Parlamento europeo
2024-2029

Commissione per l'ambiente, il clima e la sicurezza alimentare
Commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori

2023/0284(COD)

24.2.2025

EMENDAMENTI
212 - 418

Progetto di relazione
Jens Gieseke, Paulius Saudargas
(PE768.004v01-00)

Norme di circolarità per la progettazione dei veicoli e gestione dei veicoli fuori uso, modifica dei regolamenti (UE) 2018/858 e (UE) 2019/1020 e abrogazione delle direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE

Proposta di regolamento
(COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))

Emendamento 212
Laurent Castillo

Proposta di regolamento
Visto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,	visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114 ***e l'articolo 192, paragrafo 1, in relazione agli articoli da 14 a 45 e agli articoli 46 e 48 del presente regolamento***,

Or. en

Emendamento 213
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Visto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare ***l'articolo*** 114,	visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare ***gli articoli*** 114 ***e 192***,

Or. en

Motivazione

La presente proposta riunisce la legislazione in materia di omologazione con l'articolo 114 quale base giuridica e la legislazione sui veicoli fuori uso con l'articolo 192 quale base giuridica. È pertanto opportuna una doppia base giuridica, come nel caso del regolamento sulle batterie.

Emendamento 214
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Visto 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare ***l'articolo*** 114,	visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare ***gli articoli*** 114 ***e 192***,

Or. en

Emendamento 215
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Proposta di regolamento
Considerando 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
(1) La comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 "Il Green Deal europeo"[37] ***("Green Deal europeo") delinea la strategia di crescita dell'Europa e*** mira a ***trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di*** un'economia ***moderna,*** efficiente sotto il profilo delle risorse ***e competitiva, che nel 2050 conseguirà l'azzeramento delle*** emissioni ***nette di gas a effetto serra e in cui*** la crescita economica ***sarà dissociata dal consumo delle risorse. Affinché le politiche di prodotto dell'Unione contribuiscano a ridurre le emissioni di carbonio a livello mondiale, è necessario garantire che i prodotti commercializzati e venduti nell'Unione siano di origine e fabbricazione sostenibili e che siano trattati in modo*** sostenibile ***alla fine del ciclo di vita***.	(1) La comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 "Il Green Deal europeo"[37] mira a ***creare*** un'economia ***più sostenibile ed*** efficiente sotto il profilo delle risorse***, ma non delinea una strategia di crescita convenzionale, in quanto dà priorità alla sostenibilità e agli interventi normativi rispetto alla crescita economica, alla creazione di posti di lavoro e alla competitività industriale. Una delle principali preoccupazioni è l'impatto che essa produce sull'industria automobilistica europea in cui i rigorosi obiettivi per le*** emissioni ***e gli obblighi in materia di elettrificazione esercitano una notevole pressione sulle case automobilistiche. I costruttori europei si trovano ad affrontare un'accesa concorrenza a livello mondiale, in particolare da parte della Cina e degli Stati Uniti dove le sovvenzioni statali e le politiche industriali offrono vantaggi strategici. Gli elevati costi della transizione alla produzione di veicoli elettrici possono gravare in modo sproporzionato sulle piccole e medie imprese (PMI) che operano nella catena di approvvigionamento del settore automobilistico. Tale passaggio comporta***

il rischio di perdita di posti di lavoro e perturbazioni economiche, in quanto l'incertezza normativa pone ulteriori sfide per gli investimenti a lungo termine. Inoltre i costruttori che superano gli obiettivi di emissione di CO2 sono attualmente soggetti a multe di 95 EUR per grammo in eccesso per veicolo, che potrebbero costare all'industria miliardi di euro. Tali sanzioni pecuniarie sono intese a promuovere la riduzione delle emissioni, ma servono soltanto ad aumentare la pressione finanziaria sul settore, ostacolare gli investimenti nell'innovazione e pregiudicare la competitività. Sebbene le considerazioni ambientali siano importanti, le politiche devono essere concepite in modo da evitare di compromettere la forza del mercato, la resilienza industriale e l'accessibilità economica da parte dei consumatori. Si rende necessario un approccio equilibrato per incentivare l'innovazione e la sostenibilità, sostenendo nel contempo la crescita economica ***e la prosperità. La revisione della direttiva sui veicoli fuori uso dovrebbe rafforzare gli obblighi in materia di riciclaggio e di economia circolare in modo da consentire la competitività e la crescita*** sostenibile ***per i costruttori, i fornitori, le imprese di demolizione, le imprese di riciclaggio, i mercati dei rotami metallici, i consumatori, le autorità di regolamentazione , i gestori di rifiuti, le imprese di riciclaggio delle batterie per veicoli elettrici e i prestatori di servizi logistici, anziché imporre loro costi o oneri di conformità eccessivi***.

---

[37] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Il Green Deal europeo", COM(2019) 640 final.

---

[37] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Il Green Deal europeo", COM(2019) 640 final.

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

Proposta di regolamento
Considerando 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
(1) La comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 "Il Green Deal europeo"[37] ("Green Deal europeo") delinea la strategia di crescita dell'Europa e mira a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che nel 2050 conseguirà l'azzeramento delle emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dal consumo delle risorse. Affinché le politiche di prodotto dell'Unione contribuiscano a ridurre le emissioni di carbonio a livello mondiale, è necessario garantire che i prodotti commercializzati e venduti nell'Unione siano di origine e fabbricazione sostenibili e che siano trattati in modo sostenibile alla fine del ciclo di vita.	(1) La comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 "Il Green Deal europeo" ("Green Deal europeo")[37] delinea la strategia di crescita dell'Europa e mira a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che ***al più tardi*** nel 2050 ***("neutralità climatica") e rispettando al contempo i limiti del pianeta*** conseguirà l'azzeramento delle emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dal consumo delle risorse. Affinché le politiche di prodotto dell'Unione contribuiscano a ridurre le emissioni di carbonio a livello mondiale, è necessario garantire che i prodotti commercializzati e venduti nell'Unione siano di origine e fabbricazione sostenibili e che siano trattati in modo sostenibile alla fine del ciclo di vita.
[37] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Il Green Deal europeo", COM(2019) 640 final.	[37] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Il Green Deal europeo", COM(2019) 640 final.

Or. en

Emendamento 217
Anja Arndt

Proposta di regolamento
Considerando 1

Testo della Commissione	*Emendamento*
(1) La comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 "Il Green Deal europeo"[37] ("Green Deal europeo") delinea la strategia di ***crescita*** dell'Europa e mira a trasformare l'Unione in una società ***giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva***, che ***nel*** 2050 conseguirà l'azzeramento delle emissioni nette di gas a effetto serra ***e in cui la crescita economica sarà dissociata dal consumo delle risorse. Affinché le politiche di prodotto*** dell'Unione ***contribuiscano a ridurre le*** emissioni di carbonio ***a livello mondiale, è necessario garantire che i prodotti commercializzati e venduti nell'Unione siano di origine e fabbricazione sostenibili e che siano trattati in modo sostenibile alla fine del ciclo di vita***.	(1) La comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019 "Il Green Deal europeo"[37] ("Green Deal europeo") delinea la strategia di ***decrescita*** dell'Europa e mira a trasformare l'Unione in ***un'economia deindustrializzata con*** una società ***sempre più impoverita***, che ***a partire dal*** 2050 conseguirà ***presumibilmente*** l'azzeramento delle emissioni nette di gas a effetto serra***, ottenendo una riduzione mirata della produzione e del consumo. La politica economica*** dell'Unione ***farà sì che i prodotti richiesti saranno fabbricati in paesi terzi e dovranno essere importati. Non si prevede pertanto una riduzione significativa delle*** emissioni di carbonio.
[37] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Il Green Deal europeo", COM(2019) 640 final.	[37] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni "Il Green Deal europeo", COM(2019) 640 final.

Or. de

Emendamento 218
Beatrice Timgren

Proposta di regolamento
Considerando 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
(2) Il settore automobilistico concorre in modo significativo all'uso di energia e risorse materiali da parte dell'Unione, e di conseguenza al rilascio di gas a effetto serra. La produzione, nei paesi terzi, di veicoli che sono immessi sul mercato dell'Unione contribuisce alle emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, il che a sua volta ha un impatto ambientale negativo sull'Unione. ***Il passaggio dall'uso di combustibili fossili nei veicoli alla mobilità a emissioni zero, previsto dal pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %", è una delle condizioni indispensabili per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica a orizzonte 2050; esso infatti ridurrà le emissioni di gas a effetto serra del settore automobilistico legate alla fase di utilizzo dei veicoli. L'industria automobilistica è tra quelle in cui si usano maggiori quantità di alluminio primario, acciaio e plastica per la fabbricazione dei nuovi veicoli immessi sul mercato dell'Unione. L'uso di questi materiali, può tradursi in un forte impatto ambientale, associato all'energia necessaria per estrarli e lavorarli. L'impronta ambientale della fabbricazione di nuovi veicoli potrebbe aumentare a causa dell'attuale elettrificazione del parco veicoli e di un uso più diffuso dell'elettronica nei modelli futuri, che richiedono entrambi una quantità considerevole di materie prime critiche e strategiche e di metalli preziosi, come il rame e le terre rare. Il risultato di questi cambiamenti è che la fase di produzione dei veicoli potrebbe avere un'impronta ambientale maggiore rispetto alla fase di utilizzo. Inoltre le attuali norme del diritto dell'Unione relative alla gestione dei rifiuti comportano un recupero non ottimale delle risorse dai veicoli fuori uso, tanto che vi è un ampio margine per aumentare la quantità e la qualità di parti, componenti e materiali da destinare al riutilizzo, alla***	(2) Il settore automobilistico concorre in modo significativo all'uso di energia e risorse materiali da parte dell'Unione, e di conseguenza al rilascio di gas a effetto serra. La produzione, nei paesi terzi, di veicoli che sono immessi sul mercato dell'Unione contribuisce alle emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, il che a sua volta ha un impatto ambientale negativo sull'Unione. ***Un'economia realmente*** circolare ***dovrebbe conferire priorità all'estensione della durata di vita dei veicoli, al riutilizzo delle parti e alla riparabilità rispetto alla rottamazione prematura. Incoraggiare il ricondizionamento responsabile e l'esportazione di veicoli usati funzionanti anziché imporre rigide classificazioni per i veicoli fuori uso può contribuire a migliorare i risultati ambientali riducendo*** la necessità di ***una nuova produzione ed eccessiva generazione di rifiuti***.

rifabbricazione, al ricondizionamento e al riciclaggio a partire dai veicoli fuori uso. Per mitigare gli impatti ambientali e contribuire alla decarbonizzazione del settore, è necessario migliorare il funzionamento del mercato unico e dare maggiore impulso alla transizione dell'industria automobilistica verso un'economia circolare. Ciò è in linea con la comunicazione della Commissione dell'11 marzo 2020 "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare ***– Per un'Europa più pulita e più competitiva"[38] , che invitava a rivedere le norme vigenti al fine di "promuovere modelli commerciali più circolari collegando gli aspetti di progettazione al trattamento dei veicoli fuori uso, considerare la possibilità di adottare norme sul contenuto riciclato obbligatorio per alcuni materiali [...] e migliorare l'efficienza del riciclaggio". Anche il Consiglio[39] e il Parlamento[40] hanno sottolineato*** la necessità di ***nuove norme dell'UE in materia, che sostituiscano le norme vigenti sull'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità e sui veicoli fuori uso.***

---

[38] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dell'11 marzo 2020, "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva" (COM(2020) 98 final).

[39] Conclusioni del Consiglio, del 17 dicembre 2020, "Per una ripresa circolare e verde".

[40] Risoluzione del Parlamento europeo, del 10 febbraio 2021, sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare.

---

[38] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dell'11 marzo 2020, "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva" (COM(2020) 98 final).

[39] Conclusioni del Consiglio, del 17 dicembre 2020, "Per una ripresa circolare e verde".

[40] Risoluzione del Parlamento europeo, del 10 febbraio 2021, sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare.

Or. en

Emendamento 219
Anja Arndt

Proposta di regolamento
Considerando 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
(2) Il settore automobilistico concorre ***in modo significativo*** all'uso di energia e risorse materiali da parte dell'Unione***, e di conseguenza al rilascio di gas a effetto serra***. ***La produzione, nei paesi terzi, di veicoli che sono immessi sul mercato dell'Unione contribuisce alle emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, il che a sua volta ha un impatto ambientale negativo sull'Unione.*** Il passaggio dall'uso di combustibili fossili nei veicoli alla mobilità a emissioni zero, previsto dal pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %", è ***una delle condizioni indispensabili per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica a orizzonte 2050; esso infatti ridurrà le emissioni di gas a effetto serra del settore automobilistico legate alla fase di utilizzo dei veicoli.*** L'industria automobilistica è tra quelle in cui si usano maggiori quantità di alluminio primario, ***acciaio*** e plastica per la fabbricazione dei nuovi veicoli immessi sul mercato dell'Unione. L'uso di questi materiali***, può tradursi*** in un forte impatto ambientale, associato ***all'energia necessaria per estrarli e lavorarli***. L'impronta ambientale della fabbricazione di nuovi veicoli potrebbe aumentare a causa dell'attuale elettrificazione del parco veicoli e di un uso più diffuso dell'elettronica nei modelli futuri***, che*** richiedono ***entrambi*** una quantità considerevole di materie prime critiche e strategiche e di metalli preziosi, come il rame e le terre rare. Il risultato di questi cambiamenti è che la fase di produzione dei veicoli potrebbe avere un'impronta ambientale maggiore rispetto alla fase di utilizzo. ***Inoltre le attuali norme del diritto dell'Unione relative alla gestione dei rifiuti comportano un***	(2) Il settore automobilistico concorre all'uso di energia e risorse materiali da parte dell'Unione. Il passaggio dall'uso di combustibili fossili nei veicoli alla mobilità a emissioni zero, previsto dal pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %", è ***un inganno a danno dei cittadini. La mobilità a zero emissioni non esiste. Anche i veicoli elettrici causano emissioni generate durante la fabbricazione, la produzione di energia elettrica e il recupero***. L'industria automobilistica è tra quelle in cui si usano maggiori quantità di alluminio primario, ***terre rare*** e plastica per la fabbricazione dei nuovi veicoli ***elettrici*** immessi sul mercato dell'Unione. L'uso di questi materiali ***si traduce*** in un forte impatto ambientale, associato ***alla loro estrazione e lavorazione***. L'impronta ambientale della fabbricazione di nuovi veicoli potrebbe aumentare a causa dell'attuale elettrificazione del parco veicoli e di un uso più diffuso dell'elettronica nei modelli futuri***; i veicoli elettrici*** richiedono una quantità considerevole di materie prime critiche e strategiche e di metalli preziosi, come il rame e le terre rare. Il risultato di questi cambiamenti è che la fase di produzione dei veicoli potrebbe avere un'impronta ambientale maggiore rispetto alla fase di utilizzo. ***Per salvaguardare l'industria automobilistica e la mobilità dei cittadini***, è necessario ***garantire*** il funzionamento del mercato unico ***in un'economia di libero mercato*** e ***sostenere la*** transizione dell'industria automobilistica verso un'economia circolare. ***La transizione forzata ai veicoli elettrici si è rivelata dannosa*** per ***l'ambiente, i lavoratori che estraggono le terre rare, nonché per le***

recupero non ottimale delle risorse dai veicoli fuori uso, tanto che vi è un ampio margine per aumentare la quantità e la qualità di parti, componenti e materiali da destinare al riutilizzo, alla rifabbricazione, al ricondizionamento e al riciclaggio a partire dai veicoli fuori uso. Per mitigare gli impatti ambientali e contribuire alla decarbonizzazione del settore, è necessario ***migliorare*** il funzionamento del mercato unico e ***dare maggiore impulso alla*** transizione dell'industria automobilistica verso un'economia circolare. ***Ciò è in linea con la comunicazione della Commissione dell'11 marzo 2020 "Un nuovo piano d'azione*** per ***l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva"[38], che invitava a rivedere le norme vigenti al fine di "promuovere modelli commerciali più circolari collegando gli aspetti di progettazione al trattamento dei veicoli fuori uso, considerare la possibilità di adottare norme sul contenuto riciclato obbligatorio per alcuni materiali [...] e migliorare l'efficienza del riciclaggio"***. ***Anche il Consiglio[39] e il Parlamento[40] hanno sottolineato la necessità di nuove norme dell'UE in materia, che sostituiscano le norme vigenti sull'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità e sui veicoli fuori uso.***

famiglie a basso reddito. Con la deregolamentazione il settore automobilistico può favorire le innovazioni verso un riutilizzo, un riciclaggio e una gestione dei rifiuti responsabili.

---

38 Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dell'11 marzo 2020, "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva" (COM(2020) 98 final).

39 Conclusioni del Consiglio, del 17 dicembre 2020, "Per una ripresa circolare e verde".

40 Risoluzione del Parlamento europeo, del 10 febbraio 2021, sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare.

38 Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dell'11 marzo 2020, "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva" (COM(2020) 98 final).

39 Conclusioni del Consiglio, del 17 dicembre 2020, "Per una ripresa circolare e verde".

40 Risoluzione del Parlamento europeo, del 10 febbraio 2021, sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare.

Emendamento 220
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
(2) Il settore automobilistico concorre in modo significativo all'uso di energia e risorse materiali da parte dell'Unione, e di conseguenza al rilascio di gas a effetto serra. La produzione, nei paesi terzi, di veicoli che sono immessi sul mercato dell'Unione contribuisce alle emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, il che a sua volta ha un impatto ambientale negativo sull'Unione. Il passaggio dall'uso di combustibili fossili nei veicoli alla mobilità a emissioni zero, previsto dal pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %", è una delle condizioni indispensabili per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica a orizzonte 2050; esso infatti ridurrà le emissioni di gas a effetto serra del settore automobilistico legate alla fase di utilizzo dei veicoli. L'industria automobilistica è tra quelle in cui si usano maggiori quantità di alluminio primario, acciaio e plastica per la fabbricazione dei nuovi veicoli immessi sul mercato dell'Unione. L'uso di questi materiali, può tradursi in un forte impatto ambientale, associato all'energia necessaria per estrarli e lavorarli. L'impronta ambientale della fabbricazione di nuovi veicoli potrebbe aumentare a causa dell'attuale elettrificazione del parco veicoli e di un uso più diffuso dell'elettronica ***nei modelli futuri***, che richiedono ***entrambi*** una quantità considerevole di materie prime critiche e strategiche e di metalli preziosi, come il rame e le terre rare. Il risultato di questi cambiamenti è che la fase di produzione dei veicoli potrebbe avere	(2) Il settore automobilistico concorre in modo significativo all'uso di energia e risorse materiali da parte dell'Unione, e di conseguenza al rilascio di gas a effetto serra. La produzione, nei paesi terzi, di veicoli che sono immessi sul mercato dell'Unione contribuisce alle emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, il che a sua volta ha un impatto ambientale negativo sull'Unione. Il passaggio dall'uso di combustibili fossili nei veicoli alla mobilità a emissioni zero, previsto dal pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %", è una delle condizioni indispensabili per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica a orizzonte 2050; esso infatti ridurrà le emissioni di gas a effetto serra del settore automobilistico legate alla fase di utilizzo dei veicoli. ***Tuttavia il crescente uso di materiali e tecniche che ostacolano la riparazione, l'indisponibilità di pezzi di ricambio e di aggiornamenti del software e la mancanza di misure nel diritto dell'Unione volte a migliorare la riparazione, la rifabbricazione, il ricondizionamento, l'ammodernamento e la sostituzione di parti e componenti di veicoli determinano una scarsa circolarità durante la fase di utilizzo dei veicoli e portano all'obsolescenza precoce.*** L'industria automobilistica è tra quelle in cui si usano maggiori quantità di alluminio primario, acciaio e plastica per la fabbricazione dei nuovi veicoli immessi sul mercato dell'Unione. L'uso di questi materiali, può tradursi in un forte impatto ambientale, associato all'energia necessaria

un'impronta ambientale maggiore rispetto alla fase di utilizzo. Inoltre le attuali norme del diritto dell'Unione relative alla gestione dei rifiuti comportano un recupero non ottimale delle risorse dai veicoli fuori uso, tanto che vi è un ampio margine per aumentare la quantità e la qualità di parti, componenti e materiali da destinare al riutilizzo, alla rifabbricazione, al ricondizionamento e al riciclaggio a partire dai veicoli fuori uso. Per mitigare gli impatti ambientali ***e*** contribuire alla decarbonizzazione del settore, è necessario migliorare il funzionamento del mercato unico e dare maggiore impulso alla transizione dell'industria automobilistica verso un'economia circolare. Ciò è in linea con la comunicazione della Commissione dell'11 marzo 2020 "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva"***[38]***, che invitava a rivedere le norme vigenti al fine di "promuovere modelli commerciali più circolari collegando gli aspetti di progettazione al trattamento dei veicoli fuori uso, considerare la possibilità di adottare norme sul contenuto riciclato obbligatorio per alcuni materiali [...] e migliorare l'efficienza del riciclaggio". Anche il Consiglio***[39]*** e il Parlamento***[40]*** hanno sottolineato la necessità di nuove norme dell'UE in materia, che sostituiscano le norme vigenti sull'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità e sui veicoli fuori uso.

per estrarli e lavorarli. L'impronta ambientale della fabbricazione di nuovi veicoli potrebbe aumentare a causa dell'attuale elettrificazione del parco veicoli***, dell'attuale aumento del numero di veicoli, dell'attuale crescita delle dimensioni e del peso dei veicoli*** e di un uso più diffuso ***e della complessità*** dell'elettronica, che richiedono una quantità considerevole di materie prime critiche e strategiche e di metalli preziosi, come il rame e le terre rare ***riforniti soltanto da un solo o pochi paesi***. Il risultato di questi cambiamenti è che la fase di produzione dei veicoli potrebbe avere un'impronta ambientale maggiore rispetto alla fase di utilizzo ***e un'estensione dell'impronta ambientale in termini assoluti, e che l'industria potrebbe diventare sempre più dipendente dalle importazioni di materie prime critiche, vulnerabile alle interruzioni dell'approvvigionamento e quindi meno competitiva***. Inoltre le attuali norme del diritto dell'Unione relative alla gestione dei rifiuti comportano un recupero non ottimale delle risorse dai veicoli fuori uso, tanto che vi è un ampio margine per aumentare la quantità e la qualità di parti, componenti e materiali da destinare ***alla riparazione,*** al riutilizzo, alla rifabbricazione, al ricondizionamento***, all'ammodernamento*** e al riciclaggio a partire dai veicoli ***durante la fase di utilizzo e alla fine del ciclo di vita***. Per mitigare gli impatti ambientali***,*** contribuire alla decarbonizzazione del settore ***e sostenere la competitività rafforzando la resilienza dell'industria automobilistica***, è necessario migliorare il funzionamento del mercato unico e dare maggiore impulso alla transizione dell'industria automobilistica verso un'economia circolare. Ciò è in linea con la comunicazione della Commissione dell'11 marzo 2020 "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva", che invitava a rivedere le norme vigenti al fine di "promuovere modelli commerciali più

circolari collegando gli aspetti di progettazione al trattamento dei veicoli fuori uso, considerare la possibilità di adottare norme sul contenuto riciclato obbligatorio per alcuni materiali [...] e migliorare l'efficienza del riciclaggio". ***Ciò è altresì in linea con il regolamento (UE) 2024/1252 che istituisce un quadro per garantire un approvvigionamento sicuro e sostenibile di materie prime critiche.*** Anche il Consiglio e il Parlamento hanno sottolineato la necessità di nuove norme dell'UE in materia, che sostituiscano le norme vigenti sull'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità e sui veicoli fuori uso.

_____

[38] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dell'11 marzo 2020, "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva" (COM(2020) 98 final).

[39] Conclusioni del Consiglio, del 17 dicembre 2020, "Per una ripresa circolare e verde".

[40] Risoluzione del Parlamento europeo, del 10 febbraio 2021, sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare.

_____

[38] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dell'11 marzo 2020, "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva" (COM(2020) 98 final).

[39] Conclusioni del Consiglio, del 17 dicembre 2020, "Per una ripresa circolare e verde".

[40] Risoluzione del Parlamento europeo, del 10 febbraio 2021, sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare.

Or. en

Emendamento 221
Sirpa Pietikäinen

Proposta di regolamento
Considerando 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
(2) Il settore automobilistico concorre in modo significativo all'uso di energia e risorse materiali da parte dell'Unione, e di	(2) ***L'Unione europea dipende fortemente dai materiali importati. Per rafforzare l'autosufficienza strategica e***

conseguenza al rilascio di gas a effetto serra. La produzione, nei paesi terzi, di veicoli che sono immessi sul mercato dell'Unione contribuisce alle emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, il che a sua volta ha un impatto ambientale negativo sull'Unione. Il passaggio dall'uso di combustibili fossili nei veicoli alla mobilità a emissioni zero, previsto dal pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %", è una delle condizioni indispensabili per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica a orizzonte 2050; esso infatti ridurrà le emissioni di gas a effetto serra del settore automobilistico legate alla fase di utilizzo dei veicoli. L'industria automobilistica è tra quelle in cui si usano maggiori quantità di alluminio primario, acciaio e plastica per la fabbricazione dei nuovi veicoli immessi sul mercato dell'Unione. L'uso di questi materiali, può tradursi in un forte impatto ambientale, associato all'energia necessaria per estrarli e lavorarli. L'impronta ambientale della fabbricazione di nuovi veicoli potrebbe aumentare a causa dell'attuale elettrificazione del parco veicoli e di un uso più diffuso dell'elettronica nei modelli futuri, che richiedono entrambi una quantità considerevole di materie prime critiche e strategiche e di metalli preziosi, come il rame e le terre rare. Il risultato di questi cambiamenti è che la fase di produzione dei veicoli potrebbe avere un'impronta ambientale maggiore rispetto alla fase di utilizzo. Inoltre le attuali norme del diritto dell'Unione relative alla gestione dei rifiuti comportano un recupero non ottimale delle risorse dai veicoli fuori uso, tanto che vi è un ampio margine per aumentare la quantità e la qualità di parti, componenti e materiali da destinare al riutilizzo, alla rifabbricazione, al ricondizionamento e al riciclaggio a partire dai veicoli fuori uso. Per mitigare gli impatti ambientali e contribuire alla decarbonizzazione del settore, è necessario migliorare il funzionamento del mercato unico e dare maggiore impulso alla

ridurre la dipendenza dai paesi terzi, l'UE deve migliorare l'uso delle risorse e dell'energia. Per affrontare le sfide, l'UE deve adottare le misure necessarie per conseguire la circolarità dei materiali a ciclo chiuso aumentando l'efficienza delle risorse e dell'energia e seguendo il principio dell'uso a cascata, il principio della progettazione senza rifiuti, la gerarchia dei rifiuti e i principi generali di circolarità. Ciò andrà anche a vantaggio delle industrie europee, aumenterà la competitività sostenibile e fornirà modelli commerciali sostenibili per una nuova crescita economica. Il settore automobilistico concorre in modo significativo all'uso di energia e risorse materiali da parte dell'Unione, e di conseguenza al rilascio di gas a effetto serra. La produzione, nei paesi terzi, di veicoli che sono immessi sul mercato dell'Unione contribuisce alle emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, il che a sua volta ha un impatto ambientale negativo sull'Unione. Il passaggio dall'uso di combustibili fossili nei veicoli alla mobilità a emissioni zero, previsto dal pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %", è una delle condizioni indispensabili per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica a orizzonte 2050; esso infatti ridurrà le emissioni di gas a effetto serra del settore automobilistico legate alla fase di utilizzo dei veicoli. L'industria automobilistica è tra quelle in cui si usano maggiori quantità di alluminio primario, acciaio e plastica per la fabbricazione dei nuovi veicoli immessi sul mercato dell'Unione. L'uso di questi materiali, può tradursi in un forte impatto ambientale, associato all'energia necessaria per estrarli e lavorarli. L'impronta ambientale della fabbricazione di nuovi veicoli potrebbe aumentare a causa dell'attuale elettrificazione del parco veicoli e di un uso più diffuso dell'elettronica nei modelli futuri, che richiedono entrambi una quantità considerevole di materie prime critiche e strategiche e di metalli preziosi,

transizione dell'industria automobilistica verso un'economia circolare. Ciò è in linea con la comunicazione della Commissione dell'11 marzo 2020 "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva"[38], che invitava a rivedere le norme vigenti al fine di "promuovere modelli commerciali più circolari collegando gli aspetti di progettazione al trattamento dei veicoli fuori uso, considerare la possibilità di adottare norme sul contenuto riciclato obbligatorio per alcuni materiali [...] e migliorare l'efficienza del riciclaggio". Anche il Consiglio[39] e il Parlamento[40] hanno sottolineato la necessità di nuove norme dell'UE in materia, che sostituiscano le norme vigenti sull'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità e sui veicoli fuori uso.

