun danger pour l'environnement.***

Or. en

Amendement 356
Sirpa Pietikäinen

Proposition de règlement
Considérant 49

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(49) Afin de garantir une collecte efficace des véhicules hors d'usage, des obligations explicites devraient être imposées aux propriétaires de véhicules. Ces derniers devraient remettre leur véhicule, lorsqu'il atteint l'étape de la fin de vie, aux points de collecte ou aux installations de traitement agréées et présenter le certificat de destruction aux autorités chargées de l'immatriculation afin que l'immatriculation du véhicule soit annulée.	(49) Afin de garantir une collecte efficace des véhicules hors d'usage, des obligations explicites devraient être imposées aux propriétaires de véhicules. Ces derniers devraient remettre leur véhicule, lorsqu'il atteint l'étape de la fin de vie, aux points de collecte ou aux installations de traitement agréées***, les démonteurs agréés étant le premier point d'entrée pour l'ensemble des véhicules hors d'usage,*** et présenter le certificat de destruction aux autorités chargées de l'immatriculation afin que l'immatriculation du véhicule soit annulée.

Or. en

Amendement 357
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 49

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(49) Afin de garantir une collecte efficace des véhicules hors d'usage, des obligations explicites devraient être imposées aux propriétaires de véhicules. Ces derniers devraient remettre leur véhicule, lorsqu'il atteint l'étape de la fin de vie, aux points de collecte ou aux installations de traitement agréées et présenter le certificat de destruction aux autorités chargées de l'immatriculation afin que l'immatriculation du véhicule soit annulée.	(49) Afin de garantir une collecte efficace des véhicules hors d'usage, des obligations explicites devraient être imposées aux propriétaires de véhicules. Ces derniers devraient remettre leur véhicule, lorsqu'il atteint l'étape de la fin de vie, aux points de collecte ou aux installations de traitement agréées et présenter le certificat de destruction aux autorités chargées de l'immatriculation afin que l'immatriculation du véhicule soit annulée ***et qu'il ne soit plus nécessaire de s'acquitter de l'impôt sur les véhicules***.

Or. en

Amendement 358
Zala Tomašič, Milan Zver

Proposition de règlement
Considérant 49 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(49 bis) Dans un souci de sécurité juridique et afin de prémunir les anciens propriétaires de véhicule d'une responsabilité délictuelle, il est essentiel d'établir des dispositions claires permettant une radiation des véhicules au moment de leur vente légale, indépendamment de la présence de l'acheteur. À ce jour, les anciens propriétaires peuvent continuer de figurer dans les registres de propriété du véhicule malgré un transfert légal de propriété, ce qui les expose à d'éventuels risques juridiques et financiers dans le cas où le nouveau propriétaire serait impliqué dans

	des activités illégales ou ne répondrait aux exigences réglementaires. Pour remédier à ce problème, les anciens propriétaires doivent être en droit de radier un véhicule sur présentation d'un contrat d'achat validé et d'une preuve de transaction financière. Cette mesure permet de s'assurer que les registres de véhicule reflètent avec exactitude le statut de propriété en vigueur, ce qui permet d'éviter d'attribuer à tort une responsabilité à des individus qui ne possèdent ou ne contrôlent plus le véhicule.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 51

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(51) Compte tenu du rôle essentiel des installations de traitement agréées dans une gestion des véhicules hors d'usage qui ne nuise pas à l'environnement ni à la santé humaine et contribue à la réalisation des objectifs de l'Union en matière d'économie circulaire, il est nécessaire d'instaurer des obligations applicables à ces installations et couvrant toutes leurs activités, depuis l'acceptation et le stockage du véhicule hors d'usage jusqu'à son traitement final.	***supprimé***

Or. fr

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

Proposition de règlement
Considérant 52

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(52) Afin de garantir la traçabilité de leurs activités, les installations de traitement agréées devraient documenter les opérations de traitement effectuées et conserver leur registre au format électronique pendant au moins trois ans, et être en mesure de le présenter, sur demande, aux autorités nationales compétentes.	***supprimé***

Or. fr

Amendement 361
Susana Solís Pérez

Proposition de règlement
Considérant 52

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(52) Afin de garantir la traçabilité de leurs activités, les installations de traitement agréées devraient documenter les opérations de traitement effectuées et conserver leur registre au format électronique pendant au moins trois ans, et être en mesure de le présenter, sur demande, aux autorités nationales compétentes.	(52) Afin de garantir la traçabilité de leurs activités, ***y compris la qualité de la ferraille ou d'autres matériaux intrants pertinents,*** les installations de traitement agréées devraient documenter les opérations de traitement effectuées et conserver leur registre au format électronique pendant au moins trois ans, et être en mesure de le présenter, sur demande, aux autorités nationales compétentes.

Or. en

Amendement 362
Laurent Castillo

Proposition de règlement
Considérant 52

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(52) Afin de garantir la traçabilité de leurs activités, les installations de traitement agréées devraient documenter les opérations de traitement effectuées et conserver leur registre au format électronique pendant au moins trois ans, et être en mesure de le présenter, sur demande, aux autorités nationales compétentes.	(52) Afin de garantir la traçabilité de leurs activités, ***y compris la qualité de la ferraille ou d'autres matériaux intrants pertinents,*** les installations de traitement agréées devraient documenter les opérations de traitement effectuées et conserver leur registre au format électronique pendant au moins trois ans, et être en mesure de le présenter, sur demande, aux autorités nationales compétentes.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 53

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(53) La dépollution d'un véhicule hors d'usage est la première étape vers la prévention des dommages à l'environnement et à la santé ***humaine*** et des risques liés à la sécurité au travail. Il est donc essentiel qu'un véhicule hors d'usage fasse l'objet des opérations de dépollution nécessaires ***dès que possible*** après sa remise à l'installation de traitement agréée, avant de subir tout autre traitement. Lors de cette étape, les huiles usagées devraient être collectées et stockées séparément des autres fluides et liquides puis faire l'objet du traitement prévu par la directive 2008/98/CE. De plus, les pièces, composants et matériaux contenant du plomb, du cadmium, du mercure et du chrome hexavalent devraient être extraits du véhicule hors d'usage, afin de prévenir tout effet néfaste pour	(53) La dépollution d'un véhicule hors d'usage est la première étape vers la prévention des dommages à l'environnement et à la santé et des risques liés à la sécurité au travail. Il est donc essentiel qu'un véhicule hors d'usage fasse l'objet des opérations de dépollution nécessaires ***dans les 15 jours*** après sa remise à l'installation de traitement agréée, avant de subir tout autre traitement. Lors de cette étape, les huiles usagées devraient être collectées et stockées séparément des autres fluides et liquides puis faire l'objet du traitement prévu par la directive 2008/98/CE. De plus, les pièces, composants et matériaux contenant du plomb, du cadmium, du mercure et du chrome hexavalent devraient être extraits du véhicule hors d'usage, afin de prévenir tout effet néfaste pour ***la santé*** ou

l'homme ou l'environnement.	l'environnement.

Or. en

Amendement 364
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 53 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(53 bis) 1234yf, le réfrigérant le plus couramment utilisé dans les systèmes de climatisations mobiles pour véhicules, est une substance per- et polyfluoroalkylée (PFAS). Cette substance soulève des inquiétudes considérables étant donné les preuves de plus en plus nombreuses des risques que les PFAS font peser sur l'environnement et la santé humaine. En outre, le 1234yf se dégrade en acide trifluoroacétique, une substance persistante et mobile. Un nombre croissant de preuves suggèrent que cette substance pourrait s'avérer toxique pour l'être humain, et que celle-ci est présente en quantité inquiétante à l'échelle mondiale dans les plans d'eau, l'eau potable, voire le sang humain. Si certains pesticides sont également des sources d'acide trifluoroacétique, les scientifiques estiment qu'au moins 50 % de l'acide trifluoroacétique retrouvé dans l'eau et le sang pourrait provenir des réfrigérants utilisés dans les systèmes de climatisation mobiles. Les taux de fuite élevés, en particulier chez les véhicules anciens, sont un problème récurrent, qui pose un défi supplémentaire lors de l'entretien des véhicules ainsi que du recyclage, de la récupération et de la réutilisation en toute sécurité de ce réfrigérant PFAS. Cependant, les systèmes de climatisation mobile peuvent être conçus au moyen de réfrigérants naturels, des technologies dans lesquelles

les entreprises européennes sont pionnières. Par conséquent, la Commission devrait envisager des mesures décisives pour restreindre, voire interdire, l'utilisation de 1234yf dans les systèmes de climatisation mobile intégrés dans les nouveaux véhicules, sans dérogation ni échappatoire lors de la réception par type, afin de garantir ce faisant une transition complète vers des solutions alternatives plus sûres. Enfin, la Commission devrait envisager d'interdire l'exportation de véhicules contenant des 1234yf, ou tout autre réfrigérant PFAS, vers des pays tiers ne disposant pas d'une législation adéquate afin de remédier aux risques associés à la pollution aux PFAS.

Or. en

Amendement 365
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 54

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(54) Afin de garantir la bonne mise en œuvre du règlement (UE) ***2023/ [OP: règlement sur les batteries]***, il convient que toutes les batteries incorporées dans des véhicules soient extraites séparément des véhicules hors d'usage et entreposées dans une zone désignée en vue d'un traitement ultérieur.	(54) Afin de garantir la bonne mise en œuvre du règlement (UE) ***2023/1542***, il convient que toutes les batteries incorporées dans des véhicules soient extraites séparément des véhicules hors d'usage et entreposées dans une zone désignée en vue d'un traitement ultérieur.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 55

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(55) Afin de maximiser le potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf des pièces et composants et de préserver une valeur élevée pour les matériaux secondaires issus des véhicules hors d'usage, certaines pièces et certains composants devraient obligatoirement être extraits du véhicule hors d'usage avant le broyage. Les pièces et composants concernés devraient être extraits dans le cadre d'un processus de démontage manuel ou d'un processus de désassemblage semi-automatisé. Afin de favoriser les avancées dans les technologies de démontage, de tri, de broyage et de post-broyage, il devrait être possible de déroger à l'exigence d'extraction obligatoire des pièces et composants dans certains cas exceptionnels. Il devrait être démontré que les pièces et composants concernés peuvent être extraits aussi efficacement avec ces technologies qu'avec des procédés manuels ou semi-automatisés et sans abaisser la qualité des fractions de traitement qui en résultent. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe VII.	(55) Afin de maximiser le potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf des pièces et composants et de préserver une valeur élevée pour les matériaux secondaires issus des véhicules hors d'usage, certaines pièces et certains composants devraient obligatoirement être extraits du véhicule hors d'usage avant le broyage. Les pièces et composants concernés devraient être extraits dans le cadre d'un processus de démontage manuel ou d'un processus de désassemblage semi-automatisé***, de façon non destructive***. ***Lorsque des pièces et composants ne peuvent remplir aucune de ces finalités, ces pièces et composants peuvent être extraits dans le cadre d'un processus destructif semi-automatisé.*** Afin de favoriser les avancées dans les technologies de démontage, de tri, de broyage et de post-broyage, il devrait être possible de déroger à l'exigence d'extraction obligatoire des pièces et composants ***seulement*** dans certains cas exceptionnels***, lorsqu'une réutilisation, une réparation, un remanufacturage ou une remise à neuf ne sont pas possibles sur le plan technique***. Il devrait être démontré que les pièces et composants concernés peuvent être extraits aussi efficacement avec ces technologies qu'avec des procédés manuels ou semi-automatisés et sans abaisser la qualité des fractions de traitement qui en résultent. ***À cette fin, les informations nécessaires devant être fournies ainsi que les exigences en matière de qualité des fractions sortantes sont mentionnées à l'annexe VII, partie G.*** Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de

l’annexe VII.