[38] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dell'11 marzo 2020, "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva" (COM(2020) 98 final).

come il rame e le terre rare. Il risultato di questi cambiamenti è che la fase di produzione dei veicoli potrebbe avere un'impronta ambientale maggiore rispetto alla fase di utilizzo. Inoltre le attuali norme del diritto dell'Unione relative alla gestione dei rifiuti comportano un recupero non ottimale delle risorse dai veicoli fuori uso, tanto che vi è un ampio margine per aumentare la quantità e la qualità di parti, componenti e materiali da destinare al riutilizzo, alla rifabbricazione, al ricondizionamento e al riciclaggio a partire dai veicoli fuori uso. Per mitigare gli impatti ambientali e contribuire alla decarbonizzazione del settore, è necessario migliorare il funzionamento del mercato unico e dare maggiore impulso alla transizione dell'industria automobilistica verso un'economia circolare. Ciò è in linea con la comunicazione della Commissione dell'11 marzo 2020 "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva"[38], che invitava a rivedere le norme vigenti al fine di "promuovere modelli commerciali più circolari collegando gli aspetti di progettazione al trattamento dei veicoli fuori uso, considerare la possibilità di adottare norme sul contenuto riciclato obbligatorio per alcuni materiali [...] e migliorare l'efficienza del riciclaggio". Anche il Consiglio[39] e il Parlamento[40] hanno sottolineato la necessità di nuove norme dell'UE in materia, che sostituiscano le norme vigenti sull'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità e sui veicoli fuori uso.

[38] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dell'11 marzo 2020, "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva" (COM(2020) 98 final).

[39] Conclusioni del Consiglio, del 17 dicembre 2020, "Per una ripresa circolare e verde".

[40] Risoluzione del Parlamento europeo, del 10 febbraio 2021, sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare.

[39] Conclusioni del Consiglio, del 17 dicembre 2020, "Per una ripresa circolare e verde".

[40] Risoluzione del Parlamento europeo, del 10 febbraio 2021, sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 2

Testo della Commissione	*Emendamento*
(2) Il settore automobilistico concorre in modo significativo all'uso di energia e risorse materiali da parte dell'Unione, e di conseguenza al rilascio di gas a effetto serra. La produzione, nei paesi terzi, di veicoli che sono immessi sul mercato dell'Unione contribuisce alle emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, il che a sua volta ha un impatto ambientale negativo sull'Unione. ***Il passaggio dall'uso di combustibili fossili nei veicoli alla mobilità a emissioni zero, previsto dal pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %", è una delle condizioni indispensabili per raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica a orizzonte 2050; esso infatti ridurrà le emissioni di gas a effetto serra del settore automobilistico legate alla fase di utilizzo dei veicoli.*** L'industria automobilistica è tra quelle in cui si usano maggiori quantità di alluminio primario, acciaio e plastica per la fabbricazione dei nuovi veicoli immessi sul mercato dell'Unione. L'uso di questi materiali, può tradursi in un forte impatto ambientale, associato all'energia necessaria per estrarli e lavorarli. L'impronta ambientale della fabbricazione di nuovi veicoli potrebbe	(2) Il settore automobilistico concorre in modo significativo all'uso di energia e risorse materiali da parte dell'Unione, e di conseguenza al rilascio di gas a effetto serra. La produzione, nei paesi terzi, di veicoli che sono immessi sul mercato dell'Unione contribuisce alle emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, il che a sua volta ha un impatto ambientale negativo sull'Unione. L'industria automobilistica è tra quelle in cui si usano maggiori quantità di alluminio primario, acciaio e plastica per la fabbricazione dei nuovi veicoli immessi sul mercato dell'Unione. L'uso di questi materiali, può tradursi in un forte impatto ambientale, associato all'energia necessaria per estrarli e lavorarli. L'impronta ambientale della fabbricazione di nuovi veicoli potrebbe aumentare a causa dell'attuale elettrificazione del parco veicoli e di un uso più diffuso dell'elettronica nei modelli futuri, che richiedono entrambi una quantità considerevole di materie prime critiche e strategiche e di metalli preziosi, come il rame e le terre rare. Il risultato di questi cambiamenti è che la fase di produzione dei veicoli potrebbe avere

aumentare a causa dell'attuale elettrificazione del parco veicoli e di un uso più diffuso dell'elettronica nei modelli futuri, che richiedono entrambi una quantità considerevole di materie prime critiche e strategiche e di metalli preziosi, come il rame e le terre rare. Il risultato di questi cambiamenti è che la fase di produzione dei veicoli potrebbe avere un'impronta ambientale maggiore rispetto alla fase di utilizzo. Inoltre le attuali norme del diritto dell'Unione relative alla gestione dei rifiuti comportano un recupero non ottimale delle risorse dai veicoli fuori uso, tanto che vi è un ampio margine per aumentare la quantità e la qualità di parti, componenti e materiali da destinare al riutilizzo, alla rifabbricazione, al ricondizionamento e al riciclaggio a partire dai veicoli fuori uso. Per mitigare gli impatti ambientali e contribuire alla decarbonizzazione del settore, è necessario migliorare il funzionamento del mercato unico e dare maggiore impulso alla transizione dell'industria automobilistica verso un'economia circolare. Ciò è in linea con la comunicazione della Commissione dell'11 marzo 2020 "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva"[38], che invitava a rivedere le norme vigenti al fine di "promuovere modelli commerciali più circolari collegando gli aspetti di progettazione al trattamento dei veicoli fuori uso, considerare la possibilità di adottare norme sul contenuto riciclato obbligatorio per alcuni materiali [...] e migliorare l'efficienza del riciclaggio". Anche il Consiglio[39] e il Parlamento[40] hanno sottolineato la necessità di nuove norme dell'UE in materia, che sostituiscano le norme vigenti sull'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità e sui veicoli fuori uso.

[38] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al

un'impronta ambientale maggiore rispetto alla fase di utilizzo. Inoltre le attuali norme del diritto dell'Unione relative alla gestione dei rifiuti comportano un recupero non ottimale delle risorse dai veicoli fuori uso, tanto che vi è un ampio margine per aumentare la quantità e la qualità di parti, componenti e materiali da destinare al riutilizzo, alla rifabbricazione, al ricondizionamento e al riciclaggio a partire dai veicoli fuori uso. Per mitigare gli impatti ambientali e contribuire alla decarbonizzazione del settore, è necessario migliorare il funzionamento del mercato unico e dare maggiore impulso alla transizione dell'industria automobilistica verso un'economia circolare. Ciò è in linea con la comunicazione della Commissione dell'11 marzo 2020 "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva"[38], che invitava a rivedere le norme vigenti al fine di "promuovere modelli commerciali più circolari collegando gli aspetti di progettazione al trattamento dei veicoli fuori uso, considerare la possibilità di adottare norme sul contenuto riciclato obbligatorio per alcuni materiali [...] e migliorare l'efficienza del riciclaggio". Anche il Consiglio[39] e il Parlamento[40] hanno sottolineato la necessità di nuove norme dell'UE in materia, che sostituiscano le norme vigenti sull'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità e sui veicoli fuori uso.

[38] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al

Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dell'11 marzo 2020, "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva" (COM(2020) 98 final).

[39] Conclusioni del Consiglio, del 17 dicembre 2020, "Per una ripresa circolare e verde".

[40] Risoluzione del Parlamento europeo, del 10 febbraio 2021, sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare.

Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dell'11 marzo 2020, "Un nuovo piano d'azione per l'economia circolare – Per un'Europa più pulita e più competitiva" (COM(2020) 98 final).

[39] Conclusioni del Consiglio, del 17 dicembre 2020, "Per una ripresa circolare e verde".

[40] Risoluzione del Parlamento europeo, del 10 febbraio 2021, sul nuovo piano d'azione per l'economia circolare.

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Considerando 3

Testo della Commissione	*Emendamento*
(3) La direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[41] stabilisce norme armonizzate relative al trattamento dei veicoli fuori uso e fissa obiettivi di riutilizzo e riciclaggio e di riutilizzo e recupero. Essa stabilisce obblighi di raccolta dei veicoli fuori uso e obblighi per gli operatori economici, in particolare limitando l'uso dei metalli pesanti nei veicoli. Introduce inoltre norme di base sulla responsabilità estesa del produttore, che impongono ai produttori di veicoli di farsi carico di una parte dei costi di raccolta dei veicoli fuori uso.	(3) La direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[41] stabilisce norme armonizzate relative al trattamento dei veicoli fuori uso e fissa obiettivi di riutilizzo e riciclaggio e di riutilizzo e recupero. Essa stabilisce obblighi di raccolta dei veicoli fuori uso e obblighi per gli operatori economici, in particolare limitando l'uso dei metalli pesanti nei veicoli. Introduce inoltre norme di base sulla responsabilità estesa del produttore, che impongono ai produttori di veicoli di farsi carico di una parte dei costi di raccolta dei veicoli fuori uso. ***In linea con il principio "chi inquina paga" sancito dall'articolo 191, paragrafo 2, TFUE, i produttori dovrebbero assumersi la responsabilità finanziaria e operativa della corretta gestione dei veicoli che immettono sul mercato, garantendo che i costi relativi alla gestione dei costi di fine vita non siano trasferiti ai consumatori, alle autorità pubbliche o ai servizi di***

	gestione dei rifiuti. Il rafforzamento della responsabilità estesa del produttore è essenziale per promuovere la circolarità, incentivare la progettazione sostenibile e prevenire le esternalità ambientali.
[41] Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso (GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34).	[41] Direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso (GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34).

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 4

Testo della Commissione	*Emendamento*
(4) La valutazione della Commissione[42] ha evidenziato che la direttiva 2000/53/CE è stata efficace nel conseguire molti degli obiettivi iniziali, in particolare l'eliminazione del cadmio, del piombo, del mercurio e del cromo esavalente dai veicoli, l'aumento dei punti di raccolta per i veicoli fuori uso e il raggiungimento degli obiettivi di recupero e riciclaggio. Tuttavia dalla valutazione è emerso anche che la direttiva non ha affrontato in misura sufficiente questioni importanti legate alla raccolta dei veicoli fuori uso e che non era più adatta per garantire un'elevata qualità del trattamento di tali veicoli.	(4) La valutazione della Commissione[42] ha evidenziato che la direttiva 2000/53/CE è stata efficace nel conseguire molti degli obiettivi iniziali, in particolare l'eliminazione del cadmio, del piombo, del mercurio e del cromo esavalente dai veicoli, l'aumento dei punti di raccolta per i veicoli fuori uso e il raggiungimento degli obiettivi di recupero e riciclaggio. Tuttavia dalla valutazione è emerso anche che la direttiva non ha affrontato in misura sufficiente questioni importanti legate alla raccolta dei veicoli fuori uso e che non era più adatta per garantire un'elevata qualità del trattamento di tali veicoli. ***In particolare, la valutazione ha individuato nella questione dei "veicoli scomparsi", che rappresentano ogni anno il 35 % circa di tutti i veicoli la cui immatricolazione è stata cancellata, il principale problema nell'attuazione della direttiva.***

[42] Valutazione della direttiva 2000/53/CE, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso, SWD (2021) 61 final.

[42] Valutazione della direttiva 2000/53/CE, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso, SWD (2021) 61 final.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 5

Testo della Commissione	*Emendamento*
(5) La direttiva 2005/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[43] disciplina l'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, in modo che i veicoli fuori uso possano raggiungere gli obiettivi stabiliti nella direttiva 2000/53/CE. La direttiva non è stata efficace nel migliorare in modo significativo la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità dei veicoli nuovi e non è adeguata alle loro caratteristiche, che dalla sua entrata in vigore sono cambiate notevolmente.	(5) La direttiva 2005/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[43] disciplina l'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, in modo che i veicoli fuori uso possano raggiungere gli obiettivi stabiliti nella direttiva 2000/53/CE. La direttiva non è stata efficace nel migliorare in modo significativo la riutilizzabilità, la riciclabilità e la recuperabilità dei veicoli nuovi e non è adeguata alle loro caratteristiche, che dalla sua entrata in vigore sono cambiate notevolmente***, in particolare i veicoli elettrici le cui batterie hanno un basso tasso di riciclabilità***.
[43] Direttiva 2005/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità e che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio (GU L 310 del 25.11.2005, pag. 10).	[43] Direttiva 2005/64/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2005, sull'omologazione dei veicoli a motore per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità e che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio (GU L 310 del 25.11.2005, pag. 10).

Or. fr

Emendamento 226
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Per migliorare il funzionamento del mercato interno ***garantendo nel contempo*** un elevato livello di protezione dell'ambiente, è fondamentale armonizzare ***le*** condizioni di omologazione dei veicoli per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, e le condizioni che disciplinano la gestione dei rifiuti nel settore automobilistico. Vi sono legami intrinseci tra la fase di produzione e il trattamento dei veicoli fuori uso, in quanto ***il*** trattamento compatibile con l'ambiente dei veicoli fuori uso dipende in larga misura dal modo in cui i veicoli sono progettati e costruiti. La maniera più efficiente per agevolare la transizione del settore automobilistico verso un'economia circolare è pertanto istituire un quadro normativo uniforme a livello dell'Unione, che disciplini in modo integrato e coerente la progettazione, la fabbricazione, l'immissione sul mercato nell'Unione e il trattamento dei veicoli fuori uso. Si tratta di una misura essenziale anche per lo sviluppo del mercato dell'Unione delle materie prime secondarie utilizzate nei nuovi veicoli immessi sul mercato e per evitare ostacoli al commercio e distorsioni della concorrenza, garantire la chiarezza giuridica e migliorare le prestazioni ambientali di tutti gli operatori economici coinvolti nella progettazione e nella produzione dei veicoli e nel loro trattamento quando diventano fuori uso. Per raggiungere questi obiettivi e ***rispondere alla*** necessità di norme uniformi per il mercato unico che tengano conto delle questioni ambientali, ***e*** in linea con la legislazione dell'Unione in materia di omologazione dei veicoli a motore, è opportuno sostituire le direttive	(7) Per migliorare il funzionamento del mercato interno ***e garantire*** un elevato livello di protezione dell'ambiente, è fondamentale armonizzare ***e stabilire nuove*** condizioni di omologazione dei veicoli per quanto riguarda la loro ***progettazione a fini di riparabilità,*** riutilizzabilità***, rifabbricazione, ricondizionamento, ammodernamento***, riciclabilità e recuperabilità, e le condizioni che disciplinano la gestione dei rifiuti nel settore automobilistico. Vi sono legami intrinseci tra la fase di produzione***, la fase di utilizzo*** e il trattamento dei veicoli fuori uso, in quanto ***la possibilità di riparazione, riutilizzo, rifabbricazione, ricondizionamento, ammodernamento e*** trattamento ***in modo*** compatibile con l'ambiente dei veicoli fuori uso dipende in larga misura dal modo in cui i veicoli sono progettati e costruiti. La maniera più efficiente per agevolare la transizione del settore automobilistico verso un'economia circolare è pertanto istituire un quadro normativo uniforme a livello dell'Unione, che disciplini in modo integrato e coerente la progettazione, la fabbricazione, l'immissione sul mercato nell'Unione e il trattamento dei veicoli fuori uso. Si tratta di una misura essenziale anche per lo sviluppo del mercato dell'Unione delle materie prime secondarie utilizzate nei nuovi veicoli immessi sul mercato e per evitare ostacoli al commercio e distorsioni della concorrenza, garantire la chiarezza giuridica e migliorare le prestazioni ambientali di tutti gli operatori economici coinvolti nella progettazione e nella produzione dei veicoli e nel loro trattamento quando diventano fuori uso. Per raggiungere questi obiettivi e ***alla luce***

2000/53/CE e 2005/64/CE con un regolamento basato ***sull'articolo*** 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

della necessità di norme uniformi per il mercato unico che tengano conto delle questioni ambientali, in linea con la legislazione dell'Unione in materia di omologazione dei veicoli a motore***, e per coerenza con la complementarità e altre normative simili come il regolamento (UE) 2023/1542 relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie e il regolamento (UE) 2024/1781 che definisce requisiti di progettazione ecocompatibile per prodotti sostenibili,***, è opportuno sostituire le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE con un regolamento basato ***sugli articoli*** 114 ***e 192*** del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Per migliorare il funzionamento del mercato interno garantendo nel contempo un elevato livello di protezione dell'ambiente, è fondamentale armonizzare le condizioni di omologazione dei veicoli per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, e le condizioni che disciplinano la gestione dei rifiuti nel settore automobilistico. Vi sono legami intrinseci tra la fase di produzione e il trattamento dei veicoli fuori uso, in quanto il trattamento compatibile con l'ambiente dei veicoli fuori uso dipende in larga misura dal modo in cui i veicoli sono progettati e costruiti. La maniera più efficiente per agevolare la transizione del settore automobilistico verso un'economia circolare è pertanto istituire un quadro normativo uniforme a livello dell'Unione,	(7) Per migliorare il funzionamento del mercato interno garantendo nel contempo un elevato livello di protezione dell'ambiente, è fondamentale armonizzare le condizioni di omologazione dei veicoli per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, e le condizioni che disciplinano la gestione dei rifiuti nel settore automobilistico ***e l'esportazione dei veicoli usati***. Vi sono legami intrinseci tra la fase di produzione e il trattamento dei veicoli fuori uso, in quanto il trattamento compatibile con l'ambiente dei veicoli fuori uso dipende in larga misura dal modo in cui i veicoli sono progettati e costruiti. La maniera più efficiente per agevolare la transizione del settore automobilistico verso un'economia circolare è pertanto istituire un quadro normativo uniforme a

che disciplini in modo integrato e coerente la progettazione, la fabbricazione, l'immissione sul mercato nell'Unione e il trattamento dei veicoli fuori uso. Si tratta di una misura essenziale anche per lo sviluppo del mercato dell'Unione delle materie prime secondarie utilizzate nei nuovi veicoli immessi sul mercato e per evitare ostacoli al commercio e distorsioni della concorrenza, garantire la chiarezza giuridica e migliorare le prestazioni ambientali di tutti gli operatori economici coinvolti nella progettazione e nella produzione dei veicoli e nel loro trattamento quando diventano fuori uso. Per raggiungere questi obiettivi e rispondere alla necessità di norme uniformi per il mercato unico che tengano conto delle questioni ambientali, e in linea con la legislazione dell'Unione in materia di omologazione dei veicoli a motore, è opportuno sostituire le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE con un regolamento basato sull'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

livello dell'Unione, che disciplini in modo integrato e coerente la progettazione, la fabbricazione, l'immissione sul mercato nell'Unione e il trattamento dei veicoli fuori uso. Si tratta di una misura essenziale anche per lo sviluppo del mercato dell'Unione delle materie prime secondarie utilizzate nei nuovi veicoli immessi sul mercato e per evitare ostacoli al commercio e distorsioni della concorrenza, garantire la chiarezza giuridica e migliorare le prestazioni ambientali di tutti gli operatori economici coinvolti nella progettazione e nella produzione dei veicoli e nel loro trattamento quando diventano fuori uso. Per raggiungere questi obiettivi e rispondere alla necessità di norme uniformi per il mercato unico che tengano conto delle questioni ambientali, e in linea con la legislazione dell'Unione in materia di omologazione dei veicoli a motore, è opportuno sostituire le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE con un regolamento basato sull'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Or. en

Emendamento 228
Sirpa Pietikäinen

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione	*Emendamento*
(7) Per migliorare il funzionamento del mercato interno garantendo nel contempo un elevato livello di protezione dell'ambiente, è fondamentale armonizzare le condizioni di omologazione dei veicoli per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, e le condizioni che disciplinano la gestione dei rifiuti nel settore automobilistico. Vi sono legami intrinseci tra la fase di produzione e il	(7) Per migliorare il funzionamento del mercato interno garantendo nel contempo un elevato livello di protezione dell'ambiente, è fondamentale armonizzare le condizioni di omologazione dei veicoli per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, e le condizioni che disciplinano la gestione dei rifiuti nel settore automobilistico. Vi sono legami intrinseci tra la fase di produzione e il

trattamento dei veicoli fuori uso, in quanto il trattamento compatibile con l'ambiente dei veicoli fuori uso dipende in larga misura dal modo in cui i veicoli sono progettati e costruiti. La maniera più efficiente per agevolare la transizione del settore automobilistico verso un'economia circolare è pertanto istituire un quadro normativo uniforme a livello dell'Unione, che disciplini in modo integrato e coerente la progettazione, la fabbricazione, l'immissione sul mercato nell'Unione e il trattamento dei veicoli fuori uso. Si tratta di una misura essenziale anche per lo sviluppo del mercato dell'Unione delle materie prime secondarie utilizzate nei nuovi veicoli immessi sul mercato e per evitare ostacoli al commercio e distorsioni della concorrenza, garantire la chiarezza giuridica e migliorare le prestazioni ambientali di tutti gli operatori economici coinvolti nella progettazione e nella produzione dei veicoli e nel loro trattamento quando diventano fuori uso. Per raggiungere questi obiettivi e rispondere alla necessità di norme uniformi per il mercato unico che tengano conto delle questioni ambientali, e in linea con la legislazione dell'Unione in materia di omologazione dei veicoli a motore, è opportuno sostituire le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE con un regolamento basato sull'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).	trattamento dei veicoli fuori uso, in quanto il trattamento compatibile con l'ambiente dei veicoli fuori uso dipende in larga misura dal modo in cui i veicoli sono progettati e costruiti. La maniera più efficiente per agevolare la transizione del settore automobilistico verso un'economia circolare è pertanto istituire un quadro normativo uniforme a livello dell'Unione, che disciplini in modo integrato e coerente la progettazione***, secondo il principio della progettazione senza rifiuti***, la fabbricazione, l'immissione sul mercato nell'Unione e il trattamento dei veicoli fuori uso. Si tratta di una misura essenziale anche per lo sviluppo del mercato dell'Unione delle materie prime secondarie utilizzate nei nuovi veicoli immessi sul mercato e per evitare ostacoli al commercio e distorsioni della concorrenza, garantire la chiarezza giuridica e migliorare le prestazioni ambientali di tutti gli operatori economici coinvolti nella progettazione e nella produzione dei veicoli e nel loro trattamento quando diventano fuori uso. Per raggiungere questi obiettivi e rispondere alla necessità di norme uniformi per il mercato unico che tengano conto delle questioni ambientali, e in linea con la legislazione dell'Unione in materia di omologazione dei veicoli a motore, è opportuno sostituire le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE con un regolamento basato sull'articolo 114 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Or. en

Emendamento 229
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE si applicano solo ai veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (M_1) e ai veicoli commerciali leggeri (N_1), che rappresentano circa l'85 % di tutti i veicoli immatricolati nell'Unione. Gli altri veicoli, vale a dire i veicoli a due e tre ruote, gli autocarri, gli autobus e i rimorchi, non sono soggetti ad alcuna normativa dell'Unione in materia di progettazione ecocompatibile e gestione quando diventano fuori uso. Pertanto, per garantire un quadro normativo circolare per tutti i veicoli immatricolati nell'Unione, che ne preveda il trattamento in modo compatibile con l'ambiente, e per evitare la frammentazione del mercato unico, il presente regolamento dovrebbe applicarsi non solo ai veicoli delle categorie M_1 e N_1, ma anche***, almeno in parte,*** a determinati veicoli di categoria L (L_3e-L_7e), veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). ***Vi è carenza di informazioni esaurienti sul trattamento di tali veicoli nell'Unione quando diventano fuori uso, il che impedisce di applicare loro lo stesso regime che si applica ai veicoli di categoria M_1 e N_1 all'entrata in vigore del presente regolamento. Tuttavia le prescrizioni relative alla raccolta dei veicoli fuori uso, al conferimento obbligatorio agli impianti di trattamento autorizzati e alla loro depurazione dovrebbero applicarsi ai veicoli di categoria L (L_3e-L_7e) e ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Per facilitare il trattamento dei veicoli fuori uso appartenenti a queste categorie, i fabbricanti dovrebbero essere tenuti a fornire informazioni sulla rimozione e la sostituzione di parti, componenti e materiali di tali veicoli. Le disposizioni che disciplinano la responsabilità estesa del produttore dovrebbero applicarsi anche a queste categorie di veicoli e coprirne i costi di raccolta e depurazione***	(8) Le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE si applicano solo ai veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (M_1) e ai veicoli commerciali leggeri (N_1), che rappresentano circa l'85 % di tutti i veicoli immatricolati nell'Unione. Gli altri veicoli, vale a dire i veicoli a due e tre ruote, gli autocarri, gli autobus e i rimorchi, non sono soggetti ad alcuna normativa dell'Unione in materia di progettazione ecocompatibile e gestione quando diventano fuori uso. Pertanto, per garantire un quadro normativo circolare per tutti i veicoli immatricolati nell'Unione, che ne preveda il trattamento in modo compatibile con l'ambiente, e per evitare la frammentazione del mercato unico, il presente regolamento dovrebbe applicarsi non solo ai veicoli delle categorie M_1 e N_1, ma anche a determinati veicoli di categoria L_3e-L_7e), veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O).

quando diventano fuori uso.

Or. en

Emendamento 230
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE si applicano solo ai veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (M_1) e ai veicoli commerciali leggeri (N_1), che rappresentano circa l'85 % di tutti i veicoli immatricolati nell'Unione. Gli altri veicoli, vale a dire i veicoli a due e tre ruote, gli autocarri, gli autobus e i rimorchi, non sono soggetti ad alcuna normativa dell'Unione in materia di progettazione ecocompatibile e gestione quando diventano fuori uso. Pertanto, per garantire un quadro normativo circolare per tutti i veicoli immatricolati nell'Unione, che ne preveda il trattamento in modo compatibile con l'ambiente, e per evitare la frammentazione del mercato unico, il presente regolamento dovrebbe applicarsi non solo ai veicoli delle categorie M_1 e N_1, ma anche, almeno in parte, ***a determinati*** veicoli di categoria L (L_3e-L_7e), veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). ***Vi è carenza di informazioni esaurienti sul trattamento di tali veicoli nell'Unione quando diventano fuori uso, il che impedisce di applicare loro lo stesso regime che si applica ai veicoli di categoria M_1 e N_1 all'entrata in vigore del presente regolamento. Tuttavia*** le prescrizioni relative alla raccolta dei veicoli fuori uso, al conferimento obbligatorio agli impianti di trattamento autorizzati e alla loro depurazione dovrebbero applicarsi ai veicoli di categoria L (L_3e-L_7e) e ai veicoli pesanti e	(8) Le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE si applicano solo ai veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (M_1) e ai veicoli commerciali leggeri (N_1), che rappresentano circa l'85 % di tutti i veicoli immatricolati nell'Unione. Gli altri veicoli, vale a dire i veicoli a due e tre ruote, gli autocarri, gli autobus e i rimorchi, non sono soggetti ad alcuna normativa dell'Unione in materia di progettazione ecocompatibile e gestione quando diventano fuori uso. Pertanto, per garantire un quadro normativo circolare per tutti i veicoli immatricolati nell'Unione, che ne preveda il trattamento in modo compatibile con l'ambiente, e per evitare la frammentazione del mercato unico, il presente regolamento dovrebbe applicarsi non solo ai veicoli delle categorie M_1 e N_1, ma anche, almeno in parte, ***ai*** veicoli di categoria L (L_3e-L_7e), ***ai*** veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Le prescrizioni relative alla raccolta dei veicoli fuori uso, al conferimento obbligatorio agli impianti di trattamento autorizzati e alla loro depurazione***, riparabilità e rimovibilità non distruttiva dei loro componenti, dei loro caricabatterie per veicoli elettrici a bordo e dei motori ad azionamento elettrico*** dovrebbero applicarsi ai veicoli di categoria L (L_3 e-L_7e) e ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Per facilitare il trattamento dei veicoli fuori uso appartenenti a queste categorie, i

ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Per facilitare il trattamento dei veicoli fuori uso appartenenti a queste categorie, i fabbricanti dovrebbero essere tenuti a fornire informazioni sulla rimozione e la sostituzione di parti, componenti e materiali di tali veicoli. Le disposizioni che disciplinano la responsabilità estesa del produttore dovrebbero applicarsi anche a queste categorie di veicoli e coprirne i costi di raccolta e depurazione quando diventano fuori uso.

fabbricanti dovrebbero essere tenuti a fornire informazioni sulla rimozione e la sostituzione di parti, componenti e materiali di tali veicoli. Le disposizioni che disciplinano la responsabilità estesa del produttore dovrebbero applicarsi anche a queste categorie di veicoli e coprirne i costi di raccolta e depurazione quando diventano fuori uso.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE si applicano solo ai veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (M_1) e ai veicoli commerciali leggeri (N_1), che rappresentano circa l'85 % di tutti i veicoli immatricolati nell'Unione. Gli altri veicoli, vale a dire i veicoli a due e tre ruote, gli autocarri, gli autobus e i rimorchi, non sono soggetti ad alcuna normativa dell'Unione in materia di progettazione ecocompatibile e gestione quando diventano fuori uso. Pertanto, per garantire un quadro normativo circolare per tutti i veicoli immatricolati nell'Unione, che ne preveda il trattamento in modo compatibile con l'ambiente, e per evitare la frammentazione del mercato unico, il presente regolamento dovrebbe applicarsi non solo ai veicoli delle categorie M_1 e N_1, ma anche, almeno in parte, ***a determinati*** veicoli di categoria L ***(L_3e-L_7e)***, veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Vi è carenza di informazioni esaurienti	(8) Le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE si applicano solo ai veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (M_1) e ai veicoli commerciali leggeri (N_1), che rappresentano circa l'85 % di tutti i veicoli immatricolati nell'Unione. Gli altri veicoli, vale a dire i veicoli a due e tre ruote, gli autocarri, gli autobus e i rimorchi, non sono soggetti ad alcuna normativa dell'Unione in materia di progettazione ecocompatibile e gestione quando diventano fuori uso. Pertanto, per garantire un quadro normativo circolare per tutti i veicoli immatricolati nell'Unione, che ne preveda il trattamento in modo compatibile con l'ambiente, e per evitare la frammentazione del mercato unico, il presente regolamento dovrebbe applicarsi non solo ai veicoli delle categorie M_1 e N_1, ma anche, almeno in parte, ***ai*** veicoli di categoria L, ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Vi è carenza di informazioni esaurienti sul trattamento

sul trattamento di tali veicoli nell'Unione quando diventano fuori uso, il che impedisce di applicare loro lo stesso regime che si applica ai veicoli di categoria M_1 e N_1 all'entrata in vigore del presente regolamento. Tuttavia le prescrizioni relative alla raccolta dei veicoli fuori uso, al conferimento obbligatorio agli impianti di trattamento autorizzati e alla loro depurazione dovrebbero applicarsi ai veicoli di categoria L ***(L_3e-L_7e)*** e ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Per facilitare il trattamento dei veicoli fuori uso appartenenti a queste categorie, i fabbricanti dovrebbero essere tenuti a fornire informazioni sulla rimozione e la sostituzione di parti, componenti e materiali di tali veicoli. Le disposizioni che disciplinano la responsabilità estesa del produttore dovrebbero applicarsi anche a queste categorie di veicoli e coprirne i costi di raccolta e depurazione quando diventano fuori uso.

di tali veicoli nell'Unione quando diventano fuori uso, il che impedisce di applicare loro lo stesso regime che si applica ai veicoli di categoria M_1 e N_1 all'entrata in vigore del presente regolamento. Tuttavia le prescrizioni relative alla raccolta dei veicoli fuori uso, al conferimento obbligatorio agli impianti di trattamento autorizzati e alla loro depurazione dovrebbero applicarsi ai veicoli di categoria L e ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Per facilitare il trattamento dei veicoli fuori uso appartenenti a queste categorie, i fabbricanti dovrebbero essere tenuti a fornire informazioni sulla rimozione e la sostituzione di parti, componenti e materiali di tali veicoli. Le disposizioni che disciplinano la responsabilità estesa del produttore dovrebbero applicarsi anche a queste categorie di veicoli e coprirne i costi di raccolta e depurazione quando diventano fuori uso.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione	*Emendamento*
(8) Le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE si applicano solo ai veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (M_1) e ai veicoli commerciali leggeri (N_1), che rappresentano circa l'85 % di tutti i veicoli immatricolati nell'Unione. Gli altri veicoli, vale a dire i veicoli a due e tre ruote, gli autocarri, gli autobus e i rimorchi, non sono soggetti ad alcuna normativa dell'Unione in materia di progettazione ecocompatibile e gestione quando diventano fuori uso. Pertanto, per garantire	(8) Le direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE si applicano solo ai veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (M_1) e ai veicoli commerciali leggeri (N_1), che rappresentano circa l'85 % di tutti i veicoli immatricolati nell'Unione. Gli altri veicoli, vale a dire i veicoli a due e tre ruote, gli autocarri, gli autobus e i rimorchi, non sono soggetti ad alcuna normativa dell'Unione in materia di progettazione ecocompatibile e gestione quando diventano fuori uso. Pertanto, per garantire

un quadro normativo circolare per tutti i veicoli immatricolati nell'Unione, che ne preveda il trattamento in modo compatibile con l'ambiente, e per evitare la frammentazione del mercato unico, il presente regolamento dovrebbe applicarsi non solo ai veicoli delle categorie M_1 e N_1, ma anche, almeno in parte, a determinati veicoli di categoria L (L_3e-L_7e), veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Vi è carenza di informazioni esaurienti sul trattamento di tali veicoli nell'Unione quando diventano fuori uso, il che impedisce di applicare loro lo stesso regime che si applica ai veicoli di categoria M_1 e N_1 all'entrata in vigore del presente regolamento. Tuttavia le prescrizioni relative alla raccolta dei veicoli fuori uso, al conferimento obbligatorio agli impianti di trattamento autorizzati e alla loro depurazione dovrebbero applicarsi ai veicoli di categoria L (L_3e-L_7e) e ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Per facilitare il trattamento dei veicoli fuori uso appartenenti a queste categorie, i fabbricanti dovrebbero essere tenuti a fornire informazioni sulla rimozione ***e*** la sostituzione di parti, componenti e materiali di tali veicoli. Le disposizioni che disciplinano la responsabilità estesa del produttore dovrebbero applicarsi anche a queste categorie di veicoli e coprirne i costi di raccolta e depurazione quando diventano fuori uso.	un quadro normativo circolare per tutti i veicoli immatricolati nell'Unione, che ne preveda il trattamento in modo compatibile con l'ambiente, e per evitare la frammentazione del mercato unico, il presente regolamento dovrebbe applicarsi non solo ai veicoli delle categorie M_1 e N_1, ma anche, almeno in parte, a determinati veicoli di categoria L (L_3e-L_7e), veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Vi è carenza di informazioni esaurienti sul trattamento di tali veicoli nell'Unione quando diventano fuori uso, il che impedisce di applicare loro lo stesso regime che si applica ai veicoli di categoria M_1 e N_1 all'entrata in vigore del presente regolamento. Tuttavia le prescrizioni relative alla raccolta dei veicoli fuori uso, al conferimento obbligatorio agli impianti di trattamento autorizzati e alla loro depurazione dovrebbero applicarsi ai veicoli di categoria L (L_3e-L_7e) e ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Per facilitare il trattamento dei veicoli fuori uso appartenenti a queste categorie, i fabbricanti dovrebbero essere tenuti a fornire informazioni sulla rimozione***,*** la sostituzione ***e la codifica digitale*** di parti, componenti e materiali di tali veicoli. Le disposizioni che disciplinano la responsabilità estesa del produttore dovrebbero applicarsi anche a queste categorie di veicoli e coprirne i costi di raccolta e depurazione quando diventano fuori uso.

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(8 bis) Al fine di garantire la coerenza normativa ed evitare la frammentazione del mercato unico, è necessario estendere l'ambito di applicazione del presente regolamento ai veicoli che rientrano nelle categorie L1 e L2 quali definite nel regolamento (UE) n. 168/2013. Qualora tali categorie di veicoli non siano soggette a immatricolazione amministrativa a norma della direttiva 1999/37/CE in un determinato Stato membro e al fine di garantire la conformità al presente regolamento, l'immatricolazione dovrebbe comprendere la registrazione dei veicoli in un sistema equivalente che ne consenta l'identificazione, anche al momento dell'immissione sul mercato, durante l'utilizzo e una volta fuori uso.

Or. en

Emendamento 234
Beatrice Timgren

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione	*Emendamento*
(9) I problemi legati all'esportazione di veicoli usati non riguardano solo i veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (***M_1***) e i veicoli commerciali leggeri (***N_1***), ma anche i veicoli di maggiori dimensioni, come dimostrano alcune ricerche ***[45]***. Pertanto le suddette disposizioni dovrebbero applicarsi anche ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi ***(M_2, M_3, N_2, N_3, O)***.	(9) I problemi legati all'esportazione di veicoli usati non riguardano solo i veicoli adibiti al trasporto di passeggeri (***M1***) e i veicoli commerciali leggeri ***N1***), ma anche i veicoli di maggiori dimensioni, come dimostrano alcune ricerche. Pertanto le suddette disposizioni dovrebbero applicarsi anche ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi***. Tuttavia le restrizioni alle esportazioni di veicoli non dovrebbero perturbare il commercio legittimo all'interno e all'esterno dell'UE. I veicoli usati svolgono un ruolo importante nei mercati globali e restrizioni arbitrarie al loro trasferimento poterebbero creare***

	distorsioni del mercato**, **danneggiare gli operatori economici e ridurre l'accessibilità economica di veicoli usati all'interno e all'esterno dell'UE**. **Garantire norme in materia di esportazione chiare, eque e proporzionate sosterrà l'attività economica, mantenendo nel contempo le norme ambientali e di sicurezza.
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

Emendamento 235
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) I veicoli speciali sono destinati a funzioni particolari e richiedono allestimenti specifici della carrozzeria che non sono del tutto sotto il controllo del costruttore. Le quote di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità non possono perciò essere calcolate correttamente. A questi veicoli dovrebbero applicarsi solo le disposizioni relative alla raccolta, alla depurazione e alla rimozione obbligatoria di parti e componenti. I costi di svolgimento di queste attività dovrebbero essere sostenuti dai produttori nell'ambito del regime di responsabilità estesa del produttore. Le disposizioni relative alle sostanze presenti nei veicoli dovrebbero applicarsi anche ai veicoli speciali, come già previsto dalla direttiva 2000/53/CE. I costruttori di seconda fase dei veicoli che sono stati omologati con omologazione in più fasi non sono in grado di calcolare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e	***soppresso***

recuperabilità dei veicoli completati. È pertanto opportuno richiedere la conformità al presente regolamento per il solo veicolo di base.

Or. en

Emendamento 236
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) I veicoli speciali sono destinati a funzioni particolari e richiedono allestimenti specifici della carrozzeria che non sono del tutto sotto il controllo del costruttore. Le quote di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità non possono perciò essere calcolate correttamente. A questi veicoli dovrebbero applicarsi solo le disposizioni relative alla raccolta, alla depurazione e alla rimozione obbligatoria di parti e componenti. I costi di svolgimento di queste attività dovrebbero essere sostenuti dai produttori nell'ambito del regime di responsabilità estesa del produttore. Le disposizioni relative alle sostanze presenti nei veicoli dovrebbero applicarsi anche ai veicoli speciali, come già previsto dalla direttiva 2000/53/CE. I costruttori di seconda fase dei veicoli che sono stati omologati con omologazione in più fasi non sono in grado di calcolare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli completati. È pertanto opportuno richiedere la conformità al presente regolamento per il solo veicolo di base.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 237
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) I veicoli speciali sono destinati a funzioni particolari e richiedono allestimenti specifici della carrozzeria che ***non sono del tutto sotto il*** controllo del costruttore. ***Le quote di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità non possono perciò essere calcolate correttamente. A questi veicoli dovrebbero applicarsi solo le disposizioni relative alla raccolta, alla depurazione e alla rimozione obbligatoria di parti e componenti. I costi di svolgimento di queste attività dovrebbero essere sostenuti dai produttori nell'ambito del regime di responsabilità estesa del produttore. Le disposizioni relative alle sostanze presenti nei veicoli dovrebbero applicarsi anche ai*** veicoli ***speciali, come già previsto dalla direttiva 2000/53/CE. I costruttori di seconda fase dei*** veicoli ***che sono stati omologati con omologazione in più fasi non sono in grado di calcolare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli completati. È pertanto opportuno richiedere la conformità al*** presente regolamento ***per il solo veicolo di base***.	(10) I veicoli speciali***, comprese le ambulanze, gli automezzi antincendio, i veicoli militari e altre unità specializzate,*** sono destinati a funzioni particolari e richiedono allestimenti specifici della carrozzeria che ***spesso sfuggono al*** controllo del costruttore. ***Questi*** veicoli, ***che rappresentano una parte minima del parco veicoli complessivo, sono soggetti a requisiti specifici di progettazione e funzionamento che limitano l'applicabilità di criteri di circolarità uniformi. In considerazione delle loro funzioni speciali e dei bassi volumi di produzione, l'inclusione dei*** veicoli ***speciali nell'ambito di applicazione del regolamento sui veicoli fuori uso produrrebbe benefici ambientali trascurabili, pur imponendo problemi di conformità sproporzionati. Al fine di affrontare tali preoccupazioni si raccomanda di escludere esplicitamente i veicoli speciali dall'ambito di applicazione del*** presente regolamento.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) I veicoli speciali sono destinati a	(10) I veicoli speciali sono destinati a

funzioni particolari e richiedono allestimenti specifici della carrozzeria che non sono del tutto sotto il controllo del costruttore. Le quote di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità non possono perciò essere calcolate correttamente. A questi veicoli dovrebbero applicarsi solo le disposizioni relative alla raccolta, alla depurazione e alla rimozione obbligatoria di parti e componenti. I costi di svolgimento di queste attività dovrebbero essere sostenuti dai produttori nell'ambito del regime di responsabilità estesa del produttore. Le disposizioni relative alle sostanze presenti nei veicoli dovrebbero applicarsi anche ai veicoli speciali, come già previsto dalla direttiva 2000/53/CE. I costruttori di seconda fase dei veicoli che sono stati omologati con omologazione in più fasi ***non sono in grado di calcolare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei*** veicoli ***completati. È*** pertanto ***opportuno richiedere la conformità al*** presente regolamento ***per il solo veicolo di base***.

funzioni particolari e richiedono allestimenti specifici della carrozzeria che non sono del tutto sotto il controllo del costruttore. Le quote di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità non possono perciò essere calcolate correttamente. A questi veicoli dovrebbero applicarsi solo le disposizioni relative alla raccolta, alla depurazione e alla rimozione obbligatoria di parti e componenti. I costi di svolgimento di queste attività dovrebbero essere sostenuti dai produttori nell'ambito del regime di responsabilità estesa del produttore. Le disposizioni relative alle sostanze presenti nei veicoli dovrebbero applicarsi anche ai veicoli speciali, come già previsto dalla direttiva 2000/53/CE. I costruttori di seconda fase dei veicoli che sono stati omologati con omologazione in più fasi ***dovrebbero inoltre essere responsabili dei*** veicoli ***che immettono sul mercato e*** pertanto ***dovrebbero essere soggetti agli obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore***. ***Tuttavia i veicoli speciali, compresi quelli che sono stati omologati in processi di omologazione in più fasi, dovrebbero continuare a essere esentati come previsto nel*** presente regolamento.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione	*Emendamento*
(10) I veicoli speciali sono destinati a funzioni particolari e richiedono allestimenti specifici della carrozzeria che non sono del tutto sotto il controllo del costruttore. Le quote di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità non possono perciò essere calcolate correttamente. A	(10) I veicoli speciali sono destinati a funzioni particolari e richiedono allestimenti specifici della carrozzeria che non sono del tutto sotto il controllo del costruttore. Le quote di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità non possono perciò essere calcolate correttamente. A

questi veicoli dovrebbero applicarsi solo le disposizioni relative alla raccolta, alla depurazione e alla rimozione obbligatoria di parti e componenti. I costi di svolgimento di queste attività dovrebbero essere sostenuti dai produttori nell'ambito del regime di responsabilità estesa del produttore. Le disposizioni relative alle sostanze presenti nei veicoli dovrebbero applicarsi anche ai veicoli speciali, come già previsto dalla direttiva 2000/53/CE. ***I costruttori*** di seconda fase ***dei veicoli che sono stati omologati con omologazione in più fasi non sono in grado di calcolare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dei veicoli completati. È pertanto opportuno richiedere la conformità al presente regolamento per il solo*** veicolo di base.	questi veicoli dovrebbero applicarsi solo le disposizioni relative alla raccolta, alla depurazione e alla rimozione obbligatoria di parti e componenti. I costi di svolgimento di queste attività dovrebbero essere sostenuti dai produttori nell'ambito del regime di responsabilità estesa del produttore. Le disposizioni relative alle sostanze presenti nei veicoli dovrebbero applicarsi anche ai veicoli speciali, come già previsto dalla direttiva 2000/53/CE. ***I veicoli omologati con omologazione in più fasi, le parti aggiunte da un costruttore*** di seconda fase***, come la carrozzeria, sono ritirati e trattati insieme al*** veicolo di base***. Di conseguenza, la carrozzeria dei veicoli omologati in più fasi è inclusa nell'ambito di applicazione della responsabilità estesa del produttore***.
	Or. en

Emendamento 240
Zala Tomašič, Milan Zver

Proposta di regolamento
Considerando 10 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(10 bis) I camper e i caravan, quali definiti nell'allegato I, parte A, punto 5.1, del regolamento (UE) 2018/858, sono distinti dai veicoli o dai rimorchi convenzionali, in quanto la loro funzione principale è l'alloggio piuttosto che il trasporto. Molti caravan sono fissati in modo permanente come case vacanza, utilizzati per alloggi stagionali e rimangono funzionali per decenni. Tali unità non dovrebbero essere classificate come veicoli fuori uso poiché continuano a fungere da alloggi, spesso non registrati, classificati erroneamente come "veicoli perduti". Questi camper sono costruiti con componenti non automobilistici come legno, mobili,

sistemi idrici e sistemi elettrici domestici, che non rientrano nell'ambito degli impianti di riciclaggio dei veicoli. In considerazione della loro destinazione specifica, della diversa composizione dei materiali e dell'uso attuale, i camper e i caravan dovrebbero essere esclusi dalle normative sui veicoli fuori uso.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 10 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(10 ter) Le norme di circolarità per gli pneumatici dovrebbero essere introdotte come se si trattasse di un gruppo di prodotti prioritari dal regolamento sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili, come previsto all'articolo 18, paragrafo 5, lettera e). Di conseguenza, tali prodotti non dovrebbero essere contemplati dal capo II del presente regolamento.

Or. en

Emendamento 242
Beatrice Timgren

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) Una delle principali difficoltà pratiche connesse all'applicazione della direttiva 2000/53/CE riguarda il determinare se un veicolo sia diventato o meno un veicolo fuori uso, in particolare	(11) Una delle principali difficoltà pratiche connesse all'applicazione della direttiva 2000/53/CE riguarda il determinare se un veicolo sia diventato o meno un veicolo fuori uso, in particolare

nei casi di spedizioni transfrontaliere di veicoli. Nonostante la pubblicazione di orientamenti***46*** al riguardo, tale valutazione rimane problematica. ***È pertanto necessario prevedere criteri precisi giuridicamente vincolanti che consentano di determinare se un veicolo è un*** veicolo fuori uso***. Tali criteri dovrebbero essere rispettati da tutti gli operatori economici e dai*** proprietari ***che compiono operazioni con veicoli fuori uso***.	nei casi di spedizioni transfrontaliere di veicoli. Nonostante la pubblicazione di orientamenti al riguardo, tale valutazione rimane problematica. ***Al fine di garantire che i proprietari di veicoli mantengano i loro diritti fondamentali di proprietà, un veicolo dovrebbe essere classificato come*** veicolo fuori uso ***solo se è abbandonato, danneggiato senza possibilità di riparazione o presenta un rischio evidente e dimostrabile per la sicurezza pubblica e l'ambiente. Il presente regolamento dovrebbe garantire che le decisioni in merito alle classificazioni dei veicoli fuori uso seguano una procedura trasparente, che impedisca l'adozione di determinazioni amministrative arbitrarie o automatiche che potrebbero ingiustamente privare i*** proprietari ***dei loro beni***.
46 Orientamenti n. 9 dei corrispondenti in materia di spedizioni di veicoli fuori uso, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	46 Orientamenti n. 9 dei corrispondenti in materia di spedizioni di veicoli fuori uso, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf
	Or. en

Emendamento 243
Christine Singer

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) Una delle principali difficoltà pratiche connesse all'applicazione della direttiva 2000/53/CE riguarda il determinare se un veicolo sia diventato o meno un veicolo fuori uso, in particolare nei casi di spedizioni transfrontaliere di veicoli. Nonostante la pubblicazione di orientamenti[46] al riguardo, tale valutazione rimane problematica. È pertanto necessario	(11) Una delle principali difficoltà pratiche connesse all'applicazione della direttiva 2000/53/CE riguarda il determinare se un veicolo sia diventato o meno un veicolo fuori uso, in particolare nei casi di spedizioni transfrontaliere di veicoli. Nonostante la pubblicazione di orientamenti[46] al riguardo, tale valutazione rimane problematica. È pertanto necessario

prevedere criteri precisi giuridicamente vincolanti che consentano di determinare se un veicolo è un veicolo fuori uso. Tali criteri dovrebbero essere rispettati da tutti gli operatori economici e dai proprietari che compiono operazioni con veicoli fuori uso.	prevedere criteri precisi giuridicamente vincolanti che consentano di determinare se un veicolo è un veicolo fuori uso. Tali criteri dovrebbero essere rispettati da tutti gli operatori economici e dai proprietari che compiono operazioni con veicoli fuori uso. ***Tali criteri non dovrebbero essere stabiliti dalla Commissione, bensì da un gruppo di esperti indipendenti.***
[46] Orientamenti n. 9 dei corrispondenti in materia di spedizioni di veicoli fuori uso, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	[46] Orientamenti n. 9 dei corrispondenti in materia di spedizioni di veicoli fuori uso, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Motivazione

La Commissione europea non può stabilire criteri precisi. Tale definizione deve essere effettuata da esperti indipendenti che possiedano le conoscenze e le competenze tecniche necessarie.

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

Proposta di regolamento
Considerando 11

Testo della Commissione	*Emendamento*
(11) Una delle principali difficoltà pratiche connesse all'applicazione della direttiva 2000/53/CE riguarda il determinare se un veicolo sia diventato o meno un veicolo fuori uso, in particolare nei casi di spedizioni transfrontaliere di veicoli. Nonostante la pubblicazione di orientamenti[46] al riguardo, tale valutazione rimane problematica. È pertanto necessario prevedere criteri precisi giuridicamente vincolanti che consentano di determinare se un veicolo è un veicolo fuori uso. Tali criteri dovrebbero essere rispettati da tutti	(11) Una delle principali difficoltà pratiche connesse all'applicazione della direttiva 2000/53/CE riguarda il determinare se un veicolo sia diventato o meno un veicolo fuori uso, in particolare nei casi di spedizioni transfrontaliere ***e di esportazione*** di veicoli. Nonostante la pubblicazione di orientamenti[46] al riguardo, tale valutazione rimane problematica. È pertanto necessario prevedere criteri precisi giuridicamente vincolanti***, basati su motivazioni tecnologiche e tecniche,*** che consentano di determinare se un veicolo è

gli operatori economici e dai proprietari che compiono operazioni con veicoli fuori uso.	un veicolo fuori uso. Tali criteri dovrebbero essere rispettati da ***tutte le autorità competenti,*** tutti gli operatori economici e dai proprietari che compiono operazioni con veicoli fuori uso.
[46] Orientamenti n. 9 dei corrispondenti in materia di spedizioni di veicoli fuori uso, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf	[46] Orientamenti n. 9 dei corrispondenti in materia di spedizioni di veicoli fuori uso, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

Or. en

Emendamento 245
Zala Tomašič, Milan Zver

Proposta di regolamento
Considerando 12 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(12 bis) I veicoli fuori uso non sono semplicemente dei rifiuti, ma risorse preziose con un potenziale economico. Il loro riutilizzo nei casi in cui è effettivamente opportuno è in linea con gli interessi economici delle aziende. Inoltre le esportazioni illegali comportano non solo rischi ambientali, ma anche perdite economiche per l'UE.

Or. en

Emendamento 246
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Per disciplinare la progettazione di tutti i veicoli immessi sul mercato	(13) Per disciplinare la progettazione di tutti i veicoli immessi sul mercato

dell'Unione e la fase finale del loro ciclo di vita è necessario stabilire norme armonizzate sulla circolarità da verificare nella fase di omologazione. Progettare e fabbricare i veicoli in modo tale che le loro parti e i componenti siano riutilizzabili e che i materiali in essi contenuti siano riciclabili è fondamentale per evitare che le parti, i componenti e i materiali non possano essere adeguatamente valorizzati quando il veicolo diventa fuori uso. Pertanto i costruttori di veicoli e i loro fornitori dovrebbero adottare strategie di progettazione che migliorino la riutilizzabilità e la riciclabilità fin dalle prime fasi dello sviluppo di nuovi veicoli. Di conseguenza i nuovi tipi di veicoli dovrebbero continuare a essere costruiti per essere riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % della loro massa e riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % della loro massa, come già previsto dalla direttiva 2005/64/CE. È opportuno definire una nuova metodologia per calcolare e verificare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo affinché il calcolo sia effettuato in modo uniforme e possa essere ***monitorato***. La metodologia dovrebbe rispecchiare meglio l'effettivo potenziale di riciclaggio, riutilizzo e recupero del nuovo veicolo alla fine del ciclo di vita, e allo stesso tempo tenere conto dei progressi tecnologici in corso. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per definire tale metodologia, al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento. Fino a quando la metodologia non sarà definita, i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dovrebbero continuare a essere calcolati conformemente alla norma ISO 22628:2002, come previsto dalla direttiva 2005/64/CE.