Or. en

Amendement 367
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 55

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(55) Afin de maximiser le potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf des pièces et composants et de préserver une valeur élevée pour les matériaux secondaires issus des véhicules hors d’usage, certaines pièces et certains composants devraient obligatoirement être extraits du véhicule hors d’usage avant le broyage. Les pièces et composants concernés devraient être extraits dans le cadre d’un processus de démontage manuel ou d’un processus de désassemblage semi-automatisé. Afin de favoriser les avancées dans les technologies de démontage, de tri, de broyage et de post-broyage, il devrait être possible de déroger à l’exigence d’extraction obligatoire des pièces et composants dans certains cas exceptionnels***. Il devrait être*** démontré que les pièces et composants concernés peuvent être extraits aussi efficacement avec ces technologies qu’avec des procédés manuels ou semi-automatisés et sans abaisser la qualité des fractions de traitement qui en résultent. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d’adopter des actes conformément à l’article 290 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne en ce qui concerne la modification de l’annexe VII.	(55) Afin de maximiser le potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf des pièces et composants et de préserver une valeur élevée pour les matériaux secondaires issus des véhicules hors d’usage, certaines pièces et certains composants devraient obligatoirement être extraits du véhicule hors d’usage avant le broyage. Les pièces et composants concernés devraient être extraits dans le cadre d’un processus de démontage manuel ou d’un processus de désassemblage semi-automatisé. Afin de favoriser les avancées dans les technologies de démontage, de tri, de broyage et de post-broyage, il devrait être possible de déroger à l’exigence d’extraction obligatoire des pièces et composants dans certains cas exceptionnels***, lorsque les pièces et les composants ne peuvent pas être réutilisés, réparés, remanufacturés ou remis à neuf, à condition qu’il soit*** démontré que les pièces et composants concernés ***ne peuvent pas être réutilisés, réparés, remanufacturés ou remis à neuf et*** peuvent être extraits aussi efficacement avec ces technologies qu’avec des procédés manuels ou semi-automatisés et sans abaisser la qualité des fractions de traitement qui en résultent. ***À cette fin, les critères relatifs au broyage avec d’autres déchets ainsi que les valeurs limites à respecter pour améliorer la qualité des fractions sortantes sont mentionnées à l’annexe VII, partie G.*** Afin de tenir

compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe VII.

Or. en

Amendement 368
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 55

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(55) Afin de maximiser le potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf des pièces et composants et de préserver une valeur élevée pour les matériaux secondaires issus des véhicules hors d'usage, certaines pièces et certains composants devraient obligatoirement être extraits du véhicule hors d'usage avant le broyage. Les pièces et composants concernés ***devraient*** être extraits dans le cadre d'un processus ***de démontage manuel ou d'un processus de désassemblage*** semi-automatisé. Afin de favoriser les avancées dans les technologies de démontage, de tri, de broyage et de post-broyage, il devrait être possible de déroger à l'exigence d'extraction obligatoire des pièces et composants dans certains cas exceptionnels. Il devrait être démontré que les pièces et composants concernés peuvent être extraits aussi efficacement avec ces technologies qu'avec des procédés manuels ou semi-automatisés et sans abaisser la qualité des fractions de traitement qui en résultent. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à	(55) Afin de maximiser le potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf des pièces et composants et de préserver une valeur élevée pour les matériaux secondaires issus des véhicules hors d'usage, certaines pièces et certains composants devraient obligatoirement être extraits du véhicule hors d'usage avant le broyage. ***Lorsque*** les pièces et composants concernés ***ne peuvent remplir aucune de ces finalités, ces pièces et composants peuvent également*** être extraits dans le cadre d'un processus ***destructif (***semi-automatisé***)***. Afin de favoriser les avancées dans les technologies de démontage, de tri, de broyage et de post-broyage, il devrait être possible de déroger à l'exigence d'extraction obligatoire des pièces et composants***, seulement*** dans certains cas exceptionnels ***lorsqu'une réutilisation, une réparation, un remanufacturage ou une remise à neuf ne sont pas possibles sur le plan technique***. Il devrait être démontré que les pièces et composants concernés peuvent être extraits aussi efficacement avec ces technologies qu'avec des procédés manuels ou semi-automatisés et sans abaisser la qualité des fractions de traitement qui en résultent. ***À***

l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe VII.

cette fin, les critères relatifs au broyage en combinaison avec d'autres déchets ainsi que les valeurs limites à respecter pour améliorer la qualité des fractions sortantes sont mentionnées à l'annexe VII, partie G. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe VII.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 55

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(55) Afin de maximiser le potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf des pièces et composants et de préserver une valeur élevée pour les matériaux secondaires issus des véhicules hors d'usage, certaines pièces et certains composants devraient obligatoirement être extraits du véhicule hors d'usage avant le broyage. Les pièces et composants concernés devraient être extraits dans le cadre d'un processus de démontage manuel ou d'un processus de désassemblage semi-automatisé. Afin de favoriser les avancées dans les technologies de démontage, de tri, de broyage et de post-broyage, il devrait être possible de déroger à l'exigence d'extraction obligatoire des pièces et composants ***dans certains cas exceptionnels***. Il devrait être démontré que les pièces et composants concernés peuvent être extraits aussi efficacement avec ces technologies qu'avec des procédés manuels ou semi-automatisés et sans abaisser la	(55) Afin de maximiser le potentiel de réutilisation, de remanufacturage et de remise à neuf des pièces et composants et de préserver une valeur élevée pour les matériaux secondaires issus des véhicules hors d'usage, certaines pièces et certains composants devraient obligatoirement être extraits du véhicule hors d'usage avant le broyage. Les pièces et composants concernés devraient être extraits dans le cadre d'un processus de démontage manuel ou d'un processus de désassemblage semi-automatisé. Afin de favoriser les avancées dans les technologies de démontage, de tri, de broyage et de post-broyage, il devrait être possible de déroger à l'exigence d'extraction obligatoire des pièces et composants. Il devrait être démontré que les pièces et composants concernés peuvent être extraits aussi efficacement avec ces technologies qu'avec des procédés manuels ou semi-automatisés et sans abaisser la qualité des fractions de traitement qui en

qualité des fractions de traitement qui en résultent. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe VII.

résultent. ***À cette fin, les critères relatifs au broyage en combinaison avec d'autres déchets ainsi que les valeurs limites à respecter pour améliorer la qualité des fractions sortantes sont mentionnées à l'annexe VII, partie G.*** Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe VII.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 56

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(56) Une fois que les installations de traitement agréées ont extrait les pièces et composants du véhicule hors d'usage, elles devraient soigneusement évaluer et déterminer si ces pièces et composants sont propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf***, sur la base de critères objectifs liés aux caractéristiques techniques*** des pièces ***et*** composants ***et aux exigences relatives à la sécurité des véhicules***.	(56) Une fois que les installations de traitement agréées ont extrait les pièces et composants du véhicule hors d'usage, elles devraient soigneusement évaluer et déterminer si ces pièces et composants sont propres à être réutilisés ***ou peuvent être utilisés en tant que noyau pour être*** remanufacturés ou remis à neuf***. Les noyaux, qu'ils soient fonctionnels ou partiellement fonctionnels, devraient comprendre la plupart*** des pièces ***pertinentes, tandis que l'absence de*** composants ***mineurs, tels que des vis, n'est pas prise en considération tant que la performance retrouve un niveau équivalent voire supérieur à celle d'une pièce ou d'un composant neuf***.

Or. en

Amendement 371
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Proposition de règlement
Considérant 57

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(57) ***Le règlement (UE) 2023/[batteries] établit des règles concernant la durabilité, la*** performance***, la sécurité, la collecte, le recyclage et la seconde vie des batteries ainsi que concernant les informations relatives à l'extraction des batteries communiquées aux opérateurs économiques***. ***Le potentiel de seconde vie des batteries devrait être pris en considération dans le présent règlement par l'exclusion de la batterie de véhicule électrique de la liste des pièces ou*** composants ***essentiels, afin de permettre la remise du véhicule pour traitement, à titre gratuit, sans la batterie du véhicule électrique***.	(57) ***Les installations de traitement agréées devraient analyser les pièces et composants extraits de véhicules hors d'usage afin de déterminer s'ils peuvent être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf. Les noyaux devraient contenir la plupart des éléments structurels et fonctionnels pertinents, même s'il leur manque des composants mineurs, tels que des vis, des agrafes, des joints ou des éléments de fixation, qui peuvent être remplacés lors du remanufacturage. Les noyaux fonctionnels ou partiellement fonctionnnels demeurent éligibles tant que leur*** performance ***retrouve un niveau équivalent voire supérieur à celle d'une pièce ou d'un composant neuf, même s'ils présentent une chape d'usure, de la corrosion sur des zones non critiques ou des fissures mineures pouvant être réparées***. ***Les modules électroniques ainsi que d'autres noyaux présentant des problèmes logiciels ou dont les*** composants ***sont dégradés peuvent être encore viables s'ils sont reprogrammés ou réparés. Le critère principal consiste à veiller à ce que les noyaux présentent l'intégrité structurelle ainsi que les propriétés matérielles nécessaires pour un remanufacturage ou une remise à neuf réussis***.

Or. en

Justification

Les critères proposés sont trop génériques et pourraient inutilement restreindre l'accès aux noyaux destinés au remanufacturage si leur application est trop rigide. Étant donné qu'il n'est pas nécessaire que le noyau soit totalement intact aux fins du remanufacturage, les considérants concernés devraient préciser que l'absence de composants mineurs n'a pas d'influence sur l'éligibilité du noyau, ce qui permet de garantir une mise en œuvre pratique et

effective de l'annexe VII, partie D.

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

Proposition de règlement
Considérant 57

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(57) Le règlement (UE) 2023/[batteries] établit des règles concernant la durabilité, la performance, la sécurité, la collecte, le recyclage et la seconde vie des batteries ainsi que concernant les informations relatives à l'extraction des batteries communiquées aux opérateurs économiques. Le potentiel de seconde vie des batteries devrait être pris en considération dans le présent règlement par l'exclusion de la batterie de véhicule électrique de la liste des pièces ou composants essentiels, afin de permettre la remise du véhicule pour traitement, à titre gratuit, sans la batterie du véhicule électrique.	(57) Le règlement (UE) 2023/[batteries] établit des règles concernant la durabilité, la performance, la sécurité, la collecte, le recyclage et la seconde vie des batteries ainsi que concernant les informations relatives à l'extraction des batteries communiquées aux opérateurs économiques. Le potentiel de seconde vie des batteries devrait être pris en considération dans le présent règlement par l'exclusion de la batterie de véhicule électrique de la liste des pièces ou composants essentiels, afin de permettre la remise du véhicule pour traitement, à titre gratuit, sans la batterie du véhicule électrique ***si le dernier propriétaire fournit des documents prouvant que la batterie a été manipulée par un opérateur professionnel conformément au règlement (UE) 2023/1542***.

Or. en

Amendement 373
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 57

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(57) Le règlement (UE) ***2023/[batteries]*** établit des règles concernant la durabilité, la performance, la sécurité, la collecte, le	(57) Le règlement (UE) ***2023/1542*** établit des règles concernant la durabilité, la performance, la sécurité, la collecte, le

recyclage et la seconde vie des batteries ainsi que concernant les informations relatives à l'extraction des batteries communiquées aux opérateurs économiques. Le potentiel de seconde vie des batteries devrait être pris en considération dans le présent règlement par l'exclusion de la batterie de véhicule électrique de la liste des pièces ou composants essentiels, afin de permettre la remise du véhicule pour traitement, à titre gratuit, sans la batterie du véhicule électrique.

recyclage et la seconde vie des batteries ainsi que concernant les informations relatives à l'extraction des batteries communiquées aux opérateurs économiques. Le potentiel de seconde vie des batteries devrait être pris en considération dans le présent règlement par l'exclusion de la batterie de véhicule électrique de la liste des pièces ou composants essentiels, afin de permettre la remise du véhicule pour traitement, à titre gratuit, sans la batterie du véhicule électrique.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 58

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(58) Compte tenu du potentiel de remanufacturage et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à l'économie circulaire, il est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les pièces et composants extraits d'un véhicule hors d'usage, qui sont propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets. Cette approche est nécessaire pour faciliter le transfert, le transport ou toute autre expédition de ces pièces et composants. Les autorités nationales compétentes devraient être en mesure de demander à l'installation de traitement agréée qui a extrait la pièce ou le composant concerné des documents confirmant, au moyen d'une évaluation spécifique, l'aptitude technique des pièces et composants concernés au	(58) Compte tenu du potentiel de remanufacturage et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à l'économie circulaire, il est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les pièces et composants extraits d'un véhicule hors d'usage, qui sont propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets. Cette approche est nécessaire pour faciliter le transfert, le transport ou toute autre expédition de ces pièces et composants. ***Par ailleurs, les pièces et composants qui ne sont pas propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf devraient être considérés comme des déchets et leur exportation devrait être régie par le règlement (UE) 2024/1157.*** Les autorités nationales compétentes devraient être en mesure de

remanufacturage, à la remise en état ou à la réutilisation.

demander à l'installation de traitement agréée qui a extrait la pièce ou le composant concerné des documents confirmant, au moyen d'une évaluation spécifique, l'aptitude technique des pièces et composants concernés au remanufacturage, à la remise en état ou à la réutilisation.

Or. en

Amendement 375
Beatrice Timgren

Proposition de règlement
Considérant 58

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(58) Compte tenu du potentiel de remanufacturage et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à l'économie circulaire, il est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les pièces et composants extraits d'un véhicule hors d'usage, qui sont propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets. ***Cette approche est nécessaire pour faciliter le transfert, le transport ou toute autre expédition de ces pièces et composants. Les autorités nationales compétentes devraient être en mesure de demander à l'installation de traitement agréée qui a extrait la pièce ou le composant concerné des documents confirmant, au moyen d'une évaluation spécifique, l'aptitude technique des pièces et composants concernés au remanufacturage, à la remise en état ou à la réutilisation.***	(58) Compte tenu du potentiel de remanufacturage et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à l'économie circulaire, il est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les pièces et composants extraits d'un véhicule hors d'usage, qui sont propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets. ***Les propriétaires de véhicules devraient être en droit de réparer, de restaurer et de préserver l'état de leurs véhicules sans restriction bureaucratique superflue. Il convient de privilégier la réutilisation des pièces à leur mise au rebut, afin de promouvoir ce faisant une utilisation efficace des ressources et de réduire les charges réglementaires superflues en matière de restauration et d'entretien de véhicules.***

Or. en

Amendement 376
Andreas Glück, Svenja Hahn

Proposition de règlement
Considérant 58

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(58) Compte tenu du potentiel de remanufacturage et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à l'économie circulaire, il est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les ***pièces et composants extraits d'un véhicule hors d'usage***, qui sont propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets. Cette approche est nécessaire pour faciliter le transfert, le transport ou toute autre expédition de ces pièces et composants. Les autorités nationales compétentes devraient être en mesure de demander à ***l'installation de traitement agréée*** qui a extrait la pièce ou le composant concerné des documents confirmant, au moyen d'une évaluation spécifique, l'aptitude technique des ***pièces et composants*** concernés au remanufacturage, à la remise en état ou à la réutilisation.	(58) Compte tenu du potentiel de remanufacturage et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à l'économie circulaire, il est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les ***noyaux***, qui sont propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets. Cette approche est nécessaire pour faciliter le transfert, le transport ou toute autre expédition de ces pièces et composants. Les autorités nationales compétentes devraient être en mesure de demander à ***l'opérateur économique*** qui a extrait la pièce ou le composant concerné des documents confirmant, au moyen d'une évaluation spécifique, l'aptitude technique des ***noyaux*** concernés au remanufacturage, à la remise en état ou à la réutilisation.

Or. en

Amendement 377
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 58

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(58) Compte tenu du potentiel de remanufacturage et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à l'économie circulaire, il	(58) Compte tenu du potentiel de remanufacturage***, de post-équipement*** et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à

est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les pièces et composants extraits d'un véhicule hors d'usage, qui sont propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets. Cette approche est nécessaire pour faciliter le transfert, le transport ou toute autre expédition de ces pièces et composants. Les autorités nationales compétentes devraient être en mesure de demander à l'installation de traitement agréée qui a extrait la pièce ou le composant concerné des documents confirmant, au moyen d'une évaluation spécifique, l'aptitude technique des pièces et composants concernés au remanufacturage, à la remise en état ou à la réutilisation.

l'économie circulaire, il est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les pièces et composants extraits d'un véhicule hors d'usage, qui sont propres à être réutilisés, remanufacturés***, post-équipés*** ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets. Cette approche est nécessaire pour faciliter le transfert, le transport ou toute autre expédition de ces pièces et composants. Les autorités nationales compétentes devraient être en mesure de demander à l'installation de traitement agréée qui a extrait la pièce ou le composant concerné des documents confirmant, au moyen d'une évaluation spécifique, l'aptitude technique des pièces et composants concernés au remanufacturage, ***au post-équipement,*** à la remise en état ou à la réutilisation.

Or. en

Amendement 378
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Proposition de règlement
Considérant 58

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(58) Compte tenu du potentiel de remanufacturage et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à l'économie circulaire, il est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les pièces et composants extraits d'un véhicule hors d'usage, qui sont propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets. Cette approche est nécessaire pour faciliter le transfert, le transport ou toute autre expédition de ces pièces et composants. Les autorités	(58) Compte tenu du potentiel de remanufacturage***, de post-équipement*** et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à l'économie circulaire, il est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les pièces et composants extraits d'un véhicule hors d'usage, qui sont propres à être réutilisés, remanufacturés***, post-équipés*** ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets. Cette approche est nécessaire pour faciliter le transfert, le transport ou toute autre expédition de ces

nationales compétentes devraient être en mesure de demander à l'installation de traitement agréée qui a extrait la pièce ou le composant concerné des documents confirmant, au moyen d'une évaluation spécifique, l'aptitude technique des pièces et composants concernés au remanufacturage, à la remise en état ou à la réutilisation.

pièces et composants. Les autorités nationales compétentes devraient être en mesure de demander à l'installation de traitement agréée qui a extrait la pièce ou le composant concerné des documents confirmant, au moyen d'une évaluation spécifique, l'aptitude technique des pièces et composants concernés au remanufacturage, à la remise en état ou à la réutilisation.

Or. en

Amendement 379
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Proposition de règlement
Considérant 58

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(58) Compte tenu du potentiel de remanufacturage et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à l'économie circulaire, il est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les ***pièces et composants*** extraits d'un véhicule hors d'usage, qui sont propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets. Cette approche est nécessaire pour faciliter le transfert, le transport ou toute autre expédition de ces ***pièces et composants***. Les autorités nationales compétentes devraient être en mesure de demander à l'installation de traitement agréée qui a extrait ***la pièce ou le composant*** concerné des documents confirmant, au moyen d'une évaluation spécifique, l'aptitude technique des ***pièces et composants*** concernés au remanufacturage, à la remise en état ou à la réutilisation.	(58) Compte tenu du potentiel de remanufacturage et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à l'économie circulaire, il est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les ***noyaux*** extraits d'un véhicule hors d'usage ***ou d'un véhicule n'ayant pas encore été déclaré comme étant hors d'usage***, qui sont propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets. Cette approche est nécessaire pour faciliter le transfert, le transport ou toute autre expédition de ces ***noyaux***. Les autorités nationales compétentes devraient être en mesure de demander à l'installation de traitement agréée qui a extrait ***le noyau*** concerné des documents confirmant, au moyen d'une évaluation spécifique, l'aptitude technique des ***noyaux*** concernés au remanufacturage, à la remise en état ou à la réutilisation.

Or. en

Justification

La proposition exige des installations de traitement agréées qu'elles vérifient que les noyaux issus de véhicules hors d'usage répondent aux critères établis à l'annexe VII, partie D, avant qu'ils ne soient classés comme déchets. Dans un souci de sécurité juridique lors du remanufacturage, les noyaux, y compris ceux extraits de véhicules d'occasion, ne devraient pas être considérés par défaut comme des déchets.

Amendement 380
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 59 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(59 bis) Afin d'empêcher (l'importation et) la vente illégale de pièces et composants automobiles détachés non conformes, les plateformes en ligne ne devraient mettre en vente que les pièces et composants pour lesquels elles ont établi qu'il existait au sein de l'Union un acteur responsable de garantir la conformité de ces pièces et composants avec la législation.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 60

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(60) Dans l'intérêt de la sécurité routière et de la protection de l'environnement, certains composants et pièces qui ont été extraits de véhicules hors d'usage ne devraient pas être réutilisés,	(60) Dans l'intérêt de la sécurité routière et de la protection de l'environnement, certains composants et pièces qui ont été extraits de véhicules hors d'usage***, en particulier les pièces dites***

remanufacturés ou remis à neuf. ***Ces pièces et composants ne devraient être utilisés ni pour la fabrication de véhicules neufs, ni dans des véhicules qui ont déjà été mis sur le marché.***	***«consommables»*** ne devraient pas être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf.

Or. fr

Justification

Le manque de précision de cette proposition, notamment en ce qui concerne les pièces auxquelles elle s'applique, nuit à son objectif initial de circularité.