dell'Unione e la fase ***di utilizzo e la fase*** finale del loro ciclo di vita è necessario stabilire norme armonizzate sulla circolarità da verificare nella fase di omologazione. Progettare e fabbricare i veicoli in modo tale che le loro parti e i componenti siano riutilizzabili e che i materiali in essi contenuti siano riciclabili è fondamentale per evitare che le parti, i componenti e i materiali non possano essere adeguatamente valorizzati quando il veicolo diventa fuori uso. Pertanto i costruttori di veicoli e i loro fornitori dovrebbero adottare strategie di progettazione che migliorino ***la modularità, la riparabilità,*** la riutilizzabilità e la riciclabilità fin dalle prime fasi dello sviluppo di nuovi veicoli. Di conseguenza i nuovi tipi di veicoli dovrebbero continuare a essere costruiti per essere riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % della loro massa e riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % della loro massa, come già previsto dalla direttiva 2005/64/CE. ***Al fine di garantire l'allineamento con la gerarchia dei rifiuti, in futuro l'obiettivo di riutilizzabilità dovrebbe essere separato dagli obiettivi di riciclabilità e recuperabilità. Inoltre, per ridurre ulteriormente l'impatto ambientale dei veicoli, è opportuno fissare un nuovo obiettivo di durabilità, che garantisca che i costruttori progettino i loro veicoli per una durata di vita più lunga. Ai fini della fissazione di obiettivi di riutilizzabilità e durabilità*** è opportuno definire una nuova metodologia per calcolare e verificare i tassi di ***durabilità,*** riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo affinché il calcolo sia effettuato in modo uniforme e possa essere ***verificato***. La metodologia dovrebbe rispecchiare meglio l'effettivo potenziale di ***maggiore durata di vita e*** riciclaggio, riutilizzo e recupero del nuovo veicolo alla fine del ciclo di vita, e allo stesso tempo tenere conto dei progressi tecnologici in corso***. Tale metodologia dovrebbe comportare una verifica adeguata della***

conformità dei veicoli fabbricati sia all'interno che all'esterno dell'Unione. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per definire tale metodologia, al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento. Fino a quando la metodologia non sarà definita, i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dovrebbero continuare a essere calcolati conformemente alla norma ISO 22628:2002, come previsto dalla direttiva 2005/64/CE.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Per disciplinare la progettazione di tutti i veicoli immessi sul mercato dell'Unione e la fase finale del loro ciclo di vita è necessario stabilire norme armonizzate sulla circolarità da verificare nella fase di omologazione. Progettare e fabbricare i veicoli in modo tale che le loro parti e i componenti siano riutilizzabili e che i materiali in essi contenuti siano riciclabili è fondamentale per evitare che le parti, i componenti e i materiali non possano essere adeguatamente valorizzati quando il veicolo diventa fuori uso. Pertanto i costruttori di veicoli e i loro fornitori dovrebbero adottare strategie di progettazione che migliorino la riutilizzabilità e la riciclabilità fin dalle prime fasi dello sviluppo di nuovi veicoli. Di conseguenza i nuovi tipi di veicoli dovrebbero continuare a essere costruiti per essere riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % della loro massa e riutilizzabili o	(13) Per disciplinare la progettazione di tutti i veicoli immessi sul mercato dell'Unione e la fase finale del loro ciclo di vita è necessario stabilire norme armonizzate sulla circolarità da verificare nella fase di omologazione. Progettare e fabbricare i veicoli in modo tale che le loro parti e i componenti siano riutilizzabili e che i materiali in essi contenuti siano riciclabili è fondamentale per evitare che le parti, i componenti e i materiali non possano essere adeguatamente valorizzati quando il veicolo diventa fuori uso. Pertanto i costruttori di veicoli e i loro fornitori dovrebbero adottare strategie di progettazione che migliorino la riutilizzabilità e la riciclabilità fin dalle prime fasi dello sviluppo di nuovi veicoli. Di conseguenza i nuovi tipi di veicoli dovrebbero continuare a essere costruiti per essere riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % della loro massa e riutilizzabili o

recuperabili per almeno il 95 % della loro massa, come già previsto dalla direttiva 2005/64/CE. È opportuno definire una nuova metodologia per calcolare e verificare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo affinché il calcolo sia effettuato in modo uniforme e possa essere monitorato. La metodologia dovrebbe rispecchiare meglio l'effettivo potenziale di riciclaggio, riutilizzo e recupero del nuovo veicolo alla fine del ciclo di vita, e allo stesso tempo tenere conto dei progressi tecnologici in corso. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per definire tale metodologia, al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento. Fino a quando la metodologia non sarà definita, i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dovrebbero continuare a essere calcolati conformemente alla norma ISO 22628:2002, come previsto dalla direttiva 2005/64/CE.	recuperabili per almeno il 95 % della loro massa, come già previsto dalla direttiva 2005/64/CE. È opportuno definire una nuova metodologia per calcolare e verificare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo affinché il calcolo sia effettuato in modo uniforme e possa essere monitorato. La metodologia dovrebbe rispecchiare meglio l'effettivo potenziale di riciclaggio, riutilizzo e recupero del nuovo veicolo alla fine del ciclo di vita, e allo stesso tempo tenere conto dei progressi tecnologici in corso. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per definire tale metodologia, al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento. Fino a quando la metodologia non sarà definita, i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dovrebbero continuare a essere calcolati conformemente alla norma ISO 22628:2002, come previsto dalla direttiva 2005/64/CE. ***Inoltre la Commissione dovrebbe anche effettuare una valutazione della necessità di introdurre un obiettivo separato sulla quota minima di riutilizzabilità.***

Or. en

Emendamento 248
Christine Singer

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Per disciplinare la progettazione di tutti i veicoli immessi sul mercato dell'Unione e la fase finale del loro ciclo di vita è necessario stabilire norme armonizzate sulla circolarità da verificare nella fase di omologazione. Progettare e fabbricare i veicoli in modo tale che le loro parti e i componenti siano riutilizzabili e	(13) Per disciplinare la progettazione di tutti i veicoli immessi sul mercato dell'Unione e la fase finale del loro ciclo di vita è necessario stabilire norme armonizzate sulla circolarità da verificare nella fase di omologazione. Progettare e fabbricare i veicoli in modo tale che le loro parti e i componenti siano riutilizzabili e

che i materiali in essi contenuti siano riciclabili è fondamentale per evitare che le parti, i componenti e i materiali non possano essere adeguatamente valorizzati quando il veicolo diventa fuori uso. Pertanto i costruttori di veicoli e i loro fornitori dovrebbero adottare strategie di progettazione che migliorino la riutilizzabilità e la riciclabilità fin dalle prime fasi dello sviluppo di nuovi veicoli. Di conseguenza i nuovi tipi di veicoli dovrebbero continuare a essere costruiti per essere riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % della loro massa e riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % della loro massa, come già previsto dalla direttiva 2005/64/CE. È opportuno definire una nuova metodologia per calcolare e verificare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo affinché il calcolo sia effettuato in modo uniforme e possa essere monitorato. La metodologia dovrebbe rispecchiare meglio l'effettivo potenziale di riciclaggio, riutilizzo e recupero del nuovo veicolo alla fine del ciclo di vita, e allo stesso tempo tenere conto dei progressi tecnologici in corso. ***È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per definire tale metodologia, al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento.*** Fino a quando la metodologia non sarà definita, i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dovrebbero continuare a essere calcolati conformemente alla norma ISO 22628:2002, come previsto dalla direttiva 2005/64/CE.

che i materiali in essi contenuti siano riciclabili è fondamentale per evitare che le parti, i componenti e i materiali non possano essere adeguatamente valorizzati quando il veicolo diventa fuori uso. Pertanto i costruttori di veicoli e i loro fornitori dovrebbero adottare strategie di progettazione che migliorino la riutilizzabilità e la riciclabilità fin dalle prime fasi dello sviluppo di nuovi veicoli. Di conseguenza i nuovi tipi di veicoli dovrebbero continuare a essere costruiti per essere riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % della loro massa e riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % della loro massa, come già previsto dalla direttiva 2005/64/CE. È opportuno definire una nuova metodologia per calcolare e verificare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo affinché il calcolo sia effettuato in modo uniforme e possa essere monitorato. La metodologia dovrebbe rispecchiare meglio l'effettivo potenziale di riciclaggio, riutilizzo e recupero del nuovo veicolo alla fine del ciclo di vita, e allo stesso tempo tenere conto dei progressi tecnologici in corso. Fino a quando la metodologia non sarà definita, i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dovrebbero continuare a essere calcolati conformemente alla norma ISO 22628:2002, come previsto dalla direttiva 2005/64/CE.

Or. en

Motivazione

La Commissione europea non dovrebbe essere incaricata di stabilire la metodologia per il calcolo e la verifica delle quote di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo. Tale aspetto dovrebbe invece essere valutato da un gruppo di esperti indipendenti in possesso delle conoscenze e competenze necessarie.

Emendamento 249
Sirpa Pietikäinen

Proposta di regolamento
Considerando 13

Testo della Commissione	*Emendamento*
(13) Per disciplinare la progettazione di tutti i veicoli immessi sul mercato dell'Unione e la fase finale del loro ciclo di vita è necessario stabilire norme armonizzate sulla circolarità da verificare nella fase di omologazione. Progettare e fabbricare i veicoli in modo tale che le loro parti e i componenti siano riutilizzabili e che i materiali in essi contenuti siano riciclabili è fondamentale per evitare che le parti, i componenti e i materiali non possano essere adeguatamente valorizzati quando il veicolo diventa fuori uso. Pertanto i costruttori di veicoli e i loro fornitori dovrebbero adottare strategie di progettazione che migliorino la riutilizzabilità e la riciclabilità fin dalle prime fasi dello sviluppo di nuovi veicoli. Di conseguenza i nuovi tipi di veicoli dovrebbero continuare a essere costruiti per essere riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % della loro massa e riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % della loro massa, come già previsto dalla direttiva 2005/64/CE. È opportuno definire una nuova metodologia per calcolare e verificare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo affinché il calcolo sia effettuato in modo uniforme e possa essere monitorato. La metodologia dovrebbe rispecchiare meglio l'effettivo potenziale di riciclaggio, riutilizzo e recupero del nuovo veicolo alla fine del ciclo di vita, e allo stesso tempo tenere conto dei progressi tecnologici in corso. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per definire tale metodologia, al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione del presente regolamento. Fino a quando la metodologia non sarà definita, i tassi di	(13) Per disciplinare la progettazione di tutti i veicoli immessi sul mercato dell'Unione e la fase finale del loro ciclo di vita è necessario stabilire norme armonizzate sulla circolarità da verificare nella fase di omologazione. Progettare e fabbricare i veicoli***, attuando il principio di progettazione senza rifiuti,*** in modo tale che le loro parti e i componenti siano riutilizzabili e che i materiali in essi contenuti siano riciclabili è fondamentale per evitare che le parti, i componenti e i materiali non possano essere adeguatamente valorizzati quando il veicolo diventa fuori uso. Pertanto i costruttori di veicoli e i loro fornitori dovrebbero adottare strategie di progettazione che migliorino la riutilizzabilità e la riciclabilità fin dalle prime fasi dello sviluppo di nuovi veicoli. Di conseguenza i nuovi tipi di veicoli dovrebbero continuare a essere costruiti per essere riutilizzabili o riciclabili per almeno l'85 % della loro massa e riutilizzabili o recuperabili per almeno il 95 % della loro massa, come già previsto dalla direttiva 2005/64/CE. È opportuno definire una nuova metodologia per calcolare e verificare i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità di un veicolo affinché il calcolo sia effettuato in modo uniforme e possa essere monitorato. La metodologia dovrebbe rispecchiare meglio l'effettivo potenziale di riciclaggio, riutilizzo e recupero del nuovo veicolo alla fine del ciclo di vita, e allo stesso tempo tenere conto dei progressi tecnologici in corso. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per definire tale metodologia, al fine di garantire condizioni uniformi di attuazione

riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dovrebbero continuare a essere calcolati conformemente alla norma ISO 22628:2002, come previsto dalla direttiva 2005/64/CE.

del presente regolamento. Fino a quando la metodologia non sarà definita, i tassi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità dovrebbero continuare a essere calcolati conformemente alla norma ISO 22628:2002, come previsto dalla direttiva 2005/64/CE.

Or. en

Emendamento 250
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Proposta di regolamento
Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(13 bis) Garantire la riparabilità dei veicoli per tutta la loro durata di vita è un pilastro fondamentale di un'economia automobilistica realmente sostenibile e circolare. I veicoli non dovrebbero essere classificati precocemente come veicoli fuori uso quando rimangono riparabili, in quanto ciò comporterebbe la produzione di rifiuti inutili, inefficienze economiche e un onere eccessivo per i proprietari dei veicoli. Un veicolo dovrebbe essere considerato fuori uso solo quando non può essere ragionevolmente ripristinato per soddisfare i requisiti del controllo tecnico e presenta pertanto un rischio per la sicurezza degli utenti della strada. La longevità dei veicoli dipende non solo dalla loro progettazione iniziale, ma anche dalla disponibilità di servizi di riparazione e manutenzione a prezzi accessibili e competitivi. I riparatori indipendenti devono essere in grado di operare in condizioni eque e trasparenti onde garantire che i consumatori non dipendano esclusivamente dalle reti di riparazione controllate dal costruttore, cosa che altrimenti potrebbe limitare la concorrenza, aumentare i costi e ridurre la disponibilità del servizio. Per

salvaguardare la scelta dei consumatori e garantire l'uso efficiente delle risorse è necessario evitare gli ostacoli alla riparazione, comprese le restrizioni all'accesso ai pezzi di ricambio, agli strumenti diagnostici, al collegamento ingiustificato dei pezzi a un veicolo specifico e alle informazioni tecniche. La capacità di effettuare riparazioni e la manutenzione dei veicoli è di particolare importanza sociale ed economica, specialmente per le persone e le famiglie a basso reddito che ricorrono a veicoli usati a prezzi accessibili come principale mezzo di trasporto. La limitazione delle opzioni di riparazione ha un impatto sproporzionato su coloro che vivono in regioni rurali o economicamente svantaggiate, dove le infrastrutture di trasporto pubblico sono insufficienti e limitano in tal modo la loro indipendenza, mobilità e accesso all'occupazione, all'istruzione e ai servizi essenziali. Salvaguardare la riparabilità non è quindi solo un imperativo ambientale ed economico, bensì anche una questione di parità di accesso alle opportunità. Inoltre, talune categorie di veicoli richiedono un'attenzione particolare per garantirne la continua fruibilità e conservazione. Si tratta dei veicoli fuoristrada, dei veicoli da diporto e dei veicoli storici o classici, che sono spesso mantenuti oltre i normali cicli di vita commerciali e richiedono continue, spesso importanti riparazioni per preservarne la destinazione d'uso, il valore culturale e l'usabilità. Tali veicoli sono spesso ripristinati e mantenuti per lunghi periodi da appassionati e piccole imprese, contribuendo all'attività economica e all'occupazione nei settori specializzati del restauro e della riparazione. Il presente regolamento dovrebbe garantire che tali veicoli non siano indebitamente classificati come veicoli fuori uso, preservandone in tal modo l'uso continuativo e il restauro.

Emendamento 251
Pietro Fiocchi

Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) I veicoli dovrebbero essere progettati e fabbricati in modo da limitare la presenza di sostanze che destano preoccupazione. Nella comunicazione del 14 ottobre 2020 "Strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili – Verso un ambiente privo di sostanze tossiche" ("strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili")***[47]***, la Commissione ha affermato che le sostanze che destano preoccupazione devono essere ridotte al minimo e sostituite nella misura del possibile, eliminando gradualmente quelle più nocive impiegate per usi non essenziali alla società, e più in particolare nei prodotti di consumo. Di conseguenza le sostanze che destano preoccupazione usate come costituenti dei materiali presenti nei veicoli o di qualsiasi parte o componente dei veicoli dovrebbero essere ridotte al minimo ***per quanto*** possibile per ***garantire che né i veicoli né i materiali ricavati dal loro riciclaggio abbiano*** effetti negativi sulla salute umana o l'ambiente durante tutto il loro ciclo di vita***.***	(14) I veicoli dovrebbero essere progettati e fabbricati in modo da limitare la presenza di sostanze che destano preoccupazione. Nella comunicazione del 14 ottobre 2020 "Strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili – Verso un ambiente privo di sostanze tossiche" ("strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili"), la Commissione ha affermato che le sostanze che destano preoccupazione devono essere ridotte al minimo e sostituite nella misura del possibile, eliminando gradualmente quelle più nocive impiegate per usi non essenziali alla società, e più in particolare nei prodotti di consumo. Di conseguenza le sostanze che destano preoccupazione usate come costituenti dei materiali presenti nei veicoli o di qualsiasi parte o componente dei veicoli dovrebbero essere ridotte al minimo ***nella misura del*** possibile***, ove necessario,*** per ***prevenire*** effetti negativi sulla salute umana o l'ambiente durante tutto il loro ciclo di vita
[47] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 14 ottobre 2020, "Strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili – Verso un ambiente privo di sostanze tossiche" (COM(2020) 667 final).	[47] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 14 ottobre 2020, "Strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili – Verso un ambiente privo di sostanze tossiche" (COM(2020) 667 final).

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

Proposta di regolamento
Considerando 14

Testo della Commissione	*Emendamento*
(14) I veicoli dovrebbero essere progettati e fabbricati in modo da limitare la presenza di sostanze che destano preoccupazione. Nella comunicazione del 14 ottobre 2020 "Strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili – Verso un ambiente privo di sostanze tossiche" ("strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili")[47], la Commissione ha affermato che le sostanze che destano preoccupazione devono essere ridotte al minimo e sostituite nella misura del possibile, eliminando gradualmente quelle più nocive impiegate per usi non essenziali alla società, e più in particolare nei prodotti di consumo. Di conseguenza le sostanze che destano preoccupazione usate come costituenti dei materiali presenti nei veicoli o di qualsiasi parte o componente dei veicoli dovrebbero essere ridotte al minimo per quanto possibile per garantire che né i veicoli né i materiali ricavati dal loro riciclaggio abbiano effetti negativi sulla salute ***umana*** o l'ambiente durante tutto il loro ciclo di vita.	(14) I veicoli dovrebbero essere progettati e fabbricati in modo da limitare la presenza di sostanze che destano preoccupazione. Nella comunicazione del 14 ottobre 2020 "Strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili – Verso un ambiente privo di sostanze tossiche" ("strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili")[47], la Commissione ha affermato che le sostanze che destano preoccupazione***, in linea con l'approccio "One Health",*** devono essere ridotte al minimo e sostituite nella misura del possibile, eliminando gradualmente quelle più nocive impiegate per usi non essenziali alla società, e più in particolare nei prodotti di consumo. Di conseguenza le sostanze che destano preoccupazione usate come costituenti dei materiali presenti nei veicoli o di qualsiasi parte o componente dei veicoli dovrebbero essere ridotte al minimo per quanto possibile per garantire che né i veicoli né i materiali ricavati dal loro riciclaggio abbiano effetti negativi sulla salute o l'ambiente durante tutto il loro ciclo di vita.
[47] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 14 ottobre 2020, "Strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili – Verso un ambiente privo di sostanze tossiche" (COM(2020) 667 ***final***).	[47] Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 14 ottobre 2020, "Strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili – Verso un ambiente privo di sostanze tossiche" (COM(2020) 0667).

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 15

Testo della Commissione	*Emendamento*
(15) La direttiva 2000/53/CE limita già l'uso del piombo, del mercurio, del cadmio e del cromo esavalente nei veicoli e prevede esenzioni che lo consentono in determinate applicazioni. Il presente regolamento dovrebbe riprendere le norme esistenti. Tuttavia, per garantire la coerenza della legislazione sulle sostanze chimiche, le restrizioni relative all'immissione sul mercato e all'uso di altre sostanze nei veicoli dovrebbero essere disciplinate dal regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio[48]. Analogamente, le restrizioni all'uso di sostanze disciplinate dal regolamento (UE) 2019/1021 del Parlamento europeo e del Consiglio[49] dovrebbero essere introdotte sulla base delle disposizioni dello stesso. ***Pertanto il presente regolamento non dovrebbe consentire di limitare sostanze diverse dal piombo, dal mercurio, dal cadmio e dal cromo esavalente nei veicoli.***	(15) La direttiva 2000/53/CE limita già l'uso del piombo, del mercurio, del cadmio e del cromo esavalente nei veicoli e prevede esenzioni che lo consentono in determinate applicazioni. Il presente regolamento dovrebbe riprendere le norme esistenti. Tuttavia, per garantire la coerenza della legislazione sulle sostanze chimiche, le restrizioni relative all'immissione sul mercato e all'uso di altre sostanze nei veicoli dovrebbero essere disciplinate dal regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio[48]. Analogamente, le restrizioni all'uso di sostanze disciplinate dal regolamento (UE) 2019/1021 del Parlamento europeo e del Consiglio[49] dovrebbero essere introdotte sulla base delle disposizioni dello stesso.
[48] Regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'Agenzia europea per le sostanze chimiche, che modifica la direttiva 1999/45/CE e che abroga il regolamento (CEE) n. 793/93 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 1488/94 della Commissione, nonché la direttiva 76/769/CEE del Consiglio e le direttive della Commissione 91/155/CEE,	[48] Regolamento (CE) n. 1907/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2006, concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH), che istituisce un'Agenzia europea per le sostanze chimiche, che modifica la direttiva 1999/45/CE e che abroga il regolamento (CEE) n. 793/93 del Consiglio e il regolamento (CE) n. 1488/94 della Commissione, nonché la direttiva 76/769/CEE del Consiglio e le direttive della Commissione 91/155/CEE,

93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE (GU L 396 del 30.12.2006, pag. 1).	93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE (GU L 396 del 30.12.2006, pag. 1).
[49] Regolamento (UE) 2019/1021 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, relativo agli inquinanti organici persistenti (GU L 169 del 25.6.2019, pag. 45).	[49] Regolamento (UE) 2019/1021 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, relativo agli inquinanti organici persistenti (GU L 169 del 25.6.2019, pag. 45).

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(15 bis) A fini di ulteriori restrizioni relative alle sostanze presenti nei veicoli o utilizzate nella loro fabbricazione, è opportuno effettuare una mappatura delle sostanze che destano preoccupazione, definite nella strategia in materia di sostanze chimiche sostenibili come sostanze che hanno un effetto cronico sulla salute o sull'ambiente, quali le sostanze che figurano nell'elenco di sostanze candidate all'eventuale inclusione nell'allegato XIV del regolamento (CE) n. 1907/2006 e nell'allegato VI del regolamento (CE) n. 1272/2008, ma anche quelle che ostacolano il riciclaggio di materie prime secondarie sicure e di alta qualità, nel contesto della valutazione delle sostanze prevista nel piano d'azione comune per la valutazione pubblicato nel sito web dell'Agenzia europea per le sostanze chimiche istituita a norma del regolamento (CE) n. 1907/2006 ("Agenzia").

Or. en

Emendamento 255
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 16

Testo della Commissione	*Emendamento*
(16) La direttiva 2000/53/CE prevede esenzioni dalle restrizioni all'uso di piombo e cadmio nelle batterie utilizzate nei veicoli, che sono riprese dal presente regolamento. Tuttavia l'uso di sostanze nelle batterie è disciplinato in modo esaustivo nel regolamento (UE) 2023/1542 del Parlamento europeo e del Consiglio[50]. Pertanto tali sostanze non dovrebbero essere disciplinate dal presente regolamento, ma dal regolamento sulle batterie e le loro restrizioni e le relative esenzioni dovrebbero esservi trasferite, se del caso. Prima di introdurre tali restrizioni a norma del regolamento (UE) 2023/1542 è opportuno effettuare una valutazione globale a norma dello stesso per determinare se sia ancora necessaria un'esenzione e in quale ambito.	*(Non concerne la versione italiana)*

[50] Regolamento (UE) 2023/1542 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2023, relativo alle batterie e ai rifiuti di batterie, che modifica la direttiva 2008/98/CE e il regolamento (UE) 2019/1020 e abroga la direttiva 2006/66/CE (GU L 191 del 28.7.2023, pag. 1).

Or. en

Emendamento 256
Christine Singer

Proposta di regolamento
Considerando 17

Testo della Commissione	*Emendamento*
(17) Per tenere conto del progresso scientifico e tecnico, è opportuno continuare a delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per la modifica delle esenzioni dalle restrizioni all'uso del piombo, del mercurio, del cadmio e del cromo esavalente nei veicoli a norma del presente regolamento. La modifica o la soppressione delle esenzioni dovrebbe essere preceduta da una valutazione del suo impatto socioeconomico, non contemplata dalla direttiva 2000/53/CE, che tenga conto, tra le altre cose, della disponibilità di sostanze alternative e dell'impatto sulla salute umana e l'ambiente durante l'intero ciclo di vita dei veicoli. Al fine di garantire un processo decisionale, un coordinamento e una gestione efficaci degli aspetti tecnici, scientifici e amministrativi associati alla modifica del presente regolamento per quanto riguarda le restrizioni all'uso di sostanze nei veicoli, è opportuno che l'Agenzia europea per le sostanze chimiche assista la Commissione nella valutazione.	(17) Per tenere conto del progresso scientifico e tecnico, è opportuno continuare a delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per la modifica delle esenzioni dalle restrizioni all'uso del piombo, del mercurio, del cadmio e del cromo esavalente nei veicoli a norma del presente regolamento. La modifica o la soppressione delle esenzioni dovrebbe essere preceduta da una valutazione del suo impatto socioeconomico, non contemplata dalla direttiva 2000/53/CE, che tenga conto, tra le altre cose, della disponibilità di sostanze alternative e dell'impatto sulla salute umana e l'ambiente durante l'intero ciclo di vita dei veicoli. ***Prima di adottare tale atto delegato, la Commissione dovrebbe consultare i pertinenti esperti e portatori di interessi per fare in modo che si tenga conto, oltre che degli effetti sulla salute umana e ambientale, anche degli impatti socioeconomici più ampi.*** Al fine di garantire un processo decisionale, un coordinamento e una gestione efficaci degli aspetti tecnici, scientifici e amministrativi associati alla modifica del presente regolamento per quanto riguarda le restrizioni all'uso di sostanze nei veicoli, è opportuno che l'Agenzia europea per le sostanze chimiche assista la Commissione nella valutazione.

Or. en

Motivazione

La Commissione non dispone sempre delle conoscenze necessarie, soprattutto per quanto riguarda i dettagli tecnici e l'applicazione pratica.

Emendamento 257
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa

Corrado

Proposta di regolamento
Considerando 17 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(17 bis) Affinché possa essere debitamente affrontata la questione delle sostanze che, se usate nei veicoli o presenti nei veicoli fuori uso, presentano un rischio inaccettabile per la salute umana o per l'ambiente, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti, conformemente all'articolo 290 TFUE, riguardo alla modifica delle restrizioni relative alle sostanze nei veicoli.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) Per aumentare la circolarità nel settore automobilistico, i veicoli dovrebbero essere progressivamente progettati e fabbricati in modo da incorporare materiali riciclati anziché materie prime primarie. L'uso di materiali riciclati comporta una maggiore efficienza sotto il profilo delle risorse, decarbonizza la produzione e riduce l'impatto ambientale negativo connesso all'uso delle materie prime primarie. Anche l'aumento della circolarità dei veicoli fabbricati in paesi terzi e immessi sul mercato dell'Unione contribuirà a ridurre le emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, e quindi anche nell'Unione. In questo modo si ***ridurranno*** anche le dipendenze dalle	(18) Per aumentare la circolarità nel settore automobilistico, i veicoli dovrebbero essere progressivamente progettati e fabbricati in modo da incorporare materiali riciclati anziché materie prime primarie. L'uso di materiali riciclati comporta una maggiore efficienza sotto il profilo delle risorse, decarbonizza la produzione e riduce l'impatto ambientale negativo connesso all'uso delle materie prime primarie. Anche l'aumento della circolarità dei veicoli fabbricati in paesi terzi e immessi sul mercato dell'Unione contribuirà a ridurre le emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, e quindi anche nell'Unione. In questo modo si ***rafforzeranno l'autonomia strategica e la***

materie prime e dall'energia legate all'approvvigionamento di materie prime primarie e allo stesso tempo ***si rafforzerà*** il mercato delle materie prime secondarie. Sebbene non vi siano prescrizioni relative all'uso di contenuto riciclato a livello mondiale, molti costruttori impiegano già materiali riciclati nei loro veicoli. La definizione di obiettivi e disposizioni uniformi sulle modalità di calcolo del contenuto riciclato garantirà la certezza del diritto e contribuirà a creare una concorrenza leale tra i fabbricanti. Le prescrizioni si applicheranno a tutti i costruttori che intendono immettere veicoli sul mercato dell'Unione, a prescindere dal luogo in cui essi hanno sede. Riconoscendo l'importanza delle catene del valore mondiali nel settore automobilistico, è auspicabile che il regolamento consenta all'industria di approvvigionarsi in materie prime secondarie fuori dell'Unione.

competitività dell'Unione riducendo nel contempo anche le dipendenze dalle materie prime e dall'energia legate all'approvvigionamento di materie prime primarie***, in particolare contribuendo a trattenere nell'Unione materie prime critiche di valore*** e allo stesso tempo ***rafforzando*** il mercato delle materie prime secondarie. Sebbene non vi siano prescrizioni relative all'uso di contenuto riciclato a livello mondiale, molti costruttori impiegano già materiali riciclati nei loro veicoli. La definizione di obiettivi e disposizioni uniformi sulle modalità di calcolo del contenuto riciclato garantirà la certezza del diritto e contribuirà a creare una concorrenza leale tra i fabbricanti. Le prescrizioni si applicheranno a tutti i costruttori che intendono immettere veicoli sul mercato dell'Unione, a prescindere dal luogo in cui essi hanno sede. Riconoscendo l'importanza delle catene del valore mondiali nel settore automobilistico, è auspicabile che il regolamento consenta all'industria di approvvigionarsi in materie prime secondarie fuori dell'Unione.