Amendement 382
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 61

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(61) ***Afin de favoriser le développement et le bon fonctionnement du marché des*** pièces et composants ***réutilisables, remis à neuf et remanufacturés dans l'Union, les États membres devraient être encouragés à prendre les mesures d'incitation nécessaires au niveau national pour promouvoir la réutilisation, la remise à neuf et le remanufacturage des*** pièces et composants***, que ceux-ci aient été extraits pendant la phase d'utilisation ou de fin de vie du véhicule***. ***La Commission devrait faciliter l'échange d'informations entre les États membres par la communication de leurs bonnes pratiques en ce qui concerne les mesures d'incitation prises au niveau national, en vue d'assurer le suivi de leur efficacité.***	(61) ***Compte tenu du potentiel de remanufacturage, de post-équipement et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à l'économie circulaire, il est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les*** pièces et composants ***extraits d'un véhicule hors d'usage, qui sont propres à être réutilisés, remanufacturés, post-équipés ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets. Cette approche est nécessaire pour faciliter le transfert, le transport ou toute autre expédition de ces*** pièces et composants. ***Les autorités nationales compétentes devraient être en mesure de demander à l'installation de traitement agréée qui a extrait la pièce ou le composant concerné des documents confirmant, au moyen d'une évaluation spécifique, l'aptitude technique des pièces et composants concernés au remanufacturage, au post-équipement, à la remise en état ou à la réutilisation.***

Or. en

Amendement 383
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Proposition de règlement
Considérant 61

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(61) Afin de favoriser le développement et le bon fonctionnement du marché des pièces et composants réutilisables, remis à neuf et remanufacturés dans l'Union, les États membres devraient être encouragés à prendre les mesures d'incitation nécessaires au niveau national pour promouvoir la réutilisation, la remise à neuf et le remanufacturage des pièces et composants, que ceux-ci aient été extraits pendant la phase d'utilisation ou de fin de vie du véhicule. La Commission devrait faciliter l'échange d'informations entre les États membres par la communication de leurs bonnes pratiques en ce qui concerne les mesures d'incitation prises au niveau national, en vue d'assurer le suivi de leur efficacité.	(61) Afin de favoriser le développement et le bon fonctionnement du marché des pièces et composants réutilisables, ***post-équipés,*** remis à neuf et remanufacturés dans l'Union, les États membres devraient être encouragés à prendre les mesures d'incitation nécessaires au niveau national pour promouvoir la réutilisation, la remise à neuf***, le post-équipement*** et le remanufacturage des pièces et composants, que ceux-ci aient été extraits pendant la phase d'utilisation ou de fin de vie du véhicule. La Commission devrait faciliter l'échange d'informations entre les États membres par la communication de leurs bonnes pratiques en ce qui concerne les mesures d'incitation prises au niveau national, en vue d'assurer le suivi de leur efficacité.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 63

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(63) Le recyclage de tous les plastiques provenant de véhicules hors d'usage devrait être constamment amélioré et il importe de garantir un	***supprimé***

approvisionnement suffisant en matières recyclées pour répondre à la demande de plastiques recyclés dans les véhicules. Il est donc nécessaire de fixer un objectif spécifique de recyclage de 30 % des plastiques provenant des véhicules hors d'usage. Cet objectif viendrait compléter les objectifs fixés pour les véhicules hors d'usage (85 %) ainsi que pour la réutilisation et la valorisation (95 %) des véhicules hors d'usage en poids moyen par véhicule et par an. Pour faciliter la mise en œuvre de ces exigences par les opérateurs de gestion des déchets, une période transitoire de trois ans est nécessaire. Dans l'intervalle, les objectifs actuels en matière de réutilisation et de recyclage (85 %) ainsi que de réutilisation et de valorisation (95 %) des véhicules hors d'usage, tels qu'établis par la directive 2000/53/CE, et selon la définition du recyclage figurant dans ladite directive, devraient continuer à s'appliquer.

Or. fr

Amendement 385
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 63

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(63) Le recyclage de tous les plastiques provenant de véhicules hors d'usage devrait être constamment amélioré et il importe de garantir un approvisionnement suffisant en matières recyclées pour répondre à la demande de plastiques recyclés dans les véhicules. Il est donc nécessaire de fixer un objectif spécifique de recyclage de 30 % des plastiques provenant des véhicules hors d'usage. Cet objectif viendrait compléter les objectifs fixés pour les véhicules hors d'usage	(63) Le recyclage de tous les plastiques provenant de véhicules hors d'usage devrait être constamment amélioré et il importe de garantir un approvisionnement suffisant en matières recyclées pour répondre à la demande de plastiques recyclés dans les véhicules. Il est donc nécessaire de fixer un objectif spécifique de recyclage de 30 % des plastiques provenant des véhicules hors d'usage. Cet objectif viendrait compléter les objectifs fixés pour les véhicules hors d'usage

(85 %) ainsi que pour la réutilisation et la valorisation (95 %) des véhicules hors d'usage en poids moyen par véhicule et par an. Pour faciliter la mise en œuvre de ces exigences par les opérateurs de gestion des déchets, une période transitoire de trois ans est nécessaire. Dans l'intervalle, les objectifs actuels en matière de réutilisation et de recyclage (85 %) ainsi que de réutilisation et de valorisation (95 %) des véhicules hors d'usage, tels qu'établis par la directive 2000/53/CE, et selon la définition du recyclage figurant dans ladite directive, devraient continuer à s'appliquer.

(85 %) ainsi que pour la réutilisation et la valorisation (95 %) des véhicules hors d'usage en poids moyen par véhicule et par an. Pour faciliter la mise en œuvre de ces exigences par les opérateurs de gestion des déchets, une période transitoire de trois ans est nécessaire. Dans l'intervalle, les objectifs actuels en matière de réutilisation et de recyclage (85 %) ainsi que de réutilisation et de valorisation (95 %) des véhicules hors d'usage, tels qu'établis par la directive 2000/53/CE, et selon la définition du recyclage figurant dans ladite directive, devraient continuer à s'appliquer. ***En outre, un objectif distinct en matière de réutilisation est établi. Lorsque des pièces ou composants sont remanufacturés ou remis à neuf, ils doivent être comptabilisés par les installations de traitement agréées dans le cadre de la réalisation des objectifs en matière de réutilisation.***

Or. en

Amendement 386
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Proposition de règlement
Considérant 63

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(63) Le recyclage de tous les plastiques provenant de véhicules hors d'usage devrait être constamment amélioré et il importe de garantir un approvisionnement suffisant en matières recyclées pour répondre à la demande de plastiques recyclés dans les véhicules. Il est donc nécessaire de fixer ***un objectif spécifique*** de recyclage ***de 30 %*** des plastiques provenant des véhicules hors d'usage. Cet objectif viendrait compléter les objectifs fixés pour les véhicules hors d'usage (85 %) ainsi que pour la réutilisation et la valorisation (95 %) des véhicules hors	(63) Le recyclage de tous les plastiques provenant de véhicules hors d'usage devrait être constamment amélioré et il importe de garantir un approvisionnement suffisant en matières recyclées pour répondre à la demande de plastiques recyclés dans les véhicules. Il est donc nécessaire***, en tenant compte de critères tels que les coûts de production et après avoir entendu les experts,*** de fixer ***des objectifs*** de recyclage des plastiques provenant des véhicules hors d'usage. Cet objectif viendrait compléter les objectifs fixés pour les véhicules hors d'usage

d’usage en poids moyen par véhicule et par an. Pour faciliter la mise en œuvre de ces exigences par les opérateurs de gestion des déchets, une période transitoire de trois ans est nécessaire. Dans l’intervalle, les objectifs actuels en matière de réutilisation et de recyclage (85 %) ainsi que de réutilisation et de valorisation (95 %) des véhicules hors d’usage, tels qu’établis par la directive 2000/53/CE, et selon la définition du recyclage figurant dans ladite directive, devraient continuer à s’appliquer.

(85 %) ainsi que pour la réutilisation et la valorisation (95 %) des véhicules hors d’usage en poids moyen par véhicule et par an. Pour faciliter la mise en œuvre de ces exigences par les opérateurs de gestion des déchets, une période transitoire de trois ans est nécessaire. Dans l’intervalle, les objectifs actuels en matière de réutilisation et de recyclage (85 %) ainsi que de réutilisation et de valorisation (95 %) des véhicules hors d’usage, tels qu’établis par la directive 2000/53/CE, et selon la définition du recyclage figurant dans ladite directive, devraient continuer à s’appliquer.

Or. es

Amendement 387
Sirpa Pietikäinen

Proposition de règlement
Considérant 63

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(63) Le recyclage de tous les plastiques provenant de véhicules hors d’usage devrait être constamment amélioré et il importe de garantir un approvisionnement suffisant en matières recyclées pour répondre à la demande de plastiques recyclés dans les véhicules. Il est donc nécessaire de fixer un objectif spécifique de recyclage de ***30*** % des plastiques provenant des véhicules hors d’usage. Cet objectif viendrait compléter les objectifs fixés pour les véhicules hors d’usage (85 %) ainsi que pour la réutilisation et la valorisation (95 %) des véhicules hors d’usage en poids moyen par véhicule et par an. Pour faciliter la mise en œuvre de ces exigences par les opérateurs de gestion des déchets, une période transitoire de trois ans est nécessaire. Dans l’intervalle, les objectifs actuels en matière de réutilisation et de recyclage (85 %) ainsi que de réutilisation et de valorisation (95 %) des	(63) Le recyclage de tous les plastiques provenant de véhicules hors d’usage devrait être constamment amélioré et il importe de garantir un approvisionnement suffisant en matières recyclées pour répondre à la demande de plastiques recyclés dans les véhicules. Il est donc nécessaire de fixer un objectif spécifique de recyclage de ***40*** % des plastiques provenant des véhicules hors d’usage. Cet objectif viendrait compléter les objectifs fixés pour les véhicules hors d’usage (85 %) ainsi que pour la réutilisation et la valorisation (95 %) des véhicules hors d’usage en poids moyen par véhicule et par an. Pour faciliter la mise en œuvre de ces exigences par les opérateurs de gestion des déchets, une période transitoire de trois ans est nécessaire. Dans l’intervalle, les objectifs actuels en matière de réutilisation et de recyclage (85 %) ainsi que de réutilisation et de valorisation (95 %) des

véhicules hors d'usage, tels qu'établis par la directive 2000/53/CE, et selon la définition du recyclage figurant dans ladite directive, devraient continuer à s'appliquer.	véhicules hors d'usage, tels qu'établis par la directive 2000/53/CE, et selon la définition du recyclage figurant dans ladite directive, devraient continuer à s'appliquer.

Or. en

Amendement 388
Anne-Sophie Frigout

Proposition de règlement
Considérant 63 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(63 bis) Considérant que les objectifs de recyclages imposés par ce règlement surpassent largement l'offre de matériaux nécessaires, risquant de provoquer des ruptures d'approvisionnement, et par conséquent un choc d'offre.

Or. fr

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

Proposition de règlement
Considérant 64

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(64) Il est important d'accroître la valorisation de matières secondaires de haute qualité en améliorant les procédés de broyage des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les véhicules hors d'usage, leurs pièces, composants et matériaux ***ne*** devraient ***pas*** être broyés en même temps que des déchets d'emballages et des déchets d'équipements électriques et électroniques, notamment pour améliorer la séparation du cuivre et des fractions	(64) Il est important d'accroître la valorisation de matières secondaires de haute qualité en améliorant les procédés de broyage des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les véhicules hors d'usage, leurs pièces, composants et matériaux devraient ***seulement*** être broyés en même temps que des déchets d'emballages et des déchets d'équipements électriques et électroniques, ***à condition que certains critères et valeurs limites soient respectés,*** notamment pour améliorer la séparation du

d’acier.

cuivre et des fractions d’acier.