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) Per aumentare la circolarità nel settore automobilistico, i veicoli dovrebbero essere progressivamente progettati e fabbricati in modo da incorporare materiali riciclati anziché materie prime primarie. L'uso di materiali riciclati comporta una maggiore efficienza sotto il profilo delle risorse, decarbonizza	(18) Per aumentare la circolarità nel settore automobilistico, i veicoli dovrebbero essere progressivamente progettati e fabbricati in modo da incorporare materiali riciclati anziché materie prime primarie***, purché il contenuto riciclato non alteri le prestazioni di sicurezza dei veicoli***. L'uso

la produzione e riduce l'impatto ambientale negativo connesso all'uso delle materie prime primarie. Anche l'aumento della circolarità dei veicoli fabbricati in paesi terzi e immessi sul mercato dell'Unione contribuirà a ridurre le emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, e quindi anche nell'Unione. In questo modo si ridurranno anche le dipendenze dalle materie prime e dall'energia legate all'approvvigionamento di materie prime primarie e allo stesso tempo si rafforzerà il mercato delle materie prime secondarie. Sebbene non vi siano prescrizioni relative all'uso di contenuto riciclato a livello mondiale, molti costruttori impiegano già materiali riciclati nei loro veicoli. La definizione di obiettivi e disposizioni uniformi sulle modalità di calcolo del contenuto riciclato garantirà la certezza del diritto e contribuirà a creare una concorrenza leale tra i fabbricanti. Le prescrizioni si applicheranno a tutti i costruttori che intendono immettere veicoli sul mercato dell'Unione, a prescindere dal luogo in cui essi hanno sede. Riconoscendo l'importanza delle catene del valore mondiali nel settore automobilistico, è auspicabile che il regolamento consenta all'industria di approvvigionarsi in materie prime secondarie fuori dell'Unione.	di materiali riciclati comporta una maggiore efficienza sotto il profilo delle risorse, decarbonizza la produzione e riduce l'impatto ambientale negativo connesso all'uso delle materie prime primarie. Anche l'aumento della circolarità dei veicoli fabbricati in paesi terzi e immessi sul mercato dell'Unione contribuirà a ridurre le emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, e quindi anche nell'Unione. In questo modo si ridurranno anche le dipendenze dalle materie prime e dall'energia legate all'approvvigionamento di materie prime primarie e allo stesso tempo si rafforzerà il mercato delle materie prime secondarie. Sebbene non vi siano prescrizioni relative all'uso di contenuto riciclato a livello mondiale, molti costruttori impiegano già materiali riciclati nei loro veicoli. La definizione di obiettivi e disposizioni uniformi sulle modalità di calcolo del contenuto riciclato garantirà la certezza del diritto e contribuirà a creare una concorrenza leale tra i fabbricanti. Le prescrizioni si applicheranno a tutti i costruttori che intendono immettere veicoli sul mercato dell'Unione, a prescindere dal luogo in cui essi hanno sede. Riconoscendo l'importanza delle catene del valore mondiali nel settore automobilistico, è auspicabile che il regolamento consenta all'industria di approvvigionarsi in materie prime secondarie fuori dell'Unione.

Or. en

Motivazione

I veicoli sono sottoposti a rigorose valutazioni della sicurezza e delle prestazioni per garantire che siano omologati per i passeggeri. L'uso di grandi quantità di contenuto riciclato richiede la valutazione preventiva del suo impatto per la sicurezza generale e la qualità del veicolo.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) Per aumentare la circolarità nel settore automobilistico, i veicoli dovrebbero essere progressivamente progettati e fabbricati in modo da incorporare materiali riciclati anziché materie prime primarie. L'uso di materiali riciclati comporta una maggiore efficienza sotto il profilo delle risorse, decarbonizza la produzione e riduce l'impatto ambientale negativo connesso all'uso delle materie prime primarie. Anche l'aumento della circolarità dei veicoli fabbricati in paesi terzi e immessi sul mercato dell'Unione contribuirà a ridurre le emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, e quindi anche nell'Unione. In questo modo si ridurranno anche le dipendenze dalle materie prime e dall'energia legate all'approvvigionamento di materie prime primarie e allo stesso tempo si rafforzerà il mercato delle materie prime secondarie. Sebbene non vi siano prescrizioni relative all'uso di contenuto riciclato a livello mondiale, molti costruttori impiegano già materiali riciclati nei loro veicoli. La definizione di obiettivi e disposizioni uniformi sulle modalità di calcolo del contenuto riciclato garantirà la certezza del diritto e contribuirà a creare una concorrenza leale tra i fabbricanti. Le prescrizioni si applicheranno a tutti i costruttori che intendono immettere veicoli sul mercato dell'Unione, a prescindere dal luogo in cui essi hanno sede. Riconoscendo l'importanza delle catene del valore mondiali nel settore automobilistico, è auspicabile che il regolamento consenta all'industria di approvvigionarsi in materie prime secondarie fuori dell'Unione.	(18) Per aumentare la circolarità nel settore automobilistico, i veicoli dovrebbero essere progressivamente progettati e fabbricati in modo da incorporare materiali riciclati anziché materie prime primarie***, purché il contenuto riciclato non alteri le prestazioni di sicurezza dei veicoli***. L'uso di materiali riciclati comporta una maggiore efficienza sotto il profilo delle risorse, decarbonizza la produzione e riduce l'impatto ambientale negativo connesso all'uso delle materie prime primarie. Anche l'aumento della circolarità dei veicoli fabbricati in paesi terzi e immessi sul mercato dell'Unione contribuirà a ridurre le emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, e quindi anche nell'Unione. In questo modo si ridurranno anche le dipendenze dalle materie prime e dall'energia legate all'approvvigionamento di materie prime primarie e allo stesso tempo si rafforzerà il mercato delle materie prime secondarie. Sebbene non vi siano prescrizioni relative all'uso di contenuto riciclato a livello mondiale, molti costruttori impiegano già materiali riciclati nei loro veicoli. La definizione di obiettivi e disposizioni uniformi sulle modalità di calcolo del contenuto riciclato garantirà la certezza del diritto e contribuirà a creare una concorrenza leale tra i fabbricanti. Le prescrizioni si applicheranno a tutti i costruttori che intendono immettere veicoli sul mercato dell'Unione, a prescindere dal luogo in cui essi hanno sede. Riconoscendo l'importanza delle catene del valore mondiali nel settore automobilistico, è auspicabile che il regolamento consenta all'industria di approvvigionarsi in materie

prime secondarie fuori dell'Unione.

Or. en

Emendamento 261
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 18

Testo della Commissione	*Emendamento*
(18) Per aumentare la circolarità nel settore automobilistico, i veicoli dovrebbero essere progressivamente progettati e fabbricati in modo da incorporare materiali riciclati anziché materie prime primarie. L'uso di materiali riciclati comporta una maggiore efficienza sotto il profilo delle risorse, decarbonizza la produzione e riduce l'impatto ambientale negativo connesso all'uso delle materie prime primarie. Anche l'aumento della circolarità dei veicoli fabbricati in paesi terzi e immessi sul mercato dell'Unione contribuirà a ridurre le emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, e quindi anche nell'Unione. In questo modo si ridurranno anche le dipendenze dalle materie prime e dall'energia legate all'approvvigionamento di materie prime primarie e allo stesso tempo si rafforzerà il mercato delle materie prime secondarie. Sebbene non vi siano prescrizioni relative all'uso di contenuto riciclato a livello mondiale, molti costruttori impiegano già materiali riciclati nei loro veicoli. La definizione di obiettivi e disposizioni uniformi sulle modalità di calcolo del contenuto riciclato garantirà la certezza del diritto e contribuirà a creare una concorrenza leale tra i fabbricanti. Le prescrizioni si applicheranno a tutti i costruttori che intendono immettere veicoli sul mercato dell'Unione, a prescindere dal luogo in cui essi hanno sede. Riconoscendo l'importanza delle catene del valore	(18) Per aumentare la circolarità nel settore automobilistico, i veicoli dovrebbero essere progressivamente progettati e fabbricati in modo da incorporare materiali riciclati anziché materie prime primarie. L'uso di materiali riciclati comporta una maggiore efficienza sotto il profilo delle risorse, decarbonizza la produzione e riduce l'impatto ambientale negativo connesso all'uso delle materie prime primarie. Anche l'aumento della circolarità dei veicoli fabbricati in paesi terzi e immessi sul mercato dell'Unione contribuirà a ridurre le emissioni di gas a effetto serra a livello mondiale, e quindi anche nell'Unione. In questo modo si ridurranno anche le dipendenze dalle materie prime e dall'energia legate all'approvvigionamento di materie prime primarie e allo stesso tempo si rafforzerà il mercato delle materie prime secondarie. Sebbene non vi siano prescrizioni relative all'uso di contenuto riciclato a livello mondiale, molti costruttori impiegano già materiali riciclati nei loro veicoli. La definizione di obiettivi e disposizioni uniformi sulle modalità di calcolo del contenuto riciclato garantirà la certezza del diritto e contribuirà a creare una concorrenza leale tra i fabbricanti. Le prescrizioni si applicheranno a tutti i costruttori che intendono immettere veicoli sul mercato dell'Unione, a prescindere dal luogo in cui essi hanno sede***, anche quando sono immessi sul mercato***

mondiali nel settore automobilistico, è auspicabile che il regolamento consenta all'industria di approvvigionarsi in materie prime secondarie fuori dell'Unione.	***attraverso mercati online***. Riconoscendo l'importanza delle catene del valore mondiali nel settore automobilistico, è auspicabile che il regolamento consenta all'industria di approvvigionarsi in materie prime secondarie fuori dell'Unione.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(18 bis) La transizione verso l'economia circolare nel settore automobilistico dovrebbe essere accompagnata da misure che salvaguardino la sicurezza dei posti di lavoro e creino nuove opportunità occupazionali. Il presente regolamento dovrebbe essere in grado di sostenere i lavoratori attraverso una transizione giusta, integrando gli aspetti sociali, economici e legati alla sostenibilità ambientale.

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare	***soppresso***

di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il 25 % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il 25 % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo.

Or. en

Emendamento 264
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è opportuno fissare ***un obiettivo obbligatorio*** di plastica riciclata da rifiuti post-consumo ***nei nuovi veicoli***. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il ***25*** % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il 25 % di questo contenuto riciclato	(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine, è opportuno fissare ***obiettivi obbligatori per imporre l'inclusione nei nuovi veicoli di quantità minime*** di plastica riciclata da rifiuti post-consumo. Ciascun tipo di veicolo ***omologato a partire da 48 mesi dopo la data di entrata in vigore del***

dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo.

presente regolamento dovrebbe contenere il ***20*** % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. ***A partire da 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento, l'obiettivo dovrebbe essere del 30 % e*** il 25 % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. ***Questo approccio in due fasi offrirà un percorso al settore, garantirà miglioramenti graduali e sbloccherà gli investimenti.*** Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo. ***La metodologia di verifica dovrebbe garantire condizioni equivalenti di gestione e riciclaggio dei rifiuti all'interno e all'esterno dell'Unione e può richiedere la dimostrazione della conformità mediante una certificazione rilasciata da un terzo indipendente e accreditato in possesso delle opportune qualifiche.***

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è	(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è

opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il 25 % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il 25 % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo.	opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il 25 % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il 25 % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo. ***Al fine di garantire parità di condizioni è necessario affrontare le relative preoccupazioni ambientali in modo non discriminatorio per quanto riguarda sia la plastica riciclata prodotta internamente sia quella importata. A tal fine la plastica riciclata integrata in veicoli importati nell'Unione dovrebbe essere soggetta a condizioni equivalenti con riguardo alle emissioni e alla raccolta differenziata e ai criteri di sostenibilità per le tecnologie di riciclaggio.***

Or. en

Emendamento 266
Christine Singer

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è	(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è

opportuno fissare un obiettivo ***obbligatorio*** di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il 25 % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il 25 % di ***questo contenuto riciclato*** dovrebbe essere conseguito ***includendo nel tipo di veicolo*** plastica ***riciclata*** da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno ***attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di*** una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata ***rispettivamente*** dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso ***presente*** e incorporata nel tipo di veicolo.	opportuno fissare un obiettivo ***vincolante*** di plastica riciclata da ***flussi di*** rifiuti ***pre-consumo e*** post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il 25 % di plastica riciclata da ***flussi di*** rifiuti di plastica ***pre-consumo e*** post-consumo***, compresa la plastica a base biologica***. Il 25 % di ***questa quota riciclata*** dovrebbe essere conseguito ***riciclando*** plastica da ***flussi di rifiuti provenienti da*** veicoli fuori uso***, incorporata nel rispettivo tipo di veicolo***. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno ***che un gruppo di esperti indipendenti elabori*** una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata dai rifiuti ***pre-consumo e*** post-consumo e dai veicoli fuori uso e incorporata nel ***rispettivo*** tipo di veicolo***, tenendo conto della migliore tecnologia di riciclaggio disponibile, compreso il riciclaggio chimico***.

Or. en

Motivazione

La Commissione non dovrebbe essere responsabile dell'elaborazione di una metodologia per calcolare e verificare la percentuale di plastica recuperata dai rifiuti pre-consumo e post-consumo e dai veicoli fuori uso. A tal fine sarebbe più indicato un gruppo di esperti indipendenti in possesso delle migliori conoscenze.

Emendamento 267
Laurent Castillo

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è	(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è

opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il 25 % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il 25 % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo.	opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti ***pre-consumo e*** post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il 25 % di plastica riciclata da rifiuti di plastica ***tanto di pre-consumo quanto di*** post-consumo. Il 25 % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti ***pre-consumo e*** post-consumo e dai veicoli fuori uso da incorporare nel tipo di veicolo ***e che tenga conto della migliore tecnologia di riciclaggio disponibile, conferendo priorità al riciclaggio meccanico***.

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il ***25*** % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo	(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli***, 72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento***. Ciascun ***nuovo*** tipo di

Il 25 % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo.

veicolo dovrebbe contenere il ***10*** % di plastica riciclata da rifiuti di plastica ***pre-consumo e*** post-consumo. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo.

Or. en

Motivazione

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.

Emendamento 269
Sirpa Pietikäinen

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è	(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è

opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il ***25*** % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il ***25*** % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo.	opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il ***40*** % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il ***40*** % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo.

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il ***25*** % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo ***Il 25 % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso***. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di	(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli ***72 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento o 48 mesi dopo la data di entrata in vigore dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 6, paragrafo 2, presente regolamento, se tale data risulti successiva***. Ciascun ***nuovo*** tipo di veicolo dovrebbe contenere il ***10*** % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-

quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata ***rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo***.

consumo ***e da rifiuti di plastica pre-consumo***. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata***, seguendo un approccio tecnologicamente neutro***.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il 25 % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il 25 % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione ***competenze di esecuzione*** per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo.	(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il 25 % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il 25 % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione ***poteri delegati*** per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo.

Or. en

Emendamento 272
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il ***25*** % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il 25 % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo.	(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il ***30*** % di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il 25 % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 19

Testo della Commissione	*Emendamento*
(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il ***25 %*** di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il ***25 %*** di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo.	(19) In considerazione del basso tasso di riciclaggio della plastica, in particolare di quella proveniente dai veicoli fuori uso, e del complessivo impatto negativo delle altre forme di trattamento dei rifiuti di plastica è opportuno aumentare l'uso della plastica riciclata nei veicoli. A tal fine è opportuno fissare un obiettivo obbligatorio di plastica riciclata da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il ***15 %*** di plastica riciclata da rifiuti di plastica post-consumo. Il ***15 %*** di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo plastica riciclata da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di plastica recuperata rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo.

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Considerando 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(19 bis) Al fine di favorire l'innovazione e trainare i mercati per biosoluzioni, la Commissione dovrebbe pubblicare, entro 96 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento, un riesame dello stato dello sviluppo tecnologico e delle prestazioni ambientali della plastica a base biologica nei veicoli e, se del caso, presentare una proposta

legislativa al fine di introdurre prescrizioni e obiettivi di sostenibilità specifici.

Or. en

Emendamento 275
Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Proposta di regolamento
Considerando 19 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(19 ter) Gli obiettivi minimi in materia di contenuto riciclato per la plastica di cui al presente regolamento riguardano i rifiuti di plastica riciclati nell'UE o i rifiuti di plastica provenienti da un paese terzo che applica pratiche di gestione e riciclaggio dei rifiuti in linea con la pertinente legislazione dell'UE. La conformità è verificata e documentata da un terzo accreditato.

Or. en

Motivazione

La definizione di obiettivi in materia di contenuto riciclato non avrà effetti positivi sull'ambiente né sulla competitività e sull'autonomia strategica dell'UE se il contenuto riciclato non proviene dall'UE o da un paese terzo che produce contenuto riciclato con norme sociali, ambientali e di sicurezza dell'UE verificate. L'importazione di contenuti riciclati vergini, oggetto di greenwashing o di bassa qualità provenienti da paesi terzi è controproducente per gli obiettivi e le finalità dell'UE.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Considerando 20

Testo della Commissione	*Emendamento*
(20) Il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo che deve essere presente e incorporata nei tipi di veicoli. La definizione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduta da un apposito studio della Commissione che analizzi tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti di acciaio post-consumo presente e incorporata nel tipo di veicolo.	***soppresso***

Or. en

Motivazione

Qualsiasi proposta di includere un obiettivo in materia di acciaio riciclato avrebbe un impatto sproporzionato sull'accessibilità economica dei veicoli.

Emendamento 277
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 20

Testo della Commissione	*Emendamento*
(20) Il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, è opportuno ***delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima*** di acciaio riciclato da rifiuti ***di acciaio*** post-consumo ***che deve essere presente e incorporata nei tipi di*** veicoli***. La definizione di un obiettivo futuro*** dovrebbe ***essere preceduta da un apposito studio della Commissione che analizzi tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo***. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti ***di acciaio*** post-consumo presente e incorporata nel tipo di veicolo.	(20) Il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, ***ridurre il consumo e i costi dell'energia e rafforzare la resilienza riducendo le dipendenze dagli approvvigionamenti di materie prime primarie*** è opportuno ***incrementare l'uso di acciaio riciclato nei veicoli. A tal fine, è opportuno fissare obiettivi obbligatori per l'inclusione di quantità minime*** di acciaio riciclato da rifiuti post-consumo ***nei nuovi*** veicoli***. Di conseguenza, ciascun tipo di veicolo omologato a partire da 48 mesi e 108 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento dovrebbe contenere rispettivamente il 30 % e il 40 % di acciaio riciclato da acciaio riciclato post-consumo. Il 75 % di questo contenuto riciclato*** dovrebbe ***essere conseguito includendo acciaio riciclato da veicoli fuori uso nel tipo di veicolo interessato.*** Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato ***rispettivamente*** dai rifiuti post-consumo ***e dai veicoli fuori uso*** presente e incorporata nel tipo di veicolo. ***La metodologia di verifica dovrebbe garantire condizioni equivalenti di gestione e riciclaggio dei rifiuti all'interno e all'esterno dell'Unione e può richiedere la dimostrazione della conformità mediante una certificazione rilasciata da un terzo indipendente e accreditato in possesso delle opportune qualifiche.***

Or. en

Emendamento 278
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi

Proposta di regolamento
Considerando 20

Testo della Commissione	*Emendamento*
(20) Il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di acciaio ***riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo*** che deve essere presente e incorporata nei tipi di veicoli. La definizione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduta da un apposito studio della Commissione che analizzi tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo è opportuno attribuire alla Commissione ***competenze di esecuzione*** per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti di acciaio post-consumo presente e incorporata nel tipo di veicolo.	(20) Il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, è opportuno ***fissare un obiettivo per l'incorporazione di acciaio riciclato da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. È inoltre opportuno*** delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di acciaio ***dolce*** che deve essere presente e incorporata nei tipi di veicoli. La definizione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduta da un apposito studio della Commissione che analizzi tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo è opportuno attribuire alla Commissione ***poteri delegati*** per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti di acciaio post-consumo ***e di acciaio dolce*** presente e incorporata nel tipo di veicolo.

Or. en

Emendamento 279
Dennis Radtke

Proposta di regolamento
Considerando 20

Testo della Commissione	*Emendamento*
(20) Il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo che deve essere presente e incorporata nei tipi di veicoli. La definizione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduta da un apposito studio della Commissione che analizzi tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti di acciaio post-consumo presente e incorporata nel tipo di veicolo.	(20) Il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di ***acciaio a basse emissioni di CO2 e*** acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo che deve essere presente e incorporata nei tipi di veicoli. La definizione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduta da un apposito studio della Commissione che analizzi tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo***, compresi gli impatti su altri settori siderurgici e le emissioni globali di gas a effetto serra***. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti di acciaio post-consumo presente e incorporata nel tipo di veicolo.

Or. en

Motivazione

L'aumento del contenuto riciclato di acciaio nel settore automobilistico in assenza di un aumento complessivo della disponibilità di rottami avrebbe un impatto negativo su altri settori siderurgici in cui i rottami non sarebbero più disponibili, sia in termini di contenuto riciclato che di emissioni di gas a effetto serra (effetto di sostituzione).

Emendamento 280
Susana Solís Pérez

Proposta di regolamento
Considerando 20

Testo della Commissione	*Emendamento*
(20) Il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo che deve essere presente e incorporata nei tipi di veicoli. La definizione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduta da un apposito studio della Commissione che analizzi tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti di acciaio post-consumo presente e incorporata nel tipo di veicolo.	(20) Il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo che deve essere presente e incorporata nei tipi di veicoli. La definizione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduta da un apposito studio della Commissione che analizzi tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo***, compresi gli impatti su altri settori siderurgici e le emissioni globali di gas a effetto serra***. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti di acciaio post-consumo presente e incorporata nel tipo di veicolo.

Or. en

Emendamento 281
Laurent Castillo

Proposta di regolamento
Considerando 20

Testo della Commissione	*Emendamento*
(20) Il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo che deve essere presente e incorporata nei tipi di veicoli. La definizione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduta da un apposito studio della Commissione che analizzi tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti di acciaio post-consumo presente e incorporata nel tipo di veicolo.	(20) Il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo che deve essere presente e incorporata nei tipi di veicoli. La definizione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduta da un apposito studio della Commissione che analizzi tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo***, compresi gli impatti su altri settori siderurgici e le emissioni globali di gas a effetto serra***. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti di acciaio post-consumo presente e incorporata nel tipo di veicolo.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 20

Testo della Commissione	*Emendamento*
(20) Il settore automobilistico è uno di	(20) Il settore automobilistico è uno di

quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, è opportuno ***delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima*** di acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo ***che deve essere presente e incorporata nei tipi di veicoli***. ***La definizione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduta da un apposito studio della Commissione che analizzi tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo.*** Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo è opportuno attribuire alla Commissione ***competenze di esecuzione*** per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti di acciaio post-consumo presente e incorporata nel tipo di veicolo.

quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, è opportuno ***fissare un obiettivo obbligatorio per l'acciaio riciclato da rifiuti post-consumo incorporato nei nuovi veicoli***. ***Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il 30 %*** di acciaio riciclato da rifiuti di acciaio post-consumo. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo è opportuno attribuire alla Commissione ***poteri delegati*** per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti di acciaio post-consumo presente e incorporata nel tipo di veicolo. ***Per tenere conto del rischio di carenza di approvvigionamento e valutare la disponibilità di quelle materie prime, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE al fine di modificare l'obiettivo della quota minima di acciaio riciclato presente nei veicoli.***

Or. en

Emendamento 283
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 20

Testo della Commissione	*Emendamento*
(20) Il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a ridurre ***l'impronta di carbonio legata*** alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità	(20) Il settore automobilistico è uno di quelli in cui viene usato più acciaio, e attualmente l'acciaio riciclato è ancora poco diffuso nei veicoli nuovi. Per contribuire a ridurre ***l'impatto ambientale legato*** alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità

climatica, è opportuno ***delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di*** acciaio riciclato da rifiuti ***di acciaio*** post-consumo ***che deve essere presente e incorporata*** nei ***tipi di*** veicoli. ***La definizione di un obiettivo futuro dovrebbe essere preceduta da un apposito studio della Commissione che analizzi tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo***. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti di acciaio post-consumo presente e incorporata nel tipo di veicolo.

climatica, è opportuno ***fissare un obiettivo obbligatorio per l'***acciaio riciclato da rifiuti post-consumo ***incorporato*** nei ***nuovi*** veicoli. ***Di conseguenza, ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il 40 % di acciaio riciclato in peso da rifiuti di acciaio post-consumo. Il 75 % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito incorporando acciaio riciclato da veicoli fuori uso nel tipo di veicolo interessato.*** Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di acciaio recuperato dai rifiuti di acciaio post-consumo presente e incorporata nel tipo di veicolo.

Or. en

Emendamento 284
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 bis) Il settore automobilistico è anche uno di quelli in cui viene usato più alluminio, rappresentando più del 40 % della domanda totale e l'uso è in aumento. Attualmente l'uso di alluminio riciclato nei veicoli nuovi è ridotto. Per contribuire a ridurre l'impronta di carbonio legata alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, ridurre il consumo e i costi dell'energia, e rafforzare la resilienza riducendo le dipendenze dagli approvvigionamenti di materie prime primarie, è opportuno aumentare l'uso di alluminio riciclato nei

veicoli. A tal fine, è opportuno stabilire obiettivi per imporre l'inclusione di quantità minime di alluminio riciclato da rifiuti post-consumo nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo omologato a partire da 48 mesi e 108 mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento dovrebbe contenere rispettivamente il 30 % e il 50 % di alluminio riciclato da alluminio riciclato post-consumo. Il 25 % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito includendo nel tipo di veicolo alluminio riciclato da veicoli fuori uso. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di alluminio recuperato rispettivamente dai rifiuti post-consumo e dai veicoli fuori uso presente e incorporata nel tipo di veicolo. La metodologia di verifica dovrebbe garantire condizioni equivalenti di gestione e riciclaggio dei rifiuti all'interno e all'esterno dell'Unione e può richiedere la dimostrazione della conformità mediante una certificazione rilasciata da un terzo indipendente e accreditato in possesso delle opportune qualifiche. La definizione degli obiettivi di contenuto riciclato dovrebbe andare di pari passo con requisiti di progettazione e trattamento che consentano lo smontaggio, la rimozione e la separazione dei materiali in modo che possano mantenere la stessa qualità e si eviti il downcycling.

Or. en

Emendamento 285
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(20 bis) L'alluminio è uno dei materiali sempre più usato dal settore automobilistico nella fabbricazione di veicoli. Per contribuire a ridurre l'impatto ambientale legato alla produzione di nuovi veicoli e favorire la transizione del settore automobilistico verso la neutralità climatica, è opportuno fissare un obiettivo obbligatorio per l'alluminio riciclato da rifiuti post-consumo che deve essere incorporato nei nuovi veicoli. Ciascun tipo di veicolo dovrebbe contenere il 50 % di alluminio riciclato in peso da rifiuti di alluminio post-consumo. Il 20 % di questo contenuto riciclato dovrebbe essere conseguito incorporando alluminio riciclato da veicoli fuori uso nel tipo di veicolo interessato. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di quest'obbligo è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di alluminio recuperato dai rifiuti di alluminio post-consumo presente e incorporata nel tipo di veicolo.

Or. en

Emendamento 286
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 21

Testo della Commissione	*Emendamento*
(21) Vi è il potenziale per aumentare l'uso nei veicoli del contenuto riciclato di altri materiali comunemente usati nell'industria automobilistica e caratterizzati da mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, da una forte impronta legata alla produzione delle	(21) Vi è il potenziale per aumentare l'uso nei veicoli del contenuto riciclato di altri materiali comunemente usati nell'industria automobilistica e caratterizzati da mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, da una forte impronta legata alla produzione delle

materie prime primarie o da livelli di riciclaggio limitati, a fronte di tecnologie di cernita e riciclaggio in via di perfezionamento. È pertanto opportuno che la Commissione valuti l'opportunità, la fattibilità e l'impatto della fissazione di obiettivi per il contenuto riciclato di neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario e boro utilizzato nei magneti permanenti nonché per l'alluminio e le sue leghe ***o*** per il magnesio e le sue leghe. Per quanto riguarda la fattibilità dell'eventuale fissazione di obiettivi per tipi specifici di leghe di alluminio e magnesio, lo studio dovrebbe esaminare la corrispondenza tra domanda e offerta secondaria in generale e in particolare valutare quale sia il giusto compromesso tra il massimizzare le economie di scala specificando un numero minimo di famiglie di leghe e il massimizzare la conservazione del valore separando i rifiuti in una gamma più ampia di tipi specifici di leghe.

materie prime primarie o da livelli di riciclaggio limitati, a fronte di tecnologie di cernita e riciclaggio in via di perfezionamento. È pertanto opportuno che la Commissione valuti l'opportunità, la fattibilità e l'impatto della fissazione di obiettivi per il contenuto riciclato di neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario***, nichel, cobalto*** e boro utilizzato nei magneti permanenti nonché per l'alluminio e le sue leghe***,*** per il magnesio e le sue leghe***, per il vetro e la gomma***. Per quanto riguarda la fattibilità dell'eventuale fissazione di obiettivi per tipi specifici di leghe di alluminio e magnesio, lo studio dovrebbe esaminare la corrispondenza tra domanda e offerta secondaria in generale e in particolare valutare quale sia il giusto compromesso tra il massimizzare le economie di scala specificando un numero minimo di famiglie di leghe e il massimizzare la conservazione del valore separando i rifiuti in una gamma più ampia di tipi specifici di leghe.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 21

Testo della Commissione	*Emendamento*
(21) Vi è il potenziale per aumentare l'uso nei veicoli del contenuto riciclato di altri materiali comunemente usati nell'industria automobilistica e caratterizzati da mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, da una forte impronta legata alla produzione delle materie prime primarie o da livelli di riciclaggio limitati, a fronte di tecnologie di cernita e riciclaggio in via di perfezionamento. È pertanto opportuno che	(21) Vi è il potenziale per aumentare l'uso nei veicoli del contenuto riciclato di altri materiali comunemente usati nell'industria automobilistica e caratterizzati da mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, da una forte impronta legata alla produzione delle materie prime primarie o da livelli di riciclaggio limitati, a fronte di tecnologie di cernita e riciclaggio in via di perfezionamento. È pertanto opportuno che

la Commissione valuti l'opportunità, la fattibilità e l'impatto della fissazione di obiettivi per il contenuto riciclato di neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario e boro utilizzato nei magneti permanenti nonché per l'alluminio e le sue leghe o per il magnesio e le sue leghe. Per quanto riguarda la fattibilità dell'eventuale fissazione di obiettivi per tipi specifici di leghe di alluminio e magnesio, lo studio dovrebbe esaminare la corrispondenza tra domanda e offerta secondaria in generale e in particolare valutare quale sia il giusto compromesso tra il massimizzare le economie di scala specificando un numero minimo di famiglie di leghe e il massimizzare la conservazione del valore separando i rifiuti in una gamma più ampia di tipi specifici di leghe.	la Commissione valuti l'opportunità, la fattibilità e l'impatto della fissazione di obiettivi per il contenuto riciclato di neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario***, nichel, cobalto*** e boro utilizzato nei magneti permanenti nonché per l'alluminio e le sue leghe***, per il rame*** o per il magnesio e le sue leghe. Per quanto riguarda la fattibilità dell'eventuale fissazione di obiettivi per tipi specifici di leghe di alluminio e magnesio, lo studio dovrebbe esaminare la corrispondenza tra domanda e offerta secondaria in generale e in particolare valutare quale sia il giusto compromesso tra il massimizzare le economie di scala specificando un numero minimo di famiglie di leghe e il massimizzare la conservazione del valore separando i rifiuti in una gamma più ampia di tipi specifici di leghe.