Or. en

Amendement 390
Ivars Ijabs

Proposition de règlement
Considérant 64

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(64) Il est important d’accroître la valorisation de matières secondaires de haute qualité en améliorant les procédés de broyage des véhicules hors d’usage. Par conséquent, les véhicules hors d’usage, leurs pièces, composants et matériaux ne devraient pas être broyés en même temps que des déchets d’emballages et des déchets d’équipements électriques et électroniques, notamment pour améliorer la séparation ***du*** cuivre ***et des fractions d’acier***.	(64) Il est important d’accroître la valorisation de matières secondaires de haute qualité en améliorant les procédés de broyage des véhicules hors d’usage. Par conséquent, les véhicules hors d’usage, leurs pièces, composants et matériaux ne devraient pas être broyés en même temps que des déchets d’emballages et des déchets d’équipements électriques et électroniques, notamment pour améliorer la séparation ***des fractions de*** cuivre***, d’acier, d’aluminium et de verre***.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 65

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(65) Afin d’améliorer encore la qualité du traitement des véhicules hors d’usage, il ne devrait pas être possible de mettre en décharge des fractions de déchets provenant de véhicules hors d’usage broyés, qui contiennent des déchets non inertes et qui ne sont pas traités par la technologie post-broyeur.	(65) ***Conformément à la hiérarchie des déchets établie à l’article 4 de la directive 2008/98/CE, et*** afin d’améliorer encore la qualité du traitement des véhicules hors d’usage, il ne devrait pas être possible de mettre en décharge des fractions de déchets provenant de véhicules hors d’usage broyés, qui contiennent des déchets non inertes et qui ne sont pas

traités par la technologie post-broyeur.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 66

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(66) Les véhicules hors d'usage sont classés comme des déchets dangereux et ne peuvent pas être exportés vers des pays non membres de l'OCDE. Les véhicules hors d'usage dépollués peuvent toujours être traités en dehors de l'Union, à condition que leur transfert soit effectué conformément au règlement (CE) ***nº 1013/2006***.	(66) Les véhicules hors d'usage sont classés comme des déchets dangereux et ne peuvent pas être exportés vers des pays non membres de l'OCDE. Les véhicules hors d'usage dépollués peuvent toujours être traités en dehors de l'Union, à condition que leur transfert soit effectué conformément au règlement (CE) ***2024/1157***. ***Les autorités compétentes au sein des États membres devraient autoriser l'inspection des transferts de véhicules d'occasion soupçonnés d'être en réalité des véhicules hors d'usage et, le cas échéant, facturer le coût des analyses, des inspections et de l'entreposage aux producteurs, aux tierces parties agissant en leur nom ou à tout autre individu chargé de l'organisation du transfert.***

Or. en

Amendement 393
Radan Kanev

Proposition de règlement
Considérant 66 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(66 bis) L'exportation de déchets métalliques de valeur, y compris ceux issus de véhicules d'occasion et hors

d'usage, vers des pays tiers représente une perte de matières premières essentielles indispensables à l'industrie manufacturière et de la défense de l'Union. Par conséquent, l'Union doit reconnaître que la rétention des déchets de haute qualité joue un rôle essentiel dans la réalisation de ses objectifs en matière d'économie circulaire pour ce qui est de l'approvisionnement en matière première, de la compétitivité industrielle et de la protection de l'environnement. La Commission devrait dès lors envisager des mesures afin de retenir et de recycler davantage de déchets métalliques de haute qualité au sein de l'Union, de sorte à renforcer la durabilité et la résilience de ses industries manufacturière et lourde. Ces mesures devraient également examiner les règles en matière d'exportation des véhicules d'occasion et ne devraient pas limiter cet examen à l'élaboration de critères d'équivalence fondés sur la gestion des déchets et les pratiques environnementales.

Or. en

Amendement 394
Alexandr Vondra

Proposition de règlement
Considérant 67

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(67) En cas de transfert d'un véhicule hors d'usage depuis l'Union vers un pays tiers, l'exportateur devrait fournir des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente du pays de destination, confirmant que les conditions de traitement sont ***pour l'essentiel*** équivalentes aux exigences du présent règlement et aux exigences en matière de santé humaine et de protection de l'environnement énoncées dans d'autres	(67) En cas de transfert d'un véhicule hors d'usage depuis l'Union vers un pays tiers, l'exportateur devrait fournir des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente du pays de destination, confirmant que les conditions de traitement sont ***considérées comme étant*** équivalentes aux exigences du présent règlement et aux exigences en matière de santé humaine et de protection de l'environnement énoncées dans d'autres

actes législatifs de l'Union, conformément au règlement (UE) ***[nouveau règlement sur les transferts de déchets]***.	actes législatifs de l'Union, conformément au règlement (UE) ***2024/1157***.

Or. en

Justification

Il est essentiel de garantir des conditions équitables telles qu'établies dans le règlement (UE) 2024/1157 sur les transferts de déchets afin de protéger la santé humaine, l'environnement dans les pays en développement ainsi que la compétitivité de l'industrie européenne. L'exportation de déchets ne devrait avoir lieu que si les pays destinataires répondent à des normes équivalentes aux normes européennes et sont en mesure de récupérer efficacement les matériaux.

Amendement 395
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 67

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(67) En cas de transfert d'un véhicule hors d'usage depuis l'Union vers un pays tiers, l'exportateur devrait fournir des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente du pays de destination, confirmant que les conditions de traitement sont ***pour l'essentiel*** équivalentes aux exigences du présent règlement et aux exigences en matière de santé humaine et de protection de l'environnement énoncées dans d'autres actes législatifs de l'Union, conformément au règlement (UE) [nouveau règlement sur les transferts de déchets].	(67) En cas de transfert d'un véhicule hors d'usage depuis l'Union vers un pays tiers, l'exportateur devrait fournir des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente du pays de destination, confirmant que les conditions de traitement sont équivalentes aux exigences du présent règlement et aux exigences en matière de santé humaine et de protection de l'environnement énoncées dans d'autres actes législatifs de l'Union, conformément au règlement (UE) [nouveau règlement sur les transferts de déchets].

Or. en

Justification

L'amendement vise à reprendre le libellé du règlement sur les transferts de déchets.

Amendement 396
Jonas Sjöstedt

Proposition de règlement
Considérant 67

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(67) En cas de transfert d'un véhicule hors d'usage depuis l'Union vers un pays tiers, l'exportateur devrait fournir des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente du pays de destination, confirmant que les conditions de traitement sont ***pour l'essentiel*** équivalentes aux exigences du présent règlement et aux exigences en matière de santé humaine et de protection de l'environnement énoncées dans d'autres actes législatifs de l'Union, conformément au règlement (UE) [nouveau règlement sur les transferts de déchets].	(67) En cas de transfert d'un véhicule hors d'usage depuis l'Union vers un pays tiers, l'exportateur devrait fournir des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente du pays de destination, confirmant que les conditions de traitement sont équivalentes aux exigences du présent règlement et aux exigences en matière de santé humaine et de protection de l'environnement énoncées dans d'autres actes législatifs de l'Union, conformément au règlement (UE) [nouveau règlement sur les transferts de déchets].

Or. en

Amendement 397
Pietro Fiocchi

Proposition de règlement
Considérant 67

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(67) En cas de transfert d'un véhicule hors d'usage depuis l'Union vers un pays tiers, l'exportateur devrait fournir des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente du pays de destination, confirmant que les conditions de traitement sont pour l'essentiel équivalentes aux exigences du présent règlement et aux exigences en matière de santé humaine et de protection de l'environnement énoncées dans d'autres actes législatifs de l'Union, conformément au règlement (UE) ***[nouveau règlement***	(67) En cas de transfert d'un véhicule hors d'usage depuis l'Union vers un pays tiers, l'exportateur devrait fournir des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente du pays de destination, confirmant que les conditions de traitement sont pour l'essentiel ***considérées comme étant*** équivalentes aux exigences du présent règlement et aux exigences en matière de santé humaine et de protection de l'environnement énoncées dans d'autres actes législatifs de l'Union, conformément au règlement (UE)

sur les transferts de déchets]. ***2024/1157***.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 67

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(67) En cas de transfert d'un véhicule hors d'usage depuis l'Union vers un pays tiers, l'exportateur devrait fournir des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente du pays de destination, confirmant que les conditions de traitement sont ***pour l'essentiel*** équivalentes aux exigences du présent règlement et aux exigences en matière de santé ***humaine*** et de protection de l'environnement énoncées dans d'autres actes législatifs de l'Union, conformément au règlement (UE) [nouveau règlement sur les transferts de déchets].	(67) En cas de transfert d'un véhicule hors d'usage depuis l'Union vers un pays tiers, l'exportateur devrait fournir des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente du pays de destination, confirmant que les conditions de traitement sont équivalentes aux exigences du présent règlement et aux exigences en matière de santé et de protection de l'environnement énoncées dans d'autres actes législatifs de l'Union, conformément au règlement (UE) [nouveau règlement sur les transferts de déchets].

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 68

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(68) Pour faire en sorte que les véhicules hors d'usage soient traités de manière durable sur le plan environnemental, il importe que le statut d'un véhicule soit clairement établi tout au long de son cycle de vie, en particulier dans les situations où	(68) Pour faire en sorte que les véhicules hors d'usage soient traités de manière durable sur le plan environnemental, il importe que le statut d'un véhicule soit clairement établi tout au long de son cycle de vie, en particulier dans les situations où

il est nécessaire de distinguer les véhicules d'occasion des véhicules hors d'usage. Un propriétaire de véhicule qui a l'intention de transférer la propriété d'un véhicule d'occasion devrait notamment être tenu de démontrer que le véhicule n'est pas un véhicule hors d'usage. ***Pour évaluer le statut d'un véhicule d'occasion, le propriétaire du véhicule, les autres opérateurs économiques et les autorités compétentes devraient vérifier si certains critères permettant de déterminer si le véhicule concerné est ou non un véhicule hors d'usage sont remplis. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe I, qui fixe les critères permettant de déterminer quand un véhicule doit être considéré comme un véhicule hors d'usage.***

il est nécessaire de distinguer les véhicules d'occasion des véhicules hors d'usage. Un propriétaire de véhicule qui a l'intention de transférer la propriété d'un véhicule d'occasion devrait notamment être tenu de démontrer que le véhicule n'est pas un véhicule hors d'usage.

Or. fr

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

Proposition de règlement
Considérant 68

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(68) Pour faire en sorte que les véhicules hors d'usage soient traités de manière durable sur le plan environnemental, il importe que le statut d'un véhicule soit clairement établi tout au long de son cycle de vie, en particulier dans les situations où il est nécessaire de distinguer les véhicules d'occasion des véhicules hors d'usage. Un propriétaire de véhicule qui a l'intention de transférer la propriété d'un véhicule d'occasion devrait ***notamment être tenu de***	(68) Pour faire en sorte que les véhicules hors d'usage soient traités de manière durable sur le plan environnemental, il importe que le statut d'un véhicule soit clairement établi tout au long de son cycle de vie, en particulier dans les situations où il est nécessaire de distinguer les véhicules d'occasion des véhicules hors d'usage. Un propriétaire de véhicule qui a l'intention de transférer la propriété d'un véhicule d'occasion devrait ***fournir les documents à***

démontrer que le véhicule n'est pas un véhicule hors d'usage. ***Pour évaluer le statut d'un véhicule d'occasion, le propriétaire du véhicule, les autres opérateurs économiques et*** les autorités compétentes ***devraient vérifier si certains critères permettant de déterminer si le*** véhicule ***concerné est ou non un véhicule*** hors d'usage ***sont remplis***. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe I, qui fixe les critères permettant de déterminer quand un véhicule doit être considéré comme un véhicule hors d'usage.

toute personne physique ou morale ayant l'intention d'acquérir le véhicule ou aux autorités compétentes qui prouvent que le véhicule n'est pas un véhicule hors d'usage. ***Parmi ces documents devraient figurer un certificat de contrôle technique valide ou, lorsque cela n'est pas possible, une évaluation effectuée conformément à l'annexe I et vérifiée par*** les autorités compétentes ***ou d'autres organismes agréés par les États membres. En cas de doute sur le fait qu'un*** véhicule ***d'occasion puisse être un véhicule*** hors d'usage***, les autorités compétentes ou les organismes agréés par les États membres devraient être habilités à exiger du propriétaire du véhicule qu'il présente des documents supplémentaires***. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe I, qui fixe les critères permettant de déterminer quand un véhicule doit être considéré comme un véhicule hors d'usage.

Or. en

Amendement 401
Beatrice Timgren

Proposition de règlement
Considérant 68

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(68) Pour faire en sorte que les véhicules hors d'usage soient traités de manière durable sur le plan environnemental, il importe que le statut d'un véhicule soit clairement établi tout au long de son cycle de vie, en particulier dans les situations où il est nécessaire de distinguer les véhicules d'occasion des véhicules hors d'usage. Un	(68) Pour faire en sorte que les véhicules hors d'usage soient traités de manière durable sur le plan environnemental, il importe que le statut d'un véhicule soit clairement établi tout au long de son cycle de vie, en particulier dans les situations où il est nécessaire de distinguer les véhicules d'occasion des véhicules hors d'usage. Un

propriétaire de véhicule qui a l'intention de transférer la propriété d'un véhicule d'occasion devrait notamment être tenu de démontrer que le véhicule n'est pas un véhicule hors d'usage. ***Pour évaluer le statut d'un véhicule d'occasion,*** le propriétaire du véhicule***, les autres opérateurs économiques et*** les autorités compétentes ***devraient vérifier si certains critères permettant de déterminer si*** le véhicule ***concerné est ou non un véhicule hors d'usage sont remplis. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe I, qui fixe les critères permettant de déterminer quand un véhicule doit être considéré comme un véhicule hors d'usage***.

propriétaire de véhicule qui a l'intention de transférer la propriété d'un véhicule d'occasion devrait notamment être tenu de démontrer que le véhicule n'est pas un véhicule hors d'usage. ***Toutefois, la charge de la preuve ne devrait pas reposer de façon disproportionnée sur*** le propriétaire du véhicule***. Des documents supplémentaires ne devraient être requis que si*** les autorités compétentes ***prouvent de façon claire et substantielle que le véhicule répond aux critères de définition d'un véhicule hors d'usage. En l'absence de telles preuves, un véhicule d'occasion devrait être présumé propre à la revente ou à l'exportation, ce qui permet d'éviter d'inutiles obstacles bureaucratiques susceptibles d'entraver des transactions légales et d'accroître les coûts pour les consommateurs***.

Or. en

Amendement 402
Beatrice Timgren

Proposition de règlement
Considérant 69

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(69) Le plan d'action de l'UE: Le plan d'action de l'UE intitulé «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols»[59] a souligné la nécessité pour la Commission de proposer de nouvelles mesures pour réduire l'empreinte environnementale extérieure de l'Union liée à l'exportation de véhicules hors d'usage et de véhicules d'occasion. Étant donné que l'exportation de véhicules d'occasion pose d'importants problèmes en matière d'environnement et de santé publique***, comme le démontre le programme des Nations unies pour l'environnement[60],*** et que l'Union est le	(69) Le plan d'action de l'UE: Le plan d'action de l'UE intitulé «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols»[59] a souligné la nécessité pour la Commission de proposer de nouvelles mesures pour réduire l'empreinte environnementale extérieure de l'Union liée à l'exportation de véhicules hors d'usage et de véhicules d'occasion. Étant donné que l'exportation de véhicules d'occasion pose d'importants problèmes en matière d'environnement et de santé publique et que l'Union est le premier exportateur mondial de véhicules d'occasion, il est nécessaire d'établir des

premier exportateur mondial de véhicules d'occasion, il est nécessaire d'établir des exigences spécifiques au niveau de l'Union régissant l'exportation de véhicules d'occasion ***[depuis l'Union]***. ***Les exigences devraient être fondées sur des critères objectifs, selon lesquels un véhicule d'occasion n'est pas un véhicule hors d'usage et doit être conforme aux exigences de contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil[61]. Ces exigences devraient permettre de garantir que seuls les véhicules d'occasion aptes à circuler sur les routes de l'Union puissent être exportés vers un pays tiers, réduisant ainsi les risques que l'exportation de véhicules d'occasion depuis l'Union contribue à la pollution atmosphérique ou aux accidents de la route dans les pays tiers***. ***Afin de permettre aux autorités douanières de vérifier que ces exigences sont respectées lors de l'exportation, toute personne exportant un véhicule d'occasion devrait être tenue de leur fournir le numéro d'identification du véhicule ainsi qu'une déclaration confirmant que le véhicule d'occasion n'est pas un véhicule hors d'usage et qu'il est considéré comme conforme aux exigences de contrôle technique.***

exigences spécifiques au niveau de l'Union régissant l'exportation de véhicules d'occasion. ***Toutefois, de telles mesures ne devraient pas faire peser une charge administrative disproportionnée sur les propriétaires de véhicule ou les entreprises qui se livrent à des échanges commerciaux légitimes. Les véhicules ne devraient pas faire l'objet de restrictions en matière d'exportation à moins d'avoir été formellement classés comme des véhicules hors d'usage à l'issue d'une décision juridiquement contraignante suivant la procédure établie. Les évaluations automatisées ou les classifications présomptives ne devraient pas constituer des motifs de refus de droits d'exportation***.

---

[59] COM(2021) 400.

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

[61] Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

---

[59] COM(2021) 400.

Or. en

Amendement 403
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 69

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(69) Le plan d'action de l'UE: Le plan d'action de l'UE intitulé «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols»[59] a souligné la nécessité pour la Commission de proposer de nouvelles mesures pour réduire l'empreinte environnementale extérieure de l'Union liée à l'exportation de véhicules hors d'usage et de véhicules d'occasion. Étant donné que l'exportation de véhicules d'occasion pose d'importants problèmes en matière d'environnement et de santé publique, comme le démontre le programme des Nations unies pour l'environnement[60], et que l'Union est le premier exportateur mondial de véhicules d'occasion, il est nécessaire d'établir des exigences spécifiques au niveau de l'Union régissant l'exportation de véhicules d'occasion [depuis l'Union]. Les exigences devraient être fondées sur des critères objectifs, selon lesquels un véhicule d'occasion n'est pas un véhicule hors d'usage et doit être conforme aux exigences de contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil[61]. Ces exigences devraient permettre de garantir que seuls les véhicules d'occasion aptes à circuler sur les routes de l'Union puissent être exportés vers un pays tiers, réduisant ainsi les risques que l'exportation de véhicules d'occasion depuis l'Union contribue à la pollution atmosphérique ou aux accidents de la route dans les pays tiers. Afin de permettre aux autorités douanières de vérifier que ces exigences sont respectées lors de l'exportation, toute personne exportant un véhicule d'occasion devrait être tenue de leur fournir le numéro	(69) Le plan d'action de l'UE: Le plan d'action de l'UE intitulé «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols»[59] a souligné la nécessité pour la Commission de proposer de nouvelles mesures pour réduire l'empreinte environnementale extérieure de l'Union liée à l'exportation de véhicules hors d'usage et de véhicules d'occasion. Étant donné que l'exportation de véhicules d'occasion pose d'importants problèmes en matière d'environnement et de santé publique, comme le démontre le programme des Nations unies pour l'environnement[60], et que l'Union est le premier exportateur mondial de véhicules d'occasion, il est nécessaire d'établir des exigences spécifiques au niveau de l'Union régissant l'exportation de véhicules d'occasion [depuis l'Union]. Les exigences devraient être fondées sur des critères objectifs, selon lesquels un véhicule d'occasion n'est pas un véhicule hors d'usage et doit être conforme aux exigences de contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil[61] ***ainsi qu'à certaines normes environnementales et limites d'émission***. Ces exigences devraient permettre de garantir que seuls les véhicules d'occasion aptes à circuler sur les routes de l'Union puissent être exportés vers un pays tiers, réduisant ainsi les risques que l'exportation de véhicules d'occasion depuis l'Union contribue à la pollution atmosphérique ou aux accidents de la route dans les pays tiers. Afin de permettre aux autorités douanières de vérifier que ces exigences sont respectées lors de l'exportation, toute

d'identification du véhicule ***ainsi qu'une*** déclaration confirmant que le véhicule d'occasion n'est pas un véhicule hors d'usage ***et qu'il est considéré comme conforme aux exigences de*** contrôle technique.

personne exportant un véhicule d'occasion devrait être tenue de leur fournir le numéro d'identification du véhicule**,** déclaration confirmant que le véhicule d'occasion n'est pas un véhicule hors d'usage ***ainsi qu'un certificat de*** contrôle technique. ***En outre, il convient d'établir des limites relatives à l'âge des véhicules pouvant être exportés. Cela permettra d'éviter que les véhicules les plus polluants et nuisibles pour la santé humaine ne soient exportés vers des pays tiers.***

---

[59] COM(2021) 400.

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

[61] Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

[59] COM(2021) 400.

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

[61] Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 69

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(69) Le plan d'action de l'UE: Le plan d'action de l'UE intitulé «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols»59 a souligné la nécessité pour la Commission de proposer de nouvelles mesures pour réduire l'empreinte environnementale extérieure de l'Union liée à l'exportation de véhicules hors d'usage et de véhicules d'occasion. Étant	(69) Le plan d'action de l'UE: Le plan d'action de l'UE intitulé «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols»59 a souligné la nécessité pour la Commission de proposer de nouvelles mesures pour réduire l'empreinte environnementale extérieure de l'Union liée à l'exportation de véhicules hors d'usage et de véhicules d'occasion. Étant

donné que l'exportation de véhicules d'occasion pose d'importants problèmes en matière d'environnement et de santé publique, comme le démontre le programme des Nations unies pour l'environnement[60], et que l'Union est le premier exportateur mondial de véhicules d'occasion, il est nécessaire d'établir des exigences spécifiques au niveau de l'Union régissant l'exportation de véhicules d'occasion [depuis l'Union]. Les exigences devraient être fondées sur des critères objectifs, selon lesquels un véhicule d'occasion n'est pas un véhicule hors d'usage et doit être conforme aux exigences de contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil[61]. Ces exigences devraient permettre de garantir que seuls les véhicules d'occasion aptes à circuler sur les routes de l'Union puissent être exportés vers un pays tiers, réduisant ainsi les risques que l'exportation de véhicules d'occasion depuis l'Union contribue à la pollution atmosphérique ou aux accidents de la route dans les pays tiers. Afin de permettre aux autorités douanières de vérifier que ces exigences sont respectées lors de l'exportation, toute personne exportant un véhicule d'occasion devrait être tenue de leur fournir le numéro d'identification du véhicule ainsi qu'une déclaration confirmant que le véhicule d'occasion n'est pas un véhicule hors d'usage et qu'il est considéré comme conforme aux exigences de contrôle technique.

donné que l'exportation de véhicules d'occasion pose d'importants problèmes en matière d'environnement et de santé publique, comme le démontre le programme des Nations unies pour l'environnement[60], et que l'Union est le premier exportateur mondial de véhicules d'occasion, il est nécessaire d'établir des exigences spécifiques au niveau de l'Union régissant l'exportation de véhicules d'occasion [depuis l'Union]. Les exigences devraient être fondées sur des critères objectifs, selon lesquels un véhicule d'occasion n'est pas un véhicule hors d'usage et doit être conforme aux exigences de contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil[61] ***et inclut dans un registre national de véhicules***. Ces exigences devraient permettre de garantir que seuls les véhicules d'occasion aptes à circuler sur les routes de l'Union puissent être exportés vers un pays tiers, réduisant ainsi les risques que l'exportation de véhicules d'occasion depuis l'Union contribue à la pollution atmosphérique ou aux accidents de la route dans les pays tiers. Afin de permettre aux autorités douanières de vérifier que ces exigences sont respectées lors de l'exportation, toute personne exportant un véhicule d'occasion devrait être tenue de leur fournir le numéro d'identification du véhicule ainsi qu'une déclaration confirmant que le véhicule d'occasion n'est pas un véhicule hors d'usage et qu'il est considéré comme conforme aux exigences de contrôle technique.