Or. en

Emendamento 288
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 21

Testo della Commissione	*Emendamento*
(21) Vi è il potenziale per aumentare l'uso nei veicoli del contenuto riciclato di altri materiali comunemente usati nell'industria automobilistica e caratterizzati da mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, da una forte impronta legata alla produzione delle materie prime primarie o da livelli di riciclaggio limitati, a fronte di tecnologie di cernita e riciclaggio in via di perfezionamento. È pertanto opportuno che la Commissione valuti l'opportunità, la fattibilità e l'impatto della fissazione di obiettivi per il contenuto riciclato di neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario e boro utilizzato nei magneti	(21) Vi è il potenziale per aumentare l'uso nei veicoli del contenuto riciclato di altri materiali comunemente usati nell'industria automobilistica e caratterizzati da mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, da una forte impronta legata alla produzione delle materie prime primarie o da livelli di riciclaggio limitati, a fronte di tecnologie di cernita e riciclaggio in via di perfezionamento. È pertanto opportuno che la Commissione valuti l'opportunità, la fattibilità e l'impatto della fissazione di obiettivi per il contenuto riciclato di neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario e boro utilizzato nei magneti

permanenti nonché per ***l'alluminio e le sue leghe o per*** il magnesio e le sue leghe. Per quanto riguarda la fattibilità dell'eventuale fissazione di obiettivi per tipi specifici di leghe di ***alluminio e*** magnesio, lo studio dovrebbe esaminare la corrispondenza tra domanda e offerta secondaria in generale e in particolare valutare quale sia il giusto compromesso tra il massimizzare le economie di scala specificando un numero minimo di famiglie di leghe e il massimizzare la conservazione del valore separando i rifiuti in una gamma più ampia di tipi specifici di leghe.	permanenti nonché per il magnesio e le sue leghe. Per quanto riguarda la fattibilità dell'eventuale fissazione di obiettivi per tipi specifici di leghe di magnesio, lo studio dovrebbe esaminare la corrispondenza tra domanda e offerta secondaria in generale e in particolare valutare quale sia il giusto compromesso tra il massimizzare le economie di scala specificando un numero minimo di famiglie di leghe e il massimizzare la conservazione del valore separando i rifiuti in una gamma più ampia di tipi specifici di leghe.

Or. en

Emendamento 289
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Proposta di regolamento
Considerando 22

Testo della Commissione	*Emendamento*
(22) Per potenziare i mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di alluminio e sue leghe, magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario e boro riciclati da rifiuti post-consumo che devono essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di materiali riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli. La metodologia è necessaria per chiarire le definizioni di rottami post-consumo e pre-consumo. Si tratta di un passaggio	***soppresso***

importante per incentivare il miglioramento della qualità e la conservazione del valore, in particolare per le frazioni post-consumo. Al fine di promuovere la decarbonizzazione grazie all'uso di una maggiore quantità di contenuto riciclato, sono necessarie definizioni chiare per incentivare il riciclaggio dei rottami post-consumo e allo stesso tempo ridurre al minimo l'uso dei rottami pre-consumo, che di solito hanno la stessa impronta di carbonio delle materie prime primarie.

Or. es

Emendamento 290
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Proposta di regolamento
Considerando 22

Testo della Commissione	*Emendamento*
(22) Per potenziare i mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di alluminio e sue leghe, magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario e boro riciclati da rifiuti post-consumo che devono essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di materiali riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli. La metodologia è necessaria per chiarire le definizioni di rottami post-consumo e pre-consumo. Si tratta di un passaggio importante per incentivare il miglioramento della qualità e la	(22) Per potenziare i mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di alluminio e sue leghe, magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario e boro riciclati da rifiuti post-consumo che devono essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di materiali riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli. La metodologia è necessaria per chiarire le definizioni di rottami post-consumo e pre-consumo. Si tratta di un passaggio importante per incentivare il miglioramento della qualità e la

conservazione del valore, in particolare per le frazioni post-consumo. Al fine di promuovere la decarbonizzazione grazie all'uso di una maggiore quantità di contenuto riciclato, sono necessarie definizioni chiare per incentivare il riciclaggio dei rottami post-consumo e allo stesso tempo ridurre al minimo l'uso dei rottami pre-consumo, che di solito hanno la stessa impronta di carbonio delle materie prime primarie.

conservazione del valore, in particolare per le frazioni post-consumo. Al fine di promuovere la decarbonizzazione grazie all'uso di una maggiore quantità di contenuto riciclato, sono necessarie definizioni chiare per incentivare il riciclaggio dei rottami post-consumo e allo stesso tempo ridurre al minimo l'uso dei rottami pre-consumo, che di solito hanno la stessa impronta di carbonio delle materie prime primarie. ***La definizione di tale obiettivo deve essere preceduta da un apposito studio d'impatto della Commissione che analizzi tutti i fattori tecnici, ambientali ed economici legati alla fattibilità dell'obiettivo.***

Or. es

Emendamento 291
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 22

Testo della Commissione	*Emendamento*
(22) Per potenziare i mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di alluminio e sue leghe, magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario ***e*** boro riciclati da rifiuti post-consumo che devono essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di materiali riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli. La metodologia è necessaria per chiarire le definizioni di rottami post-	(22) Per potenziare i mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di alluminio e sue leghe, magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario***, nichel, cobalto,*** boro***, vetro e gomma*** riciclati da rifiuti post-consumo che devono essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di materiali riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli. La metodologia è necessaria per

consumo e pre-consumo. Si tratta di un passaggio importante per incentivare il miglioramento della qualità e la conservazione del valore, in particolare per le frazioni post-consumo. Al fine di promuovere la decarbonizzazione grazie all'uso di una maggiore quantità di contenuto riciclato, sono necessarie definizioni chiare per incentivare il riciclaggio dei rottami post-consumo e allo stesso tempo ridurre al minimo l'uso dei rottami pre-consumo, che di solito hanno la stessa impronta di carbonio delle materie prime primarie.

chiarire le definizioni di rottami post-consumo e pre-consumo. Si tratta di un passaggio importante per incentivare il miglioramento della qualità e la conservazione del valore, in particolare per le frazioni post-consumo. Al fine di promuovere la decarbonizzazione grazie all'uso di una maggiore quantità di contenuto riciclato, sono necessarie definizioni chiare per incentivare il riciclaggio dei rottami post-consumo e allo stesso tempo ridurre al minimo l'uso dei rottami pre-consumo, che di solito hanno la stessa impronta di carbonio delle materie prime primarie.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 22

Testo della Commissione	*Emendamento*
(22) Per potenziare i mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di alluminio e sue leghe, magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario e boro riciclati da rifiuti post-consumo che devono essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione ***competenze di esecuzione*** per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di materiali riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli. La metodologia è necessaria per chiarire le definizioni di rottami post-	(22) Per potenziare i mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di alluminio e sue leghe, ***rame,*** magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario***, nichel, cobalto*** e boro riciclati da rifiuti post-consumo che devono essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione ***poteri delegati*** per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di materiali riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli. La metodologia è necessaria per chiarire le definizioni di rottami post-

consumo e pre-consumo. Si tratta di un passaggio importante per incentivare il miglioramento della qualità e la conservazione del valore, in particolare per le frazioni post-consumo. Al fine di promuovere la decarbonizzazione grazie all'uso di una maggiore quantità di contenuto riciclato, sono necessarie definizioni chiare per incentivare il riciclaggio dei rottami post-consumo e allo stesso tempo ridurre al minimo l'uso dei rottami pre-consumo, che di solito hanno la stessa impronta di carbonio delle materie prime primarie.

consumo e pre-consumo. Si tratta di un passaggio importante per incentivare il miglioramento della qualità e la conservazione del valore, in particolare per le frazioni post-consumo. Al fine di promuovere la decarbonizzazione grazie all'uso di una maggiore quantità di contenuto riciclato, sono necessarie definizioni chiare per incentivare il riciclaggio dei rottami post-consumo e allo stesso tempo ridurre al minimo l'uso dei rottami pre-consumo, che di solito hanno la stessa impronta di carbonio delle materie prime primarie.

Or. en

Emendamento 293
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 22

Testo della Commissione	*Emendamento*
(22) Per potenziare i mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di ***alluminio e sue leghe,*** magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario e boro riciclati da rifiuti post-consumo che devono essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di materiali riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli. La metodologia è necessaria per chiarire le definizioni di rottami post-consumo e pre-consumo. Si tratta di un passaggio importante per incentivare il	(22) Per potenziare i mercati delle materie prime secondarie poco sviluppati, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per fissare una quota minima di magnesio e sue leghe, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario e boro riciclati da rifiuti post-consumo che devono essere presenti e incorporati nei tipi di veicoli. Al fine di garantire condizioni uniformi per l'attuazione di tale obbligo, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per l'elaborazione di una metodologia per il calcolo e la verifica della quota di materiali riciclati da rifiuti post-consumo nei tipi di veicoli. La metodologia è necessaria per chiarire le definizioni di rottami post-consumo e pre-consumo. Si tratta di un passaggio importante per incentivare il

miglioramento della qualità e la conservazione del valore, in particolare per le frazioni post-consumo. Al fine di promuovere la decarbonizzazione grazie all'uso di una maggiore quantità di contenuto riciclato, sono necessarie definizioni chiare per incentivare il riciclaggio dei rottami post-consumo e allo stesso tempo ridurre al minimo l'uso dei rottami pre-consumo, che di solito hanno la stessa impronta di carbonio delle materie prime primarie.

miglioramento della qualità e la conservazione del valore, in particolare per le frazioni post-consumo. Al fine di promuovere la decarbonizzazione grazie all'uso di una maggiore quantità di contenuto riciclato, sono necessarie definizioni chiare per incentivare il riciclaggio dei rottami post-consumo e allo stesso tempo ridurre al minimo l'uso dei rottami pre-consumo, che di solito hanno la stessa impronta di carbonio delle materie prime primarie.

Or. en

Emendamento 294
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 23

Testo della Commissione	*Emendamento*
(23) In linea con le prescrizioni del regolamento (UE) ***[normativa sulle materie prime critiche]*** del Parlamento europeo e del Consiglio, e considerando che è necessario[51] stabilire nel presente regolamento disposizioni relative al contenuto riciclato nei veicoli e alle materie prime critiche usate nelle parti e nei componenti dei veicoli, dette disposizioni dovrebbero costituire l'attuazione settoriale delle disposizioni del regolamento (UE) ***[normativa sulle materie prime critiche]***. Ciò consentirà di razionalizzare e integrare i vari obblighi di informazione, etichettatura e rimozione previsti dalle procedure del presente regolamento con quelli relativi ad altre parti, componenti e materiali.	(23) In linea con le prescrizioni del regolamento (UE) ***2024/1252*** del Parlamento europeo e del Consiglio[51], e considerando che è necessario stabilire nel presente regolamento disposizioni relative al contenuto riciclato nei veicoli e alle materie prime critiche usate nelle parti e nei componenti dei veicoli, dette disposizioni dovrebbero costituire l'attuazione settoriale delle disposizioni del regolamento (UE) ***2024/1252***. Ciò consentirà di razionalizzare e integrare i vari obblighi di informazione, etichettatura e rimozione previsti dalle procedure del presente regolamento con quelli relativi ad altre parti, componenti e materiali.

[51] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro atto a garantire un approvvigionamento sicuro e sostenibile di

[51] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro atto a garantire un approvvigionamento sicuro e sostenibile di

materie prime critiche e che modifica i regolamenti (UE) n. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 e (UE) 2019/1020, COM(2023) 160 ***final***.	materie prime critiche e che modifica i regolamenti (UE) n. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 e (UE) 2019/1020, COM(2023) 160.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 24

Testo della Commissione	*Emendamento*
(24) Per fare in modo che le batterie siano riciclate conformemente alle prescrizioni del regolamento (UE) 2023/1542 e che anche i motori ad azionamento elettrico, che contengono grandi quantità di terre rare, possano essere sostituiti e riciclati, è necessario introdurre specifiche di progettazione per i nuovi tipi di veicoli intese a garantire che le batterie e i motori ad azionamento elettrico possano essere rimossi facilmente presso gli impianti di trattamento autorizzati o dai riparatori-manutentori in qualsiasi fase del ciclo di vita del veicolo. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare il presente regolamento rivedendo l'elenco delle parti e dei componenti che devono essere progettati per essere rimossi e sostituiti nei veicoli. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione di queste specifiche di progettazione.	(24) Per fare in modo che le batterie siano riciclate conformemente alle prescrizioni del regolamento (UE) 2023/1542 e che anche i motori ad azionamento elettrico, che contengono grandi quantità di terre rare, possano essere sostituiti e riciclati, è necessario introdurre specifiche di progettazione per i nuovi tipi di veicoli intese a garantire che le batterie ***e i relativi pacchi batterie*** e i motori ad azionamento elettrico possano essere rimossi facilmente presso gli impianti di trattamento autorizzati o dai riparatori-manutentori in qualsiasi fase del ciclo di vita del veicolo***. La Commissione dovrebbe incoraggiare l'elaborazione di norme per tecniche di progettazione e assemblaggio che facilitino la manutenzione, la riparazione e il cambio di destinazione delle batterie e dei pacchi batterie***. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare il presente regolamento rivedendo l'elenco delle parti e dei componenti che devono essere progettati per essere rimossi e sostituiti nei veicoli. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di

garantire condizioni uniformi per l'applicazione di queste specifiche di progettazione.

Or. en

Emendamento 296
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 24

Testo della Commissione	*Emendamento*
(24) Per fare in modo che le batterie ***siano riciclate conformemente alle prescrizioni del regolamento (UE) 2023/1542 e che anche*** i motori ad azionamento elettrico***, che contengono grandi quantità di terre rare, possano essere*** sostituiti e riciclati, è necessario introdurre specifiche di progettazione per i nuovi tipi di veicoli intese a garantire che le ***batterie e i motori ad azionamento elettrico*** possano essere rimossi facilmente presso gli impianti di trattamento autorizzati o dai ***riparatori-manutentori*** in qualsiasi fase del ciclo di vita del veicolo. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare il presente regolamento rivedendo l'elenco delle parti e dei componenti che devono essere progettati per essere rimossi e sostituiti nei veicoli. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione di queste specifiche di progettazione.	(24) Per fare in modo che ***le parti e i componenti dei veicoli, comprese*** le batterie ***e*** i motori ad azionamento elettrico ***possano essere rimossi, riparati, rifabbricati, ricondizionati, ammodernati,*** sostituiti e riciclati, è necessario introdurre specifiche di progettazione per i nuovi tipi di veicoli intese a garantire che le ***parti e i componenti*** possano essere rimossi facilmente ***e in modo non distruttivo*** presso gli impianti di trattamento autorizzati o dai ***riparatori, manutentori e ammodernatori*** in qualsiasi fase del ciclo di vita del veicolo***. I requisiti di progettazione dovrebbero consentire di riciclare le batterie conformemente ai requisiti di cui al regolamento (UE) 2023/1542***. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare il presente regolamento rivedendo l'elenco delle parti e dei componenti che devono essere progettati per essere rimossi e sostituiti nei veicoli. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione di queste specifiche di progettazione.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 24

Testo della Commissione	*Emendamento*
(24) Per fare in modo che le batterie siano riciclate conformemente alle prescrizioni del regolamento (UE) 2023/1542 e che anche i motori ad azionamento elettrico, che contengono grandi quantità di terre rare, possano essere sostituiti e riciclati, è necessario introdurre specifiche di progettazione per i nuovi tipi di veicoli intese a garantire che le batterie e i motori ad azionamento elettrico possano essere rimossi facilmente presso gli impianti di trattamento autorizzati o dai riparatori-manutentori in qualsiasi fase del ciclo di vita del veicolo. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare il presente regolamento rivedendo l'elenco delle parti e dei componenti che devono essere progettati per essere rimossi e sostituiti nei veicoli. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione di queste specifiche di progettazione.	(24) Per fare in modo che le batterie siano riciclate conformemente alle prescrizioni del regolamento (UE) 2023/1542 e che anche i motori ad azionamento elettrico, che contengono grandi quantità di terre rare, possano essere sostituiti e riciclati, è necessario introdurre specifiche di progettazione ***e di accesso alle informazioni tecniche e digitali*** per i nuovi tipi di veicoli intese a garantire che le batterie e i motori ad azionamento elettrico possano essere rimossi facilmente presso gli impianti di trattamento autorizzati o dai riparatori-manutentori in qualsiasi fase del ciclo di vita del veicolo. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare il presente regolamento rivedendo l'elenco delle parti e dei componenti che devono essere progettati per essere rimossi e sostituiti nei veicoli. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione di queste specifiche di progettazione.

Or. fr

Emendamento 298
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 24

Testo della Commissione	*Emendamento*
(24) Per fare in modo che le batterie siano riciclate conformemente alle prescrizioni del regolamento (UE) 2023/1542 e che anche i motori ad azionamento elettrico, che contengono grandi quantità di terre rare, possano essere sostituiti e riciclati, è necessario introdurre specifiche di progettazione per i nuovi tipi di veicoli intese a garantire che le batterie e i motori ad azionamento elettrico possano essere rimossi facilmente presso gli impianti di trattamento autorizzati o dai riparatori-manutentori in qualsiasi fase del ciclo di vita del veicolo. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare il presente regolamento rivedendo l'elenco delle parti e dei componenti che devono essere progettati per essere rimossi e sostituiti nei veicoli. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione di queste specifiche di progettazione.	(24) Per fare in modo che le batterie siano riciclate conformemente alle prescrizioni del regolamento (UE) 2023/1542 e che anche i motori ad azionamento elettrico, che contengono grandi quantità di terre rare, possano essere sostituiti e riciclati, è necessario introdurre specifiche di progettazione per i nuovi tipi di veicoli intese a garantire che le batterie ***e i loro componenti*** e i motori ad azionamento elettrico possano essere rimossi facilmente presso gli impianti di trattamento autorizzati o dai riparatori-manutentori in qualsiasi fase del ciclo di vita del veicolo. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare il presente regolamento rivedendo l'elenco delle parti e dei componenti che devono essere progettati per essere rimossi e sostituiti nei veicoli. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione di queste specifiche di progettazione.

Or. en

Emendamento 299
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 24 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(24 bis) Al fine di sostenere approcci più circolari nel settore

automobilistico e consentire ai consumatori di prendere decisioni informate, è opportuno stabilire un indice obbligatorio di riparabilità per i veicoli elettrici. L'indice di riparabilità dovrebbe coprire aspetti cruciali della riparazione e della manutenzione dei veicoli, quali la disponibilità e il prezzo dei pezzi di ricambio e degli strumenti di riparazione. È opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per stabilire detto indice, sulla base di una valutazione della progettazione più idonea.

Or. en

Emendamento 300
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 24 ter (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(24 ter) La disponibilità e l'accessibilità economica dei pezzi di ricambio sono essenziali per la riparabilità, la longevità e la sostenibilità dei veicoli e sono fondamentali per promuovere un'economia circolare, in linea con gli obiettivi delineati nel piano d'azione per l'economia circolare. Al fine di ridurre la sostituzione precoce dei veicoli e ridurre al minimo gli impatti ambientali associati alla produzione di rifiuti, è necessario garantire che i componenti critici, tra cui batterie, motori ad azionamento elettrico e altre parti essenziali, rimangano accessibili per un periodo minimo dopo l'immissione sul mercato del veicolo. Al fine di sostenere la durabilità e la riparabilità dei veicoli, il presente regolamento dovrebbe imporre ai costruttori di garantire la disponibilità di

pezzi di ricambio per un periodo di 20 anni dopo la fine dell'immissione sul mercato.

Or. en

Emendamento 301
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 26

Testo della Commissione	*Emendamento*
(26) Affinché i costruttori ***di autovetture passeggeri e di veicoli commerciali leggeri*** adottino misure finalizzate al rispetto delle norme di circolarità di cui al presente regolamento e siano incentivati a migliorare la circolarità dei tipi di veicoli che immettono sul mercato, essi dovrebbero essere tenuti a elaborare una strategia globale di circolarità per ciascun nuovo tipo e presentarla all'autorità di omologazione. Tale strategia dovrebbe basarsi su tecnologie collaudate, disponibili o in via di sviluppo all'atto della domanda di omologazione del veicolo e dovrebbe essere periodicamente aggiornata. La Commissione dovrebbe riferire periodicamente in merito alla circolarità del settore automobilistico sulla base delle strategie di circolarità presentate dai costruttori. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico nella fabbricazione dei veicoli e nella gestione dei veicoli fuori uso, degli sviluppi del mercato nel settore automobilistico e dell'evoluzione normativa, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato contenente le prescrizioni sul contenuto della strategia di circolarità e sui relativi aggiornamenti.	(26) Affinché i costruttori adottino misure finalizzate al rispetto delle norme di circolarità di cui al presente regolamento e siano incentivati a migliorare la circolarità dei tipi di veicoli che immettono sul mercato, essi dovrebbero essere tenuti a elaborare una strategia globale di circolarità per ciascun nuovo tipo e presentarla all'autorità di omologazione. Tale strategia dovrebbe basarsi su tecnologie collaudate, disponibili o in via di sviluppo all'atto della domanda di omologazione del veicolo e dovrebbe essere periodicamente aggiornata***. La Commissione dovrebbe adottare atti di esecuzione per fornire ai costruttori le norme concordate di comune accordo che i costruttori devono applicare per effettuare la valutazione del ciclo di vita che quantifica l'impatto ambientale e il consumo di risorse nella produzione di un veicolo e la gestione della fine del ciclo di vita nell'ambito delle loro strategie di circolarità***. La Commissione dovrebbe riferire periodicamente in merito alla circolarità del settore automobilistico sulla base delle strategie di circolarità presentate dai costruttori. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico nella fabbricazione dei veicoli e nella gestione dei veicoli fuori uso, degli sviluppi del mercato nel settore automobilistico e dell'evoluzione normativa, è opportuno

delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato contenente le prescrizioni sul contenuto della strategia di circolarità e sui relativi aggiornamenti.

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Considerando 26

Testo della Commissione	*Emendamento*
(26) Affinché i costruttori di autovetture passeggeri e di veicoli commerciali leggeri adottino misure finalizzate al rispetto delle norme di circolarità di cui al presente regolamento e siano incentivati a migliorare la circolarità dei tipi di veicoli che immettono sul mercato, essi dovrebbero essere tenuti a elaborare una strategia globale di circolarità ***per ciascun nuovo tipo*** e presentarla all'autorità di omologazione. Tale strategia dovrebbe basarsi su tecnologie collaudate***, disponibili o in via di sviluppo all'atto della domanda di omologazione del veicolo e dovrebbe*** essere periodicamente aggiornata. La Commissione dovrebbe riferire periodicamente in merito alla circolarità del settore automobilistico sulla base delle strategie di circolarità presentate dai costruttori. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico nella fabbricazione dei veicoli e nella gestione dei veicoli fuori uso, degli sviluppi del mercato nel settore automobilistico e dell'evoluzione normativa, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente	(26) Affinché i costruttori di autovetture passeggeri e di veicoli commerciali leggeri adottino misure finalizzate al rispetto delle norme di circolarità di cui al presente regolamento e siano incentivati a migliorare la circolarità dei tipi di veicoli che immettono sul mercato, essi dovrebbero essere tenuti a elaborare una strategia globale di circolarità e presentarla all'autorità di omologazione. Tale strategia dovrebbe ***essere elaborata a livello di impresa e*** basarsi su tecnologie collaudate***. La strategia di circolarità dovrebbe*** essere periodicamente aggiornata. La Commissione dovrebbe riferire periodicamente in merito alla circolarità del settore automobilistico sulla base delle strategie di circolarità presentate dai costruttori. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico nella fabbricazione dei veicoli e nella gestione dei veicoli fuori uso, degli sviluppi del mercato nel settore automobilistico e dell'evoluzione normativa, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al

all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato contenente le prescrizioni sul contenuto della strategia di circolarità e sui relativi aggiornamenti.	fine di modificare l'allegato contenente le prescrizioni sul contenuto della strategia di circolarità e sui relativi aggiornamenti.

Or. en

Motivazione

L'elaborazione di strategie di circolarità separate per ciascun modello di veicolo comporterebbe processi ridondanti, costi più elevati e inefficienze operative. Un approccio unico e unificato a livello aziendale consente processi standardizzati nell'approvvigionamento dei materiali, nel riciclaggio e nella gestione di fine vita, consentendo economie di scala e un uso più efficiente delle risorse.

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Considerando 26

Testo della Commissione	*Emendamento*
(26) Affinché i costruttori di autovetture passeggeri e di veicoli commerciali leggeri adottino misure finalizzate al rispetto delle norme di circolarità di cui al presente regolamento e siano incentivati a migliorare la circolarità dei tipi di veicoli che immettono sul mercato, essi dovrebbero essere tenuti a elaborare una strategia globale di circolarità ***per ciascun nuovo tipo*** e presentarla all'autorità di omologazione. Tale strategia dovrebbe basarsi su tecnologie collaudate***, disponibili o in via di sviluppo all'atto della domanda di omologazione del veicolo e dovrebbe*** essere periodicamente aggiornata. La Commissione dovrebbe riferire periodicamente in merito alla circolarità del settore automobilistico sulla base delle strategie di circolarità presentate dai costruttori. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico nella	(26) Affinché i costruttori di autovetture passeggeri e di veicoli commerciali leggeri adottino misure finalizzate al rispetto delle norme di circolarità di cui al presente regolamento e siano incentivati a migliorare la circolarità dei tipi di veicoli che immettono sul mercato, essi dovrebbero essere tenuti a elaborare una strategia globale di circolarità e presentarla all'autorità di omologazione. Tale strategia dovrebbe ***essere elaborata a livello di impresa e*** basarsi su tecnologie collaudate***. La strategia di circolarità dovrebbe*** essere periodicamente aggiornata. La Commissione dovrebbe riferire periodicamente in merito alla circolarità del settore automobilistico sulla base delle strategie di circolarità presentate dai costruttori. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico nella fabbricazione dei veicoli e nella gestione dei veicoli fuori

fabbricazione dei veicoli e nella gestione dei veicoli fuori uso, degli sviluppi del mercato nel settore automobilistico e dell'evoluzione normativa, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato contenente le prescrizioni sul contenuto della strategia di circolarità e sui relativi aggiornamenti.	uso, degli sviluppi del mercato nel settore automobilistico e dell'evoluzione normativa, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato contenente le prescrizioni sul contenuto della strategia di circolarità e sui relativi aggiornamenti.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 27

Testo della Commissione	*Emendamento*
(27) Perché vi sia più trasparenza sull'uso di materiali riciclati nel settore automobilistico e per incentivare l'aumento dei livelli di contenuto riciclato, i costruttori di veicoli dovrebbero essere tenuti a fornire la documentazione tecnica indicante la percentuale di materiali riciclati presenti nei nuovi tipi di veicoli di cui chiedono l'omologazione. Quest'obbligo dovrebbe applicarsi a una serie di materiali per i quali un aumento del contenuto riciclato nei veicoli comporterebbe benefici particolarmente importanti per l'ambiente. La dichiarazione obbligatoria dovrebbe essere presentata all'autorità di omologazione insieme agli altri documenti che corredano la domanda di omologazione.	***soppresso***

Or. fr

Emendamento 305
Maria Grapini

Proposta di regolamento
Considerando 28

Testo della Commissione	*Emendamento*
(28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli e i gestori di rifiuti ***lungo la*** catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni che consentono di rimuovere e sostituire in sicurezza determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico e le batterie per veicoli elettrici, compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarle in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) [normativa sulle materie prime critiche]. È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente, fatta eccezione per i costi amministrativi, attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni richieste. Per aggiornare	(28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli***, le imprese di demolizione, le imprese di rifabbricazione, i riparatori-manutentori*** e i gestori di rifiuti ***nella*** catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ***alle imprese di demolizione,*** ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni ***di cui al punto 66 degli orientamenti aggiuntivi della Commissione in materia di restrizioni verticali negli accordi per la vendita e la riparazione di autoveicoli e per la distribuzione di pezzi di ricambio per autoveicoli,*** che consentono di rimuovere e sostituire in sicurezza determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico e le batterie per veicoli elettrici, compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarle in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE)

periodicamente la portata delle informazioni che i costruttori devono fornire ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato V.