---

[59] COM(2021) 400.

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

[61] Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique

59 COM(2021) 400.

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

61 Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique

des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

Or. en

Amendement 405
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 70

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(70) Il est important de mettre en place un mécanisme permettant de vérifier efficacement la conformité des véhicules d'occasion avec les exigences d'exportation ***sans entraver les échanges entre l'Union et les pays tiers***. Il convient donc que la Commission mette en place un système électronique permettant aux autorités des États membres d'échanger en temps réel des informations sur le numéro d'identification du véhicule et les résultats du contrôle technique des véhicules d'occasion destinés à l'exportation. Compte tenu de ses caractéristiques et fonctionnalités existantes liées au partage, entre les autorités chargées de l'immatriculation des véhicules, d'informations relatives aux véhicules immatriculés dans l'Union, MOVE-HUB, une plateforme d'échange de messages, a été développée par la Commission afin d'interconnecter les registres électroniques nationaux des États membres. La plateforme héberge actuellement l'interconnexion des registres des entreprises de transport routier (ERRU), l'interconnexion des registres des permis de conduire (RESPER), l'interconnexion des registres de formation des conducteurs professionnels (ProDriveNet), la notification des défauts de contrôle routier des véhicules (RSI) et l'interconnexion des	(70) Il est important de mettre en place un mécanisme permettant de vérifier efficacement la conformité des véhicules d'occasion avec les exigences d'exportation. Il convient donc que la Commission mette en place un système électronique permettant aux autorités des États membres d'échanger en temps réel ***et de vérifier*** des informations sur le numéro d'identification du véhicule et les résultats du contrôle technique des véhicules d'occasion destinés à l'exportation. Compte tenu de ses caractéristiques et fonctionnalités existantes liées au partage, entre les autorités chargées de l'immatriculation des véhicules, d'informations relatives aux véhicules immatriculés dans l'Union, MOVE-HUB, une plateforme d'échange de messages, a été développée par la Commission afin d'interconnecter les registres électroniques nationaux des États membres. La plateforme héberge actuellement l'interconnexion des registres des entreprises de transport routier (ERRU), l'interconnexion des registres des permis de conduire (RESPER), l'interconnexion des registres de formation des conducteurs professionnels (ProDriveNet), la notification des défauts de contrôle routier des véhicules (RSI) et l'interconnexion des registres des cartes tachygraphiques de

registres des cartes tachygraphiques de conducteur (TACHOnet). Par conséquent, les fonctionnalités de MOVE-HUB devraient être étendues afin de permettre l'échange d'informations sur le numéro d'identification du véhicule ***et*** les résultats du contrôle technique des véhicules d'occasion destinés à l'exportation. Afin de permettre aux douanes de vérifier électroniquement et automatiquement si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation est conforme aux exigences d'exportation, le système électronique exploité par MOVE-HUB devrait être interconnecté avec l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes, conformément au règlement (UE) 2022/2399 du Parlement européen et du Conseil[62]. Ce règlement prévoit un cadre complet de contrôles automatisés, qui s'appliquent à une formalité non douanière spécifique de l'Union. Par conséquent, le présent règlement devrait établir les principaux éléments à contrôler, tandis que les aspects techniques de la mise en œuvre de ce contrôle seraient fixés dans le cadre du règlement (UE) 2022/2399.

[62] Règlement (UE) 2022/2399 du Parlement européen et du Conseil du 23 novembre 2022 établissant l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes et modifiant le règlement (UE) nº 952/2013 (JO L 317 du 9.12.2022, p. 1).

conducteur (TACHOnet). Par conséquent, les fonctionnalités de MOVE-HUB devraient être étendues afin de permettre l'échange d'informations sur le numéro d'identification du véhicule***,*** les résultats du contrôle technique des véhicules d'occasion destinés à l'exportation ***ainsi que leur conformité à certaines normes environnementales***. Afin de permettre aux douanes de vérifier électroniquement et automatiquement si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation est conforme aux exigences d'exportation, le système électronique exploité par MOVE-HUB devrait être interconnecté avec l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes, conformément au règlement (UE) 2022/2399 du Parlement européen et du Conseil[62]. Ce règlement prévoit un cadre complet de contrôles automatisés, qui s'appliquent à une formalité non douanière spécifique de l'Union. Par conséquent, le présent règlement devrait établir les principaux éléments à contrôler, tandis que les aspects techniques de la mise en œuvre de ce contrôle seraient fixés dans le cadre du règlement (UE) 2022/2399.

[62] Règlement (UE) 2022/2399 du Parlement européen et du Conseil du 23 novembre 2022 établissant l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes et modifiant le règlement (UE) nº 952/2013 (JO L 317 du 9.12.2022, p. 1).

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 73

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(73) Il importe que les autorités douanières soient en mesure d'effectuer des contrôles sur les véhicules d'occasion destinés à l'exportation conformément au règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil[63]. Une part importante des véhicules d'occasion quittant le territoire de l'Union sont destinés à des pays où des exigences en matière d'importation sont établies ou pourraient être établies, telles que des exigences relatives à l'âge du véhicule ou à ses ***émissions***. Il importe que les autorités douanières soient en mesure de vérifier électroniquement et automatiquement, au moyen de l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes, si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation est conforme à ces exigences, lorsque les informations relatives à ces exigences sont officiellement communiquées à la Commission par les pays tiers concernés. Aux fins de la protection de l'environnement et de la sécurité routière dans les pays tiers, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de ces exigences.	(73) Il importe que les autorités douanières soient en mesure d'effectuer des contrôles sur les véhicules d'occasion destinés à l'exportation conformément au règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil[63]. ***S'il n'existe à ce jour aucune condition spécifique à l'exportation de véhicules d'occasion depuis l'Union, les pays tiers introduisent de plus en plus de conditions spécifiques à l'importation de véhicules d'occasion, telles que des exigences relatives à l'âge et/ou aux normes d'émissions des véhicules.*** Une part importante des véhicules d'occasion quittant le territoire de l'Union sont destinés à des pays où des exigences en matière d'importation sont établies ou pourraient être établies, telles que des exigences relatives à l'âge du véhicule ou à ses ***normes en matière d'émission***. Il importe que les autorités douanières soient en mesure de vérifier électroniquement et automatiquement, au moyen de l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes, si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation est conforme à ces exigences, lorsque les informations relatives à ces exigences sont officiellement communiquées à la Commission par les pays tiers concernés. ***La Commission devrait publier et mettre à disposition des informations relatives à ces exigences introduites par des pays tiers.*** Aux fins de la protection de l'environnement et de la sécurité routière dans les pays tiers, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de ces exigences.
[63] Règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des	[63] Règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des

douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1).

douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1).

Or. en

Amendement 407
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 73

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(73) Il importe que les autorités douanières soient en mesure d'effectuer des contrôles sur les véhicules d'occasion destinés à l'exportation conformément au règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil[63]. Une part importante des véhicules d'occasion quittant le territoire de l'Union sont destinés à des pays où des exigences en matière d'importation sont établies ou pourraient être établies, telles que des exigences relatives à l'âge du véhicule ou à ses émissions. Il importe que les autorités douanières soient en mesure de vérifier électroniquement et automatiquement, au moyen de l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes, si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation est conforme à ces exigences, lorsque les informations relatives à ces exigences sont officiellement communiquées à la Commission par les pays tiers concernés. Aux fins de la protection de l'environnement et de la sécurité routière dans les pays tiers, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de ces exigences.	(73) Il importe que les autorités douanières soient en mesure d'effectuer des contrôles sur les véhicules d'occasion destinés à l'exportation conformément au règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil[63]. ***Il convient donc de définir une zone de contrôle prioritaire afin de permettre de renforcer les contrôles douaniers et de coordonner l'action des autorités douanières.*** Une part importante des véhicules d'occasion quittant le territoire de l'Union sont destinés à des pays où des exigences en matière d'importation sont établies ou pourraient être établies, telles que des exigences relatives à l'âge du véhicule ou à ses émissions. Il importe que les autorités douanières soient en mesure de vérifier électroniquement et automatiquement, au moyen de l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes ***ou de contrôles douaniers spécifiques***, si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation est conforme à ces exigences, lorsque les informations relatives à ces exigences sont officiellement communiquées à la Commission par les pays tiers concernés. Aux fins de la protection de l'environnement et de la sécurité routière dans les pays tiers, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne

la fixation de ces exigences.

[63] Règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1).

[63] Règlement (UE) nº 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1).

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 76

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(76) Les inspections devraient porter sur le respect des dispositions relatives à l'exportation des véhicules d'occasion et au traitement des véhicules hors d'usage. Chaque année, les inspections devraient couvrir au moins 10 % des installations de traitement agréées et des opérateurs. Les sites des opérateurs de réparation et d'entretien devraient également faire l'objet d'une inspection. Il convient de souligner que les inspections effectuées au titre du présent règlement devraient compléter les inspections portant sur le transfert de véhicules hors d'usage, qui sont réglementées de manière exhaustive dans le règlement (UE) 2024/1157. Le règlement sur les transferts de déchets	(76) Les inspections devraient porter sur le respect des dispositions relatives à l'exportation des véhicules d'occasion et au traitement des véhicules hors d'usage. Chaque année, les inspections devraient couvrir au moins 10 % des installations de traitement agréées et des opérateurs. Les sites des opérateurs de réparation et d'entretien***, les points de collecte ainsi que d'autres installations et opérateurs économiques susceptibles de traiter des véhicules hors d'usage ou de vendre des véhicules d'occasion ou leurs pièces et composants,*** devraient également faire l'objet d'une inspection. Il convient de souligner que les inspections effectuées au titre du présent règlement devraient compléter les inspections portant sur le transfert de véhicules hors d'usage, qui sont réglementées de manière exhaustive dans le règlement (UE) 2024/1157. Le règlement sur les transferts de déchets

Or. en

Amendement 409
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 76

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(76) Les inspections devraient porter sur le respect des dispositions relatives à l'exportation des véhicules d'occasion et au traitement des véhicules hors d'usage. Chaque année, les inspections devraient couvrir au moins ***10*** % des installations de traitement agréées et des opérateurs. Les sites des opérateurs de réparation et d'entretien devraient également faire l'objet d'une inspection. Il convient de souligner que les inspections effectuées au titre du présent règlement devraient compléter les inspections portant sur le transfert de véhicules hors d'usage, qui sont réglementées de manière exhaustive dans le règlement (UE) 2024/1157. Le règlement sur les transferts de déchets	(76) Les inspections devraient porter sur le respect des dispositions relatives à l'exportation des véhicules d'occasion et au traitement des véhicules hors d'usage. Chaque année, les inspections devraient couvrir au moins ***20*** % des installations de traitement agréées et des opérateurs. Les sites des opérateurs de réparation et d'entretien devraient également faire l'objet d'une inspection. Il convient de souligner que les inspections effectuées au titre du présent règlement devraient compléter les inspections portant sur le transfert de véhicules hors d'usage, qui sont réglementées de manière exhaustive dans le règlement (UE) 2024/1157. Le règlement sur les transferts de déchets

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 77

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(77) Les États membres devraient mettre en place des mécanismes de coopération aux niveaux national et international afin que les inspections puissent se dérouler de manière efficace. Ces mécanismes devraient permettre l'échange des données relatives à l'immatriculation des véhicules, qui sont nécessaires pour suivre les véhicules et vérifier s'ils ont fait l'objet d'un traitement approprié à l'étape de la fin	(77) Les États membres devraient mettre en place des mécanismes de coopération aux niveaux national et international afin que les inspections puissent se dérouler de manière efficace***, dans le but de prévenir et de détecter plus facilement le traitement et l'exportation de façon illégale de véhicules hors d'usage, ainsi que de remédier définitivement au problème des «véhicules disparus»***. Ces mécanismes

de vie.	devraient permettre l'échange des données relatives à l'immatriculation des véhicules, qui sont nécessaires pour suivre les véhicules et vérifier s'ils ont fait l'objet d'un traitement approprié à l'étape de la fin de vie.