[normativa sulle materie prime critiche]. È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente, fatta eccezione per i costi amministrativi, attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni richieste. Per aggiornare periodicamente la portata delle informazioni che i costruttori devono fornire ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato V.

Or. ro

Emendamento 306
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 28

Testo della Commissione	*Emendamento*
(28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli e i gestori di rifiuti lungo la catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni che consentono di rimuovere e sostituire in sicurezza determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o	(28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli e ***i riparatori, i manutentori, gli ammodernatori e*** i gestori di rifiuti lungo la catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare ***la riparazione,*** il riutilizzo, la rifabbricazione***, l'ammodernamento*** e il ricondizionamento di parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ai gestori di rifiuti***, agli ammodernatori*** e ai riparatori-manutentori un accesso ***tempestivo,*** illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni***, per almeno 20 anni dopo la data di fine immissione sul mercato,*** che consentono di rimuovere***, riparare, ricondizionare, ammodernare,***

delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico e le batterie per veicoli elettrici, compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarle in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) [normativa sulle materie prime critiche]. È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente, fatta eccezione per i costi amministrativi, attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni richieste. Per aggiornare periodicamente la portata delle informazioni che i costruttori devono fornire ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato V.	***rifabbricare*** e sostituire in sicurezza ***e in modo non distruttivo*** determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti***, gli ammodernatori e*** i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico e le batterie per veicoli elettrici, compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarle in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) [normativa sulle materie prime critiche]. È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente, fatta eccezione per i costi amministrativi, attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni richieste. Per aggiornare periodicamente la portata delle informazioni che i costruttori devono fornire ai gestori di rifiuti***, agli ammodernatori*** e ai riparatori-manutentori, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato V.

Or. en

Emendamento 307
Zala Tomašič, Milan Zver

Proposta di regolamento
Considerando 28

Testo della Commissione	*Emendamento*
(28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli e i gestori di rifiuti lungo la catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni che consentono di rimuovere e sostituire in sicurezza determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico e le batterie per veicoli elettrici, compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarle in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) [normativa sulle materie prime critiche]. È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente, fatta eccezione per i costi amministrativi, attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni richieste. Per aggiornare periodicamente la portata delle informazioni che i costruttori devono fornire ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in	(28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli e i gestori di rifiuti lungo la catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni che consentono di rimuovere e sostituire in sicurezza determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico e le batterie per veicoli elettrici, compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarle in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) [normativa sulle materie prime critiche]. ***È importante che i diritti di proprietà intellettuale siano debitamente rispettati, garantendo che l'accesso alle informazioni tecniche non comprometta le tecnologie proprietarie o i segreti commerciali.*** È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente, fatta eccezione per i costi amministrativi, attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni

conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato V.

richieste. Per aggiornare periodicamente la portata delle informazioni che i costruttori devono fornire ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato V.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 28

Testo della Commissione	*Emendamento*
(28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli e i gestori di rifiuti lungo la catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni che consentono di rimuovere e sostituire in sicurezza determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico e le batterie per veicoli elettrici, compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarle in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le	(28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli***, i riparatori-manutentori*** e i gestori di rifiuti lungo la catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, ***immediato, libero,*** standardizzato e non discriminatorio alle informazioni che consentono di rimuovere e sostituire in sicurezza ***e in modo non distruttivo, riparare, rifabbricare e ricondizionare, a seconda del caso,*** determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico e le batterie per veicoli elettrici ***e i***

parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) [normativa sulle materie prime critiche]. È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente, fatta eccezione per i costi amministrativi, attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni richieste. Per aggiornare periodicamente la portata delle informazioni che i costruttori devono fornire ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato V.

relativi pacchi batterie, compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarle in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) [normativa sulle materie prime critiche]. È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente, fatta eccezione per i costi amministrativi, attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni richieste. Per aggiornare periodicamente la portata delle informazioni che i costruttori devono fornire ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato V.

Or. en

Emendamento 309
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Proposta di regolamento
Considerando 28

Testo della Commissione	*Emendamento*
(28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli e i gestori di rifiuti lungo la catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli	(28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli***, le imprese di demolizione, i rifabbricanti, i riparatori, gli ammodernatori, i manutentori*** e i gestori di rifiuti lungo la catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di

fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni che consentono di rimuovere e sostituire in sicurezza determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico e le batterie per veicoli elettrici, compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarle in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) ***[normativa sulle materie prime critiche]***. È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente***, fatta eccezione per i costi amministrativi,*** attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni richieste. Per aggiornare periodicamente la portata delle informazioni che i costruttori devono fornire ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato V.

parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ***alle imprese di demolizione, agli ammodernatori, ai rifabbricanti e*** ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni che consentono di rimuovere e sostituire in sicurezza determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico e le batterie per veicoli elettrici ***e loro elementi costitutivi***, compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarle in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) ***2024/1252***. È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni richieste. Per aggiornare periodicamente la portata delle informazioni che i costruttori devono fornire ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato V.

Or. en

Emendamento 310
Jens Gieseke, Paulius Saudargas

Proposta di regolamento
Considerando 28

Testo della Commissione	*Emendamento*
(28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli e i gestori di rifiuti lungo la catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ai gestori di rifiuti ***e*** ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni che consentono di rimuovere e sostituire in sicurezza determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico e le batterie per veicoli elettrici, compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarle in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) [normativa sulle materie prime critiche]. È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente, fatta eccezione per i costi amministrativi, attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni richieste. Per aggiornare periodicamente la portata delle informazioni che i costruttori devono	(28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli e i gestori di rifiuti lungo la catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ai gestori di rifiuti***, agli ammodernatori*** e ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni***, ad esempio attraverso gli strumenti utilizzati dall'industria automobilistica,*** che consentono di rimuovere e sostituire in sicurezza determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico e le batterie per veicoli elettrici, compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarle in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) [normativa sulle materie prime critiche]. È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente, fatta eccezione per i costi amministrativi, attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni

fornire ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato V.	richieste. Per aggiornare periodicamente la portata delle informazioni che i costruttori devono fornire ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato V.

Or. en

Motivazione

Gli ammodernatori sono operatori importanti nel mercato post-vendita.

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

Proposta di regolamento
Considerando 28

Testo della Commissione	*Emendamento*
(28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli e i gestori di rifiuti lungo la catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni che consentono di rimuovere e sostituire in sicurezza determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere ***i motori ad azionamento elettrico e*** le batterie per veicoli elettrici,	(28) L'accesso a informazioni aggiornate e una comunicazione tempestiva tra i costruttori di veicoli e i gestori di rifiuti lungo la catena del valore del settore automobilistico sono fondamentali per massimizzare il riutilizzo, la rifabbricazione e il ricondizionamento di parti e componenti del veicolo e garantire un riciclaggio di alta qualità dei veicoli fuori uso. Pertanto i costruttori dovrebbero dare ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori un accesso illimitato, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni che consentono di rimuovere e sostituire in sicurezza determinate parti, componenti e materiali presenti in un veicolo. Le informazioni dovrebbero guidare i gestori di rifiuti e i riparatori-manutentori lungo le varie fasi e dare istruzioni chiare sull'uso degli attrezzi o delle tecnologie necessari per accedere e rimuovere le batterie per veicoli elettrici, compresi gli attrezzi o le tecnologie che

compresi gli attrezzi o le tecnologie che consentono di scaricarle in sicurezza. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) [normativa sulle materie prime critiche]. È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente, fatta eccezione per i costi amministrativi, attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni richieste. Per aggiornare periodicamente la portata delle informazioni che i costruttori devono fornire ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato V.

consentono di scaricarle in sicurezza***, le informazioni relative alla codifica digitale delle parti e le informazioni per accedere e rimuovere i motori ad azionamento elettrico***. Le informazioni dovrebbero inoltre aiutare a identificare, localizzare e rimuovere le parti, i componenti e i materiali che dovrebbero essere depurati e rimossi dal veicolo prima della frantumazione e le parti e i componenti che contengono le materie prime critiche nei magneti permanenti di cui al regolamento (UE) [normativa sulle materie prime critiche]. È auspicabile che queste informazioni siano fornite gratuitamente, fatta eccezione per i costi amministrativi, attraverso piattaforme di comunicazione istituite dai costruttori. Le autorità di omologazione dovrebbero verificare che i costruttori abbiano fornito le informazioni richieste. Per aggiornare periodicamente la portata delle informazioni che i costruttori devono fornire ai gestori di rifiuti e ai riparatori-manutentori, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato V.

Or. fr

Emendamento 312
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 28 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(28 bis) Il regolamento (UE) 2024/1781 stabilisce prescrizioni vincolanti per promuovere la durabilità del prodotto, anche vietando determinate pratiche di obsolescenza precoce, come l'uso di componenti sproporzionatamente fragili, ostacoli allo smontaggio o incompatibilità del software. Tale

approccio dovrebbe essere replicato nell'ambito del presente regolamento per sostenere una maggiore durata di vita dei veicoli. La funzionalità a lungo termine, la cibersicurezza e la compatibilità tecnologica dei veicoli elettrici dovrebbero pertanto essere salvaguardate attraverso la fornitura obbligatoria di aggiornamenti regolari, sicuri e accessibili del sistema operativo da parte dei costruttori. Tali aggiornamenti sono infatti fondamentali per mantenere le prestazioni dei veicoli, affrontare i rischi emergenti di cibersicurezza e consentire la compatibilità con l'evoluzione delle infrastrutture e delle norme di ricarica.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 28 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(28 bis) Al fine di incoraggiare i costruttori a migliorare la riparabilità dei veicoli e a fornire ai consumatori informazioni più trasparenti sui costi di manutenzione e riparazione dei veicoli che acquistano, i costruttori dovrebbero fornire informazioni sulla riparabilità per ogni nuovo tipo di veicolo.

Or. en

Emendamento 314
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 29

Testo della Commissione	*Emendamento*
(29) Sebbene sia sempre più usata per controllare diverse parti e componenti dei veicoli, la codifica digitale potrebbe limitarne il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento, stando a quanto rilevato dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE. È pertanto necessario ***imporre ai costruttori di veicoli di fornire informazioni che consentano ai gestori professionisti di rifiuti di superare i problemi posti dalle parti e dai componenti con codici digitali, se la*** codifica ***impedisce le operazioni di riparazione, manutenzione o sostituzione in un altro veicolo***.	(29) Sebbene sia sempre più usata per controllare diverse parti e componenti dei veicoli, la codifica digitale potrebbe limitarne il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento, stando a quanto rilevato dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE. È pertanto necessario ***vietare questa*** codifica ***digitale***.

Or. en

Emendamento 315
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 29

Testo della Commissione	*Emendamento*
(29) Sebbene sia sempre più usata per controllare diverse parti e componenti dei veicoli, la codifica digitale potrebbe limitarne il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento, stando a quanto rilevato dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE. È pertanto necessario ***imporre ai costruttori di veicoli di fornire informazioni che consentano ai gestori professionisti di rifiuti di superare i problemi posti dalle parti e dai componenti con codici digitali, se la*** codifica impedisce le operazioni di riparazione, manutenzione o sostituzione in un ***altro*** veicolo.	(29) Sebbene sia sempre più usata per controllare diverse parti e componenti dei veicoli, la codifica digitale potrebbe limitarne il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento, stando a quanto rilevato dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE. È pertanto necessario ***vietare questa*** codifica ***digitale dato che*** impedisce le operazioni di riparazione, manutenzione o sostituzione in un veicolo.

Or. en

Emendamento 316
Alexander Bernhuber

Proposta di regolamento
Considerando 29

Testo della Commissione	*Emendamento*
(29) Sebbene sia sempre più usata per controllare diverse parti e componenti dei veicoli, la codifica digitale potrebbe limitarne il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento, stando a quanto rilevato dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE. È pertanto necessario imporre ai costruttori di veicoli di fornire informazioni che consentano ai gestori professionisti di rifiuti di superare i problemi posti dalle parti e dai componenti con codici digitali, se la codifica impedisce le operazioni di riparazione, manutenzione o sostituzione in un altro veicolo.	(29) Sebbene sia sempre più usata per controllare diverse parti e componenti dei veicoli, la codifica digitale potrebbe limitarne il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento, stando a quanto rilevato dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE. È pertanto necessario imporre ai costruttori di veicoli di fornire informazioni che consentano ai gestori professionisti di rifiuti di superare i problemi posti dalle parti e dai componenti con codici digitali, se la codifica impedisce le operazioni di riparazione, manutenzione o sostituzione in un altro veicolo. ***Oltre ai gestori dei rifiuti, anche le imprese di riparazione e manutenzione avranno accesso a tali informazioni.***

Or. en

Motivazione

È molto importante che anche le imprese di riparazione e manutenzione abbiano accesso a queste informazioni in modo da poter integrare senza problemi le parti dei gestori dei rifiuti in un nuovo veicolo.

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

Proposta di regolamento
Considerando 29

Testo della Commissione	*Emendamento*
(29) Sebbene sia sempre più usata per controllare diverse parti e componenti dei	(29) Sebbene sia sempre più usata per controllare diverse parti e componenti dei

veicoli, la codifica digitale potrebbe limitarne il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento, stando a quanto rilevato dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE. È pertanto necessario imporre ai costruttori di veicoli di fornire informazioni che consentano ai gestori professionisti di rifiuti di superare i problemi posti dalle parti e dai componenti con codici digitali, se la codifica impedisce le operazioni di riparazione, manutenzione o sostituzione in un altro veicolo.	veicoli, la codifica digitale potrebbe limitarne il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento, stando a quanto rilevato dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE. È pertanto necessario imporre ai costruttori di veicoli di fornire informazioni che consentano ai gestori professionisti di rifiuti ***e ai riparatori-manutentori*** di superare i problemi posti dalle parti e dai componenti con codici digitali, se la codifica impedisce le operazioni di riparazione, manutenzione o sostituzione in un altro veicolo.

Or. en

Emendamento 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

Proposta di regolamento
Considerando 29

Testo della Commissione	*Emendamento*
(29) Sebbene sia sempre più usata per controllare diverse parti e componenti dei veicoli, la codifica digitale potrebbe limitarne il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento, stando a quanto rilevato dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE. È pertanto necessario imporre ai costruttori di veicoli di fornire informazioni che consentano ai gestori professionisti di rifiuti di superare i problemi posti dalle parti e dai componenti con codici digitali, se la codifica impedisce le operazioni di riparazione, manutenzione o sostituzione in un altro veicolo.	(29) Sebbene sia sempre più usata per controllare diverse parti e componenti dei veicoli, la codifica digitale potrebbe limitarne il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento, stando a quanto rilevato dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE. È pertanto necessario imporre ai costruttori di veicoli di fornire informazioni che consentano ai gestori professionisti di rifiuti ***e ai riparatori-manutentori*** di superare i problemi posti dalle parti e dai componenti con codici digitali, se la codifica impedisce le operazioni di riparazione, manutenzione o sostituzione in un altro veicolo.

Or. en

Motivazione

I riparatori-manutentori dovrebbero essere inclusi tra i beneficiari dell'accesso alle

informazioni e l'accesso alle informazioni dovrebbe includere altresì l'accesso alla codifica per incorporare le parti nei veicoli nuovi.

Emendamento 319
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Proposta di regolamento
Considerando 29

Testo della Commissione	*Emendamento*
(29) Sebbene sia sempre più usata per controllare diverse parti e componenti dei veicoli, la codifica digitale potrebbe limitarne il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento, stando a quanto rilevato dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE. È pertanto necessario imporre ai costruttori di veicoli di fornire informazioni che consentano ai gestori professionisti di rifiuti di superare i problemi posti dalle parti e dai componenti con codici digitali, se la codifica impedisce le operazioni di riparazione, manutenzione o sostituzione in un altro veicolo.	(29) Sebbene sia sempre più usata per controllare diverse parti e componenti dei veicoli, la codifica digitale potrebbe limitarne il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento, stando a quanto rilevato dalla valutazione della direttiva 2000/53/CE. È pertanto necessario imporre ai costruttori di veicoli di fornire informazioni che consentano ai gestori professionisti di rifiuti ***e ai riparatori-manutentori*** di superare i problemi posti dalle parti e dai componenti con codici digitali, se la codifica impedisce le operazioni di riparazione, manutenzione o sostituzione in un altro veicolo.

Or. en

Emendamento 320
Ivars Ijabs, Svenja Hahn

Proposta di regolamento
Considerando 31

Testo della Commissione	*Emendamento*
(31) Per agevolare il trattamento dei veicoli fuori uso, i costruttori dovrebbero fornire, tramite strumenti digitali, informazioni accurate, complete e aggiornate su come rimuovere e sostituire in sicurezza le parti e i componenti dei veicoli. È pertanto opportuno elaborare un passaporto di circolarità del veicolo,	***soppresso***

che dovrebbe essere messo a disposizione come vettore di dati per queste informazioni in modo coerente con altri strumenti e piattaforme di informazione digitali già esistenti o in fase di ulteriore sviluppo nel settore automobilistico e relativi alle prestazioni ambientali dei veicoli, e in modo conforme alle corrispondenti disposizioni del regolamento (UE) 2023/1542 relativo alle batterie, del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili[54] e del regolamento Euro 7 del Parlamento europeo e del Consiglio[55]. Per garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione perché stabilisca le specifiche tecniche di progettazione e funzionamento del passaporto e le norme sull'ubicazione del supporto dati o altro identificativo che consenta l'accesso al passaporto del veicolo.

---

[54] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce il quadro per l'elaborazione delle specifiche di progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili e abroga la direttiva 2009/125/CE.

[55] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009.

Or. en

Emendamento 321
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 31

Testo della Commissione	*Emendamento*
(31) Per agevolare il trattamento dei veicoli fuori uso, i costruttori dovrebbero fornire, tramite strumenti digitali, informazioni accurate, complete e aggiornate ***su come rimuovere e sostituire in sicurezza le*** parti e ***i*** componenti dei veicoli. È pertanto opportuno elaborare un passaporto di circolarità del veicolo, che dovrebbe essere messo a disposizione come vettore di dati per queste informazioni in modo coerente con altri strumenti e piattaforme di informazione digitali già esistenti o in fase di ulteriore sviluppo nel settore automobilistico e relativi alle prestazioni ambientali dei veicoli, e in modo conforme alle corrispondenti disposizioni del regolamento (UE) 2023/1542 relativo alle batterie, del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili***[54]*** e del regolamento Euro 7 del Parlamento europeo e del Consiglio***[55]***. Per garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione perché stabilisca le specifiche tecniche di progettazione e funzionamento del passaporto e le norme sull'ubicazione del supporto dati o altro identificativo che consenta l'accesso al passaporto del veicolo.	(31) Per agevolare ***la riparazione, il ricondizionamento, la rifabbricazione, l'ammodernamento, la sostituzione e*** il trattamento dei veicoli fuori uso, i costruttori dovrebbero fornire, tramite strumenti digitali, informazioni accurate, complete e aggiornate ***sulle*** parti***, sui*** componenti e ***sui materiali*** dei veicoli. È pertanto opportuno elaborare un passaporto di circolarità del veicolo, che dovrebbe essere messo a disposizione come vettore di dati per queste informazioni in modo coerente***, complementare e integrato*** con altri strumenti e piattaforme di informazione digitali già esistenti o in fase di ulteriore sviluppo nel settore automobilistico e relativi alle prestazioni ambientali dei veicoli, e in modo conforme alle corrispondenti disposizioni del regolamento (UE) 2023/1542 relativo alle batterie, del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili e del regolamento Euro 7 del Parlamento europeo e del Consiglio. Per garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione perché stabilisca le specifiche tecniche di progettazione e funzionamento del passaporto e le norme sull'ubicazione del supporto dati o altro identificativo che consenta l'accesso al passaporto del veicolo.
[54] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce il quadro per l'elaborazione delle specifiche di progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili e abroga la direttiva	[54] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce il quadro per l'elaborazione delle specifiche di progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili e abroga la direttiva

2009/125/CE.

[55] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009.

2009/125/CE.

[55] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009.

Or. en

Emendamento 322
Christine Singer, Andreas Glück

Proposta di regolamento
Considerando 31

Testo della Commissione	*Emendamento*
(31) Per agevolare il trattamento dei veicoli fuori uso, i costruttori dovrebbero fornire, tramite strumenti digitali, informazioni accurate, complete e aggiornate su come rimuovere e sostituire in sicurezza le parti e i componenti dei veicoli. È pertanto opportuno elaborare un passaporto di circolarità del veicolo, che dovrebbe essere messo a disposizione come vettore di dati per queste informazioni in modo coerente con altri strumenti e piattaforme di informazione digitali già esistenti o in fase di ulteriore sviluppo nel settore automobilistico e relativi alle prestazioni ambientali dei veicoli, e in modo conforme alle corrispondenti disposizioni del regolamento (UE) 2023/1542 relativo alle batterie, del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili[54] e del regolamento Euro 7 del Parlamento europeo e del Consiglio[55]. Per garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, è opportuno	(31) Per agevolare il trattamento dei veicoli fuori uso, i costruttori dovrebbero fornire, tramite strumenti digitali, informazioni accurate, complete e aggiornate su come rimuovere e sostituire in sicurezza le parti e i componenti dei veicoli. È pertanto opportuno elaborare un passaporto di circolarità del veicolo, che dovrebbe essere messo a disposizione come vettore di dati per queste informazioni in modo coerente con altri strumenti e piattaforme di informazione digitali già esistenti o in fase di ulteriore sviluppo nel settore automobilistico e relativi alle prestazioni ambientali dei veicoli, e in modo conforme alle corrispondenti disposizioni del regolamento (UE) 2023/1542 relativo alle batterie, del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili[54] e del regolamento Euro 7 del Parlamento europeo e del Consiglio[55]. Per garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, è opportuno

attribuire alla Commissione competenze di esecuzione perché stabilisca le specifiche tecniche di progettazione e funzionamento del passaporto e le norme sull'ubicazione del supporto dati o altro identificativo che consenta l'accesso al passaporto del veicolo.	attribuire alla Commissione competenze di esecuzione perché stabilisca le specifiche tecniche di progettazione e funzionamento del passaporto e le norme sull'ubicazione del supporto dati o altro identificativo che consenta l'accesso al passaporto del veicolo. ***Tuttavia la Commissione deve ridurre il più possibile gli oneri amministrativi.***
[54] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce il quadro per l'elaborazione delle specifiche di progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili e abroga la direttiva 2009/125/CE.	[54] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce il quadro per l'elaborazione delle specifiche di progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili e abroga la direttiva 2009/125/CE.
[55] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009.	[55] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009.

Or. en

Motivazione

Gli oneri amministrativi dovrebbero essere ridotti al minimo.

Emendamento 323
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 31

Testo della Commissione	*Emendamento*
(31) Per agevolare il trattamento dei veicoli fuori uso, i costruttori dovrebbero fornire, tramite strumenti digitali, informazioni accurate, complete e aggiornate su come rimuovere e sostituire in sicurezza le parti e i componenti dei	(31) Per agevolare il trattamento dei veicoli fuori uso, i costruttori dovrebbero fornire, tramite strumenti digitali, informazioni accurate, complete e aggiornate su come rimuovere e sostituire in sicurezza le parti e i componenti dei

veicoli. È pertanto opportuno elaborare un passaporto di circolarità del veicolo, che dovrebbe essere messo a disposizione come vettore di dati per queste informazioni in modo coerente con altri strumenti e piattaforme di informazione digitali già esistenti o in fase di ulteriore sviluppo nel settore automobilistico e relativi alle prestazioni ambientali dei veicoli, e in modo conforme alle corrispondenti disposizioni del regolamento (UE) 2023/1542 ***relativo alle batterie***, del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio ***sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili***[54] e del regolamento Euro 7 del Parlamento europeo e del Consiglio[55]. Per garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione perché stabilisca le specifiche tecniche di progettazione e funzionamento del passaporto e le norme sull'ubicazione del supporto dati o altro identificativo che consenta l'accesso al passaporto del veicolo.

veicoli. È pertanto opportuno elaborare un passaporto ***digitale*** di circolarità del veicolo, che dovrebbe essere messo a disposizione come vettore di dati per queste informazioni in modo coerente con altri strumenti e piattaforme di informazione digitali già esistenti o in fase di ulteriore sviluppo nel settore automobilistico e relativi alle prestazioni ambientali dei veicoli, e in modo conforme alle corrispondenti disposizioni del regolamento (UE) 2023/1542, del regolamento ***2024/1781*** del Parlamento europeo e del Consiglio[54] e del regolamento Euro 7 del Parlamento europeo e del Consiglio[55]. Per garantire condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione perché stabilisca le specifiche tecniche di progettazione e funzionamento del passaporto e le norme sull'ubicazione del supporto dati o altro identificativo che consenta l'accesso al passaporto del veicolo.

---

[54] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce il quadro per l'elaborazione delle specifiche di progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili e abroga la direttiva 2009/125/CE.

[55] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009.

---

[54] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce il quadro per l'elaborazione delle specifiche di progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili e abroga la direttiva 2009/125/CE.

[55] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 31 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(31 bis) Nello stabilire la progettazione e le prescrizioni per il passaporto, la Commissione dovrebbe garantire che le fonti di informazione si basino sulle piattaforme esistenti nel settore automobilistico, tra cui, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, l'IDIS per la demolizione, l'IMDS per le dichiarazioni dei materiali o le piattaforme di singoli gruppi di costruttori per il tracciamento delle disponibilità di pezzi di ricambio.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 33

Testo della Commissione	*Emendamento*
(33) Per garantire che i veicoli fuori uso siano trattati in modo sicuro e compatibile con l'ambiente, gli enti o le imprese che intendono effettuare operazioni di trattamento di tali veicoli dovrebbero ottenere un'autorizzazione dall'autorità competente. L'autorizzazione dovrebbe essere rilasciata solo se l'ente o l'impresa dispone della capacità tecnica, finanziaria e organizzativa necessaria per effettuare le operazioni di trattamento dei veicoli in maniera conforme al diritto applicabile, nazionale e dell'Unione, ivi comprese le prescrizioni specifiche sul trattamento stabilite nel presente regolamento. Inoltre	(33) ***Il presente regolamento si basa sulle norme in materia di gestione dei rifiuti e sui principi generali di cui alla direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, che dovrebbe essere adeguata per riflettere la natura specifica dei veicoli fuori uso.*** Per garantire che i veicoli fuori uso siano trattati in modo sicuro e compatibile con l'ambiente, gli enti o le imprese che intendono effettuare operazioni di trattamento***, compreso il ritiro,*** di tali veicoli dovrebbero ottenere un'autorizzazione dall'autorità competente. L'autorizzazione dovrebbe essere rilasciata

gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero essere competenti per il rilascio di certificati di rottamazione a norma del presente regolamento.	solo se l'ente o l'impresa dispone della capacità tecnica, finanziaria e organizzativa necessaria per effettuare le operazioni di trattamento dei veicoli in maniera conforme al diritto applicabile, nazionale e dell'Unione, ivi comprese le prescrizioni specifiche sul trattamento stabilite nel presente regolamento. Inoltre gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero essere competenti per il rilascio di certificati di rottamazione a norma del presente regolamento.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 33 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(33 bis) Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad adottare misure a norma delle rispettive legislazioni nazionali per imporre ai produttori o alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore di stipulare contratti con impianti di trattamento autorizzati al fine di adempiere i loro obblighi in materia di responsabilità del produttore. Al fine di conseguire gli obiettivi del presente regolamento, compresa la promozione di un'economia circolare, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per la definizione di norme dettagliate volte a garantire che tali contratti possano funzionare a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie con riguardo a diverse categorie di produttori e organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore.