Or. en

Amendement 411
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 78

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(78) Toutes les mesures d'exécution nécessaires devraient être prises par les États membres pour lutter contre le traitement illégal des véhicules hors d'usage, afin de prévenir les dommages causés à l'environnement ou à la santé humaine par ces activités. Tout établissement ou toute entreprise procédant au traitement de véhicules hors d'usage sans autorisation valable ou en violation des conditions ou exigences énoncées dans l'autorisation devrait donc faire l'objet de sanctions. Les États membres devraient également envisager d'autres mesures, telles que le retrait de l'autorisation ou la suspension des activités de l'opérateur, afin de garantir le respect du présent règlement.	(78) Toutes les mesures d'exécution nécessaires devraient être prises par les États membres pour lutter contre le traitement illégal des véhicules hors d'usage, afin de prévenir les dommages causés à l'environnement ou à la santé humaine par ces activités***, ainsi que de remédier au problème des «véhicules disparus» et de l'exportation de véhicules non conformes***. Tout établissement ou toute entreprise procédant au traitement de véhicules hors d'usage sans autorisation valable ou en violation des conditions ou exigences énoncées dans l'autorisation devrait donc faire l'objet de sanctions. Les États membres devraient également envisager d'autres mesures, telles que le retrait de l'autorisation ou la suspension des activités de l'opérateur, afin de garantir le respect du présent règlement.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 78

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(78) Toutes les mesures d'exécution nécessaires devraient être prises par les États membres pour lutter contre le traitement illégal des véhicules hors d'usage, afin de prévenir les dommages causés à l'environnement ou à la santé ***humaine*** par ces activités. Tout établissement ou toute entreprise procédant au traitement de véhicules hors d'usage sans autorisation valable ou en violation des conditions ou exigences énoncées dans l'autorisation devrait donc faire l'objet de sanctions. Les États membres devraient également envisager d'autres mesures, telles que le retrait de l'autorisation ou la suspension des activités de l'opérateur, afin de garantir le respect du présent règlement.	(78) Toutes les mesures d'exécution nécessaires devraient être prises par les États membres pour lutter contre le traitement illégal des véhicules hors d'usage, afin de prévenir les dommages causés à l'environnement ou à la santé par ces activités. Tout établissement ou toute entreprise procédant au traitement de véhicules hors d'usage sans autorisation valable ou en violation des conditions ou exigences énoncées dans l'autorisation devrait donc faire l'objet de sanctions. Les États membres devraient également envisager d'autres mesures, telles que le retrait de l'autorisation ou la suspension des activités de l'opérateur, afin de garantir le respect du présent règlement.

Or. en

Amendement 413
Sara Matthieu, David Cormand

Proposition de règlement
Considérant 78 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(78 bis) Afin de garantir une coopération efficace entre les États membres, il convient d'établir un réseau de coordination pour l'exécution de la législation, placé sous la supervision de la Commission. Ce réseau devrait avoir pour objectif d'aborder les problèmes récurrents en matière d'exécution de la législation, d'échanger les bonnes pratiques et d'envisager un cadre harmonisé pour l'adoption de mesures correctives et de sanctions.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 86

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(86) Les véhicules disparus ont été reconnus comme l'une des principales difficultés de mise en œuvre de la directive 2000/53/CE. L'absence de système efficace permettant l'échange en temps réel d'informations entre les États membres sur la situation d'immatriculation des véhicules nuit à la traçabilité et a été pointée comme une cause du nombre élevé de «véhicules disparus» dans l'Union. Pour y remédier, la Commission devrait proposer une révision de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules[67]. Cette révision devrait imposer aux États membres l'obligation d'enregistrer au format électronique, pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, les données permettant de documenter correctement les raisons pour lesquelles l'immatriculation d'un véhicule a été annulée, en particulier si un véhicule a été traité comme véhicule hors d'usage dans une installation de traitement agréée, réimmatriculé dans un autre État membre, exporté vers un pays tiers en dehors de l'Union, ou volé. En outre, afin d'empêcher le démontage ou l'exportation illégaux de véhicules qui ont été temporairement radiés, les propriétaires de véhicules devraient être tenus de signaler rapidement tout changement de propriété à l'autorité nationale chargée de l'immatriculation des véhicules. Ces modifications complètent et renforcent les exigences actuelles imposées aux États membres en matière d'enregistrement électronique des données relatives à tous	(86) Les véhicules disparus ont été reconnus comme l'une des principales difficultés de mise en œuvre de la directive 2000/53/CE. L'absence de système efficace permettant l'échange en temps réel d'informations entre les États membres sur la situation d'immatriculation des véhicules nuit à la traçabilité et a été pointée comme une cause du nombre élevé de «véhicules disparus» dans l'Union. Pour y remédier, la Commission devrait proposer ***dans un délai raisonnable*** une révision de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules[67]. Cette révision devrait imposer aux États membres l'obligation d'enregistrer au format électronique, pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, les données permettant de documenter correctement les raisons pour lesquelles l'immatriculation d'un véhicule a été annulée, en particulier si un véhicule a été traité comme véhicule hors d'usage dans une installation de traitement agréée, réimmatriculé dans un autre État membre, exporté vers un pays tiers en dehors de l'Union, ou volé. En outre, afin d'empêcher le démontage ou l'exportation illégaux de véhicules qui ont été temporairement radiés, les propriétaires de véhicules devraient être tenus de signaler rapidement tout changement de propriété à l'autorité nationale chargée de l'immatriculation des véhicules. Ces modifications complètent et renforcent les exigences actuelles imposées aux États membres en matière d'enregistrement électronique des données relatives à tous

les véhicules immatriculés sur leur territoire.	les véhicules immatriculés sur leur territoire.
[67] Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).	[67] Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 87

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(87) Compte tenu de la nécessité de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et de tenir compte des progrès scientifiques, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement et son incidence sur le fonctionnement du marché unique et sur l'environnement. La Commission devrait inclure, dans son rapport, une évaluation des dispositions relatives à la conception des véhicules neufs, y compris les objectifs en matière de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité, à la gestion des véhicules hors d'usage, y compris les objectifs de recyclage, et aux sanctions, ainsi qu'une évaluation de la nécessité et de la faisabilité d'étendre le champ d'application du présent règlement à certains véhicules de catégorie L, aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques. Cette évaluation devrait porter non seulement sur les aspects relatifs au traitement des véhicules hors d'usage, mais aussi sur la pertinence et la valeur ajoutée de l'établissement d'exigences en matière	(87) Compte tenu de la nécessité de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et de tenir compte des progrès scientifiques, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement et son incidence sur le fonctionnement du marché unique et sur l'environnement. La Commission devrait inclure, dans son rapport, une évaluation des dispositions relatives à la conception des véhicules neufs, y compris les objectifs en matière de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité, à la gestion des véhicules hors d'usage, y compris les objectifs de recyclage, et aux sanctions, ainsi qu'une évaluation de la nécessité et de la faisabilité d'étendre le champ d'application du présent règlement à certains véhicules de catégorie L, aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques. Cette évaluation devrait porter non seulement sur les aspects relatifs au traitement des véhicules hors d'usage, mais aussi sur la pertinence et la valeur ajoutée de l'établissement d'exigences en matière de conception ***ainsi que sur l'incidence***

de conception.

des mesures visant à remédier au problème des «véhicules disparus», notamment le traitement et l'exportation de façon illégale de véhicules hors d'usage.

Or. en

Amendement 416
Laurent Castillo

Proposition de règlement
Considérant 87

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(87) Compte tenu de la nécessité de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et de tenir compte des progrès scientifiques, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement et son incidence sur le fonctionnement du marché unique et sur l'environnement. La Commission devrait inclure, dans son rapport, une évaluation des dispositions relatives à la conception des véhicules neufs, y compris les objectifs en matière de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité, à la gestion des véhicules hors d'usage, y compris les objectifs de recyclage, et aux sanctions, ainsi qu'une évaluation de la nécessité et de la faisabilité d'étendre le champ d'application du présent règlement à certains véhicules de catégorie L, aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques. Cette évaluation devrait porter non seulement sur les aspects relatifs au traitement des véhicules hors d'usage, mais aussi sur la pertinence et la valeur ajoutée de l'établissement d'exigences en matière de conception.	(87) Compte tenu de la nécessité de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et de tenir compte des progrès scientifiques, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement et son incidence sur le fonctionnement du marché unique et sur l'environnement***, dans lequel est abordée également la question de l'exportation, y compris du transfert illégal***. La Commission devrait inclure, dans son rapport, une évaluation des dispositions relatives à la conception des véhicules neufs, y compris les objectifs en matière de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité, à la gestion des véhicules hors d'usage, y compris les objectifs de recyclage, et aux sanctions, ainsi qu'une évaluation de la nécessité et de la faisabilité d'étendre le champ d'application du présent règlement à certains véhicules de catégorie L, aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques. Cette évaluation devrait porter non seulement sur les aspects relatifs au traitement des véhicules hors d'usage, mais aussi sur la pertinence et la valeur ajoutée de l'établissement d'exigences en matière de conception.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 95

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(95) L'application de toutes les dispositions concernant les véhicules des catégories ***L3e-L7***e, M_2, M_3, N_2, N_3 et O devrait être reportée afin de laisser aux opérateurs suffisamment de temps pour se conformer aux nouvelles exigences. Cela est particulièrement important en ce qui concerne les autorisations des installations de traitement agréées qui sont capables de dépolluer ces véhicules et de procéder ensuite à leur traitement.	(95) L'application de toutes les dispositions concernant les véhicules des catégories ***L1e-L7***e, M_2, M_3, N_2, N_3 et O devrait être reportée afin de laisser aux opérateurs suffisamment de temps pour se conformer aux nouvelles exigences. Cela est particulièrement important en ce qui concerne les autorisations des installations de traitement agréées qui sont capables de dépolluer ces véhicules et de procéder ensuite à leur traitement.

Or. en

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

Proposition de règlement
Considérant 97

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(97) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir contribuer au bon fonctionnement du marché unique, prévenir et réduire les effets néfastes découlant de la gestion des véhicules hors d'usage et assurer un niveau élevé de protection de la santé ***humaine*** et de l'environnement, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de la nécessité d'une harmonisation, l'être mieux	(97) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir contribuer au bon fonctionnement du marché unique, prévenir et réduire les effets néfastes découlant de la gestion des véhicules hors d'usage et assurer un niveau élevé de protection de la santé et de l'environnement, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de la nécessité d'une harmonisation, l'être mieux

au niveau de l’Union, celle-ci peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l’article 5 du traité sur l’Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu’énoncé audit article, le présent règlement n’excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

au niveau de l’Union, celle-ci peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l’article 5 du traité sur l’Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu’énoncé audit article, le présent règlement n’excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

Or. en