Emendamento 327
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 34

Testo della Commissione	*Emendamento*
(34) La direttiva 2000/53/CE stabilisce un obbligo di base secondo cui i produttori di veicoli sono tenuti a sostenere parte dei costi di raccolta dei veicoli fuori uso. Partendo da questo obbligo, in linea con il principio "chi inquina paga" e con i requisiti minimi generali per i regimi di responsabilità estesa del produttore di cui alla direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[56], è opportuno stabilire prescrizioni a livello dell'Unione sulle responsabilità dei costruttori di veicoli in relazione alla gestione dei veicoli ***fuori uso. I produttori dovrebbero assumere la responsabilità estesa del produttore per i veicoli che hanno immesso sul mercato una volta che questi diventano fuori uso***. La responsabilità estesa del produttore dovrebbe comprendere l'obbligo di provvedere a che i veicoli messi a disposizione dai produttori sul mercato in uno Stato membro siano raccolti e trattati in conformità del presente regolamento e a che i gestori dei rifiuti che trattano tali veicoli rispettino gli obiettivi di riciclaggio stabiliti dal presente regolamento.	(34) La direttiva 2000/53/CE stabilisce un obbligo di base secondo cui i produttori di veicoli sono tenuti a sostenere parte dei costi di raccolta dei veicoli fuori uso. Partendo da questo obbligo, in linea con il principio "chi inquina paga" e con i requisiti minimi generali per i regimi di responsabilità estesa del produttore di cui alla direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, è opportuno stabilire prescrizioni a livello dell'Unione sulle responsabilità dei costruttori di veicoli in relazione alla gestione dei veicoli ***durante tutto il loro ciclo di vita***. La responsabilità estesa del produttore dovrebbe comprendere l'obbligo di provvedere a che i veicoli messi a disposizione dai produttori sul mercato in uno Stato membro siano raccolti e trattati in conformità del presente regolamento e a che i gestori dei rifiuti che trattano tali veicoli rispettino gli obiettivi di riciclaggio stabiliti dal presente regolamento.
[56] Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3).	[56] Direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3).

Emendamento 328
Beatrice Timgren

Proposta di regolamento
Considerando 35

Testo della Commissione	*Emendamento*
(35) Gli Stati membri dovrebbero istituire un registro dei produttori affinché sia più facile monitorare il rispetto degli obblighi di responsabilità estesa del produttore. Gli obblighi di registrazione dovrebbero essere armonizzati in tutta l'Unione per facilitare questa operazione, in particolare nei casi in cui i produttori mettono a disposizione veicoli in diversi Stati membri. ***Il registro dovrebbe essere usato anche per riferire alle autorità competenti in merito all'adempimento degli obblighi di responsabilità estesa del produttore. Le caratteristiche e gli aspetti procedurali connessi al registro dovrebbero inoltre essere coerenti con il registro dei produttori istituito dal*** regolamento ***(UE) 2023/1542, in modo che i produttori dei veicoli e i produttori di batterie possano usare un unico registro***.	(35) Gli Stati membri dovrebbero istituire un registro dei produttori affinché sia più facile monitorare il rispetto degli obblighi di responsabilità estesa del produttore. Gli obblighi di registrazione dovrebbero essere armonizzati in tutta l'Unione per facilitare questa operazione, in particolare nei casi in cui i produttori mettono a disposizione veicoli in diversi Stati membri. ***Gli Stati membri in cui esistono registri nazionali dei produttori che soddisfano o superano i requisiti del presente*** regolamento ***dovrebbero essere autorizzati a continuare a utilizzarli anziché istituire nuovi registri. Ciò garantisce l'efficienza normativa e riduce al minimo gli oneri amministrativi necessari a carico delle imprese***.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 36

Testo della Commissione	*Emendamento*
(36) Se mette a disposizione veicoli sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro in cui non è stabilito, il produttore dovrebbe nominare un rappresentante ***designato*** per la	(36) Se mette a disposizione veicoli sul mercato per la prima volta nel territorio di uno Stato membro in cui non è stabilito, il produttore dovrebbe nominare un rappresentante ***autorizzato*** per la

responsabilità estesa del produttore.	responsabilità estesa del produttore.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 37

Testo della Commissione	*Emendamento*
(37) I produttori dovrebbero poter scegliere se esercitare gli obblighi di responsabilità estesa del produttore individualmente o collettivamente, attraverso organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore che si assumano la responsabilità per loro conto. Tali organizzazioni dovrebbero garantire la riservatezza dei dati forniti dai produttori. Per fare sì che gli interessi di tutti gli operatori economici siano tenuti in debito conto ed evitare che i gestori di rifiuti siano svantaggiati nelle decisioni adottate nell'ambito dei regimi di responsabilità estesa del produttore, è opportuno garantire un'equa rappresentanza dei produttori e dei gestori di rifiuti negli organi direttivi delle organizzazioni.	(37) I produttori dovrebbero poter scegliere se esercitare gli obblighi di responsabilità estesa del produttore individualmente o collettivamente, attraverso organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore che si assumano la responsabilità per loro conto***. Gli Stati membri dovrebbero poter adottare misure per rendere obbligatoria la designazione di un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore***. Tali organizzazioni dovrebbero garantire la riservatezza dei dati forniti dai produttori. Per fare sì che gli interessi di tutti gli operatori economici siano tenuti in debito conto ed evitare che i gestori di rifiuti siano svantaggiati nelle decisioni adottate nell'ambito dei regimi di responsabilità estesa del produttore, è opportuno garantire un'equa rappresentanza dei produttori e dei gestori di rifiuti negli organi direttivi delle organizzazioni. ***I gestori di rifiuti dovrebbero essere soggetti a procedure di selezione non discriminatorie e, a tal fine, le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore dovrebbero rendere pubbliche anche le informazioni relative alla procedura di selezione dei gestori di rifiuti.***

Or. en

Emendamento 331
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 37

Testo della Commissione	*Emendamento*
(37) ***I produttori dovrebbero poter scegliere se esercitare gli obblighi di responsabilità estesa del produttore individualmente o collettivamente, attraverso organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore che si assumano la responsabilità per loro conto.*** Tali organizzazioni dovrebbero garantire la riservatezza dei dati forniti dai produttori. Per fare sì che gli interessi di tutti gli operatori economici siano tenuti in debito conto ed evitare che i gestori di rifiuti siano svantaggiati nelle decisioni adottate nell'ambito dei regimi di responsabilità estesa del produttore, è opportuno garantire un'equa rappresentanza dei produttori e dei gestori di rifiuti negli organi direttivi delle organizzazioni.	(37) Tali organizzazioni dovrebbero garantire la riservatezza dei dati forniti dai produttori. Per fare sì che gli interessi di tutti gli operatori economici siano tenuti in debito conto ed evitare che i gestori di rifiuti siano svantaggiati nelle decisioni adottate nell'ambito dei regimi di responsabilità estesa del produttore, è opportuno garantire un'equa rappresentanza dei produttori e dei gestori di rifiuti negli organi direttivi delle organizzazioni.

Or. en

Emendamento 332
Beatrice Timgren

Proposta di regolamento
Considerando 37

Testo della Commissione	*Emendamento*
(37) I produttori dovrebbero poter scegliere se esercitare gli obblighi di responsabilità estesa del produttore individualmente o collettivamente, attraverso organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore che si assumano la responsabilità per loro conto. Tali organizzazioni dovrebbero garantire la	(37) I produttori dovrebbero poter scegliere se esercitare gli obblighi di responsabilità estesa del produttore individualmente o collettivamente, attraverso organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore che si assumano la responsabilità per loro conto. Tali organizzazioni dovrebbero garantire la

riservatezza dei dati forniti dai produttori. Per ***fare sì che gli interessi di tutti gli operatori economici siano tenuti in debito conto ed evitare che i gestori di rifiuti siano svantaggiati nelle*** decisioni ***adottate nell'ambito dei regimi di responsabilità estesa del produttore, è opportuno garantire un'equa rappresentanza dei produttori e dei gestori di rifiuti negli organi direttivi delle organizzazioni***.	riservatezza dei dati forniti dai produttori. Per ***garantire la certezza del diritto, la classificazione dei veicoli non dovrebbe essere determinata in base a criteri soggettivi o automatici, dovrebbe richiedere bensì una decisione trasparente, giuridicamente vincolante basata su una procedura adeguata. Non dovrebbero essere applicate*** decisioni ***amministrative o classificazioni presuntive e i proprietari di veicoli devono avere il diritto di contestare classificazioni dei veicoli fuori uso prima di essere obbligati a disfarsi dei propri veicoli***.
	Or. en

Emendamento 333
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 37

Testo della Commissione	*Emendamento*
(37) I produttori dovrebbero ***poter scegliere se*** esercitare gli obblighi di responsabilità estesa del produttore ***individualmente o*** collettivamente, attraverso organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore che si assumano la responsabilità per loro conto. Tali organizzazioni dovrebbero garantire la riservatezza dei dati forniti dai produttori. Per fare sì che gli interessi di tutti gli operatori economici siano tenuti in debito conto ed evitare che i gestori di rifiuti siano svantaggiati nelle decisioni adottate nell'ambito dei regimi di responsabilità estesa del produttore, è opportuno garantire ***un'equa*** rappresentanza dei produttori e dei gestori di rifiuti negli organi direttivi delle organizzazioni.	(37) I produttori dovrebbero esercitare gli obblighi di responsabilità estesa del produttore collettivamente, attraverso organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore che si assumano la responsabilità per loro conto. Tali organizzazioni dovrebbero garantire la riservatezza dei dati forniti dai produttori. Per fare sì che gli interessi di tutti gli operatori economici siano tenuti in debito conto ed evitare che i gestori di rifiuti siano svantaggiati nelle decisioni adottate nell'ambito dei regimi di responsabilità estesa del produttore, è opportuno garantire ***parità di*** rappresentanza dei produttori e dei gestori di rifiuti negli organi direttivi delle organizzazioni.
	Or. en

Emendamento 334
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Proposta di regolamento
Considerando 38

Testo della Commissione	*Emendamento*
(38) I produttori dovrebbero finanziare parte dei costi di raccolta ***e*** trattamento dei veicoli fuori uso necessari per rispettare le prescrizioni del presente regolamento***, in particolare gli obblighi volti a garantire una migliore qualità delle materie prime secondarie recuperate dai veicoli. La misura esatta in cui i produttori dovrebbero farsi carico di tali costi dovrebbe essere determinata tenendo conto delle entrate degli impianti di trattamento autorizzati e di altri gestori di rifiuti ricavate dalla vendita di pezzi di ricambio o componenti usati e di materie prime secondarie recuperate dai veicoli fuori uso. A tal fine le autorità competenti, in collaborazione con i produttori e i gestori di rifiuti, dovrebbero monitorare i costi medi delle operazioni di raccolta, riciclaggio e trattamento e il livello dei contributi finanziari versati dai produttori per garantire un'equa ripartizione dei costi tra tutti gli operatori interessati.***	(38) ***Attraverso la responsabilità estesa del produttore,*** i produttori dovrebbero finanziare parte dei costi di raccolta ***per il*** trattamento dei veicoli fuori uso necessari per rispettare le prescrizioni del presente regolamento.

Or. es

Emendamento 335
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 39

Testo della Commissione	*Emendamento*
(39) I contributi finanziari dei produttori dovrebbero coprire anche i costi delle	(39) I contributi finanziari dei produttori dovrebbero coprire anche i costi delle

campagne educative volte ad aumentare la raccolta dei veicoli fuori uso, dell'istituzione del sistema di notifica per il rilascio e il trasferimento dei certificati di rottamazione, della raccolta dei dati e della comunicazione degli stessi alle autorità competenti. Tutte queste azioni sono indispensabili per garantire la corretta gestione dei veicoli fuori uso, in particolare per tener traccia dei veicoli dei quali i produttori sono responsabili a norma del presente regolamento.	campagne educative volte ***a ridurre gli impatti ambientali dell'uso di veicoli e*** ad aumentare la raccolta dei veicoli fuori uso, dell'istituzione del sistema di notifica per il rilascio e il trasferimento dei certificati di rottamazione, della raccolta dei dati e della comunicazione degli stessi alle autorità competenti. Tutte queste azioni sono indispensabili per ***ridurre l'impatto ambientale dell'uso di veicoli e*** garantire la corretta gestione dei veicoli fuori uso, in particolare per tener traccia dei veicoli dei quali i produttori sono responsabili a norma del presente regolamento. ***I contributi finanziari dovrebbero inoltre essere modulati in modo da incentivare i costruttori a produrre veicoli più efficienti in termini di risorse e materiali, nonché circolari. Il peso e le dimensioni dei veicoli dovrebbero essere utilizzati, tra gli altri criteri, per contrastare l'aumento del peso e delle dimensioni dei modelli di veicoli. Gli Stati membri dovrebbero tuttavia prendere in considerazione ulteriori incentivi per affrontare la questione e la Commissione dovrebbe valutare la possibilità di introdurre soglie massime per l'impronta di carbonio dei veicoli, in linea con i requisiti in materia di impronta di carbonio di cui all'articolo 7 del regolamento (UE) 2024/1252.***

Or. en

Emendamento 336
Christine Singer

Proposta di regolamento
Considerando 39

Testo della Commissione	*Emendamento*
(39) I ***contributi finanziari dei*** produttori dovrebbero coprire ***anche*** i costi delle campagne educative volte ad aumentare la raccolta dei veicoli fuori uso, dell'istituzione del sistema di notifica per il	(39) I produttori ***non*** dovrebbero coprire ***solo*** i costi delle campagne educative volte ad aumentare la raccolta dei veicoli fuori uso, dell'istituzione del sistema di notifica per il rilascio e il trasferimento dei

rilascio e il trasferimento dei certificati di rottamazione, della raccolta dei dati e della comunicazione degli stessi alle autorità competenti. Tutte queste azioni sono indispensabili per garantire la corretta gestione dei veicoli fuori uso, in particolare per tener traccia dei veicoli dei quali i produttori sono responsabili a norma del presente regolamento.	certificati di rottamazione, della raccolta dei dati e della comunicazione degli stessi alle autorità competenti. Tutte queste azioni sono indispensabili per garantire la corretta gestione dei veicoli fuori uso, in particolare per tener traccia dei veicoli dei quali i produttori sono responsabili a norma del presente regolamento. ***Poiché i produttori non possono gestirli da soli, è pertanto necessario un sostegno sostanziale da altre fonti.***

Or. en

Motivazione

Chiedere ai produttori non solo di essere responsabili di tutta la parte burocratica, ma anche di farsi carico di tutti i costi non è realistico. I produttori devono essere sostenuti su questo aspetto.

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

Proposta di regolamento
Considerando 39

Testo della Commissione	*Emendamento*
(39) I contributi finanziari dei produttori dovrebbero coprire anche i costi delle campagne educative volte ad aumentare la raccolta dei veicoli fuori uso, dell'istituzione del sistema di notifica per il rilascio e il trasferimento dei certificati di rottamazione, della raccolta dei dati e della comunicazione degli stessi alle autorità competenti. Tutte queste azioni sono indispensabili per garantire la corretta gestione dei veicoli fuori uso, in particolare per tener traccia dei veicoli dei quali i produttori sono responsabili a norma del presente regolamento.	(39) I contributi finanziari dei produttori dovrebbero coprire anche i costi delle campagne educative volte ***a informare il pubblico e*** ad aumentare la raccolta dei veicoli fuori uso, dell'istituzione del sistema di notifica per il rilascio e il trasferimento dei certificati di rottamazione, della raccolta dei dati e della comunicazione degli stessi alle autorità competenti. Tutte queste azioni sono indispensabili per garantire la corretta gestione dei veicoli fuori uso, in particolare per tener traccia dei veicoli dei quali i produttori sono responsabili a norma del presente regolamento.

Or. en

Emendamento 338
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 40

Testo della Commissione	*Emendamento*
(40) I produttori che scelgono di adempiere individualmente gli obblighi di responsabilità estesa del produttore dovrebbero fornire anche una garanzia a copertura dei costi della gestione dei veicoli fuori uso. Le garanzie possono essere usate in particolare in caso di insolvenza o di cessazione definitiva dell'attività del produttore.	***soppresso***

Or. en

Emendamento 339
Sirpa Pietikäinen

Proposta di regolamento
Considerando 41

Testo della Commissione	*Emendamento*
(41) Se il produttore esercita i propri obblighi di responsabilità estesa del produttore collettivamente, attraverso un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore, i contributi finanziari che versa dovrebbero essere modulati in base a criteri armonizzati. I criteri dovrebbero creare incentivi economici affinché i produttori aumentino la circolarità nella progettazione e nella produzione dei nuovi veicoli, tenendo conto della quantità di materie prime primarie e riciclate, di parti, componenti e materiali difficili da rimuovere, demolire, riutilizzare o riciclare e della quantità di sostanze pericolose presenti nel veicolo. Al fine di evitare distorsioni del mercato	(41) Se il produttore esercita i propri obblighi di responsabilità estesa del produttore collettivamente, attraverso un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore, i contributi finanziari che versa dovrebbero essere modulati in base a criteri armonizzati. I criteri dovrebbero creare incentivi economici affinché i produttori aumentino la circolarità nella progettazione e nella produzione dei nuovi veicoli, tenendo conto della quantità di materie prime primarie e riciclate, di parti, componenti e materiali difficili da rimuovere, demolire, riutilizzare o riciclare e della quantità di sostanze pericolose presenti nel veicolo. ***L'adempimento degli obblighi di raccolta***

unico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per integrare il presente regolamento stabilendo norme dettagliate sulle modalità di applicazione dei criteri di modulazione dei contributi finanziari versati alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore.

e trasformazione dei produttori e delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore non deve comportare distorsioni del mercato comune. I meccanismi e gli accordi conclusi per l'adempimento degli obblighi devono consentire l'esercizio di attività commerciali. La responsabilità del produttore di per sé non costituisce un diritto di proprietà per il produttore del veicolo fuori uso, ma la proprietà è determinata allo stesso modo degli altri beni mobili. Al fine di evitare distorsioni del mercato unico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per integrare il presente regolamento stabilendo norme dettagliate sulle modalità di applicazione dei criteri di modulazione dei contributi finanziari versati alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore.

Or. en

Emendamento 340
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 41

Testo della Commissione	*Emendamento*
(41) ***Se il produttore esercita i propri obblighi di responsabilità estesa del produttore collettivamente, attraverso un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore,*** i contributi finanziari che versa dovrebbero essere modulati in base a criteri armonizzati. I criteri dovrebbero creare incentivi economici affinché i produttori aumentino la circolarità nella progettazione e nella produzione dei nuovi veicoli, tenendo conto della quantità di materie prime primarie e riciclate, di parti,	(41) I contributi finanziari che ***il produttore*** versa ***per gli obblighi in materia di responsabilità estesa del produttore*** dovrebbero essere modulati in base a criteri armonizzati. I criteri dovrebbero creare incentivi economici affinché i produttori aumentino la circolarità nella progettazione e nella produzione dei nuovi veicoli, tenendo conto della quantità di materie prime primarie e riciclate, di parti, componenti e materiali difficili da rimuovere, demolire, riutilizzare o riciclare e della quantità di

componenti e materiali difficili da rimuovere, demolire, riutilizzare o riciclare e della quantità di sostanze pericolose presenti nel veicolo. Al fine di evitare distorsioni del mercato unico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per integrare il presente regolamento stabilendo norme dettagliate sulle modalità di applicazione dei criteri di modulazione dei contributi finanziari versati alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore.

sostanze pericolose presenti nel veicolo. Al fine di evitare distorsioni del mercato unico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per integrare il presente regolamento stabilendo norme dettagliate sulle modalità di applicazione dei criteri di modulazione dei contributi finanziari versati alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore.

Or. en

Emendamento 341
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 41

Testo della Commissione	*Emendamento*
(41) ***Se il produttore esercita i propri obblighi di responsabilità estesa del produttore collettivamente, attraverso un'organizzazione per l'adempimento della responsabilità del produttore,*** i contributi finanziari che versa dovrebbero essere modulati in base a criteri armonizzati. I criteri dovrebbero creare incentivi economici affinché i produttori aumentino la circolarità nella progettazione e nella produzione dei nuovi veicoli, tenendo conto della quantità di materie prime primarie e riciclate, di parti, componenti e materiali difficili da rimuovere, demolire, riutilizzare o riciclare e della quantità di sostanze pericolose presenti nel veicolo. Al fine di evitare distorsioni del mercato unico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione	(41) I contributi finanziari che ***il produttore*** versa ***alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità estesa del produttore*** dovrebbero essere modulati in base a criteri armonizzati. I criteri dovrebbero creare incentivi economici affinché i produttori ***riducano il consumo di materiali per la produzione di nuovi veicoli e*** aumentino la circolarità nella progettazione e nella produzione dei nuovi veicoli, tenendo conto della quantità di materie prime primarie e riciclate, di parti, componenti e materiali difficili da rimuovere, ***riparare,*** demolire, riutilizzare o riciclare e della quantità di sostanze pericolose presenti nel veicolo***, e della durabilità delle parti e dei componenti***. Al fine di evitare distorsioni del mercato unico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul

europea per integrare il presente regolamento stabilendo norme dettagliate sulle modalità di applicazione dei criteri di modulazione dei contributi finanziari versati alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore.	funzionamento dell'Unione europea per integrare il presente regolamento stabilendo norme dettagliate sulle modalità di applicazione dei criteri di modulazione dei contributi finanziari versati alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore.

Or. en

Emendamento 342
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 42

Testo della Commissione	*Emendamento*
(42) Dato che i veicoli diventano spesso veicoli fuori uso in uno Stato membro diverso da quello di prima immatricolazione, è necessario introdurre norme sulla responsabilità estesa del produttore transfrontaliera. Tali norme dovrebbero garantire che la responsabilità del produttore copra adeguatamente i costi di raccolta e di trattamento sostenuti dai gestori di rifiuti nello Stato membro in cui il veicolo diventa un veicolo fuori uso. A tal fine i produttori dovrebbero nominare un rappresentante per la responsabilità estesa del produttore in ciascuno Stato membro e istituire meccanismi di cooperazione transfrontaliera con i pertinenti gestori di rifiuti. L'introduzione di tale meccanismo contribuisce a creare condizioni di parità tra gli impianti di trattamento autorizzati in tutta l'Unione e facilita lo sviluppo di approcci a livello di Unione in caso di responsabilità individuale del produttore.	(42) Dato che i veicoli diventano spesso veicoli fuori uso in uno Stato membro diverso da quello di prima immatricolazione, è necessario introdurre norme sulla responsabilità estesa del produttore transfrontaliera. Tali norme dovrebbero garantire che la responsabilità del produttore copra adeguatamente i costi di raccolta e di trattamento sostenuti dai gestori di rifiuti nello Stato membro in cui il veicolo diventa un veicolo fuori uso. A tal fine i produttori dovrebbero nominare un rappresentante per la responsabilità estesa del produttore in ciascuno Stato membro e istituire meccanismi di cooperazione transfrontaliera con i pertinenti gestori di rifiuti. L'introduzione di tale meccanismo contribuisce a creare condizioni di parità tra gli impianti di trattamento autorizzati in tutta l'Unione e facilita lo sviluppo di approcci a livello di Unione in caso di responsabilità individuale del produttore. ***Poiché i veicoli fuori uso sono spesso esportati verso paesi terzi, la responsabilità del produttore dovrebbe coprire adeguatamente anche i costi di raccolta e di trattamento sostenuti dai gestori di rifiuti nei paesi terzi.***

Or. en

Emendamento 343
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 43

Testo della Commissione	*Emendamento*
(43) Per assicurare il rispetto di tali obblighi ***ed evitare distorsioni del mercato unico***, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di stabilire ulteriori norme dettagliate sugli obblighi dei produttori, degli Stati membri e dei gestori di rifiuti e sulle caratteristiche dei meccanismi transfrontalieri.	(43) Per assicurare il rispetto di tali obblighi, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di stabilire ulteriori norme dettagliate sugli obblighi dei produttori, degli Stati membri e dei gestori di rifiuti e sulle caratteristiche dei meccanismi transfrontalieri***, al fine di evitare distorsioni del mercato unico e di stabilire norme dettagliate per il pagamento da parte delle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore dei costi sostenuti dai gestori di rifiuti nei paesi terzi.***

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 44

Testo della Commissione	*Emendamento*
(44) Un presupposto fondamentale per il corretto trattamento dei veicoli fuori uso è che vengano raccolti tutti. Pertanto il presente regolamento dovrebbe imporre determinati obblighi connessi alla raccolta, in primo luogo ai produttori e in secondo luogo agli Stati membri. I produttori dovrebbero istituire i sistemi di raccolta o	(44) Un presupposto fondamentale per il corretto trattamento dei veicoli fuori uso è che vengano raccolti tutti. Pertanto il presente regolamento dovrebbe imporre determinati obblighi connessi alla raccolta, in primo luogo ai produttori e in secondo luogo agli Stati membri. ***I produttori o le organizzazioni per l'adempimento della***

partecipare alla loro istituzione e gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per fare sì che i sistemi siano operativi e che consentano di conseguire gli obiettivi del presente regolamento. I sistemi di raccolta dovrebbero permettere ai proprietari dei veicoli e agli altri titolari di veicoli di conferire il veicolo a un impianto autorizzato senza inutili sforzi o costi. All'atto pratico questo significa che i sistemi dovrebbero coprire adeguatamente tutto il territorio di ciascuno Stato membro. Essi dovrebbero inoltre consentire la raccolta di tutte le marche di veicoli fuori uso, e delle parti scartate in seguito alla riparazione dei veicoli.

responsabilità del produttore dovrebbero garantire la raccolta di tutti i veicoli fuori uso che hanno messo a disposizione sul mercato nel territorio di uno Stato membro. A tal fine i produttori ***o le organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore*** dovrebbero istituire i sistemi di raccolta o partecipare alla loro istituzione e gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per fare sì che i sistemi siano operativi e che consentano di conseguire gli obiettivi del presente regolamento. I sistemi di raccolta dovrebbero permettere ai proprietari dei veicoli e agli altri titolari di veicoli di conferire il veicolo a un impianto autorizzato senza inutili sforzi o costi. All'atto pratico questo significa che i sistemi dovrebbero coprire adeguatamente tutto il territorio di ciascuno Stato membro ***e garantire un'adeguata disponibilità di impianti di trattamento autorizzati e di punti di raccolta***. Essi dovrebbero inoltre consentire la raccolta di tutte le marche di veicoli fuori uso, e delle parti scartate in seguito alla riparazione dei veicoli.

Or. en

Emendamento 345
Christine Singer

Proposta di regolamento
Considerando 44

Testo della Commissione	*Emendamento*
(44) Un presupposto fondamentale per il corretto trattamento dei veicoli fuori uso è che vengano raccolti tutti. Pertanto il presente regolamento dovrebbe imporre determinati obblighi connessi alla raccolta, in primo luogo ai produttori e in secondo luogo agli Stati membri. I produttori ***dovrebbero istituire i*** sistemi di raccolta ***o partecipare alla loro istituzione*** e gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure	(44) Un presupposto fondamentale per il corretto trattamento dei veicoli fuori uso è che vengano raccolti tutti. Pertanto il presente regolamento dovrebbe imporre determinati obblighi connessi alla raccolta, in primo luogo ai produttori e in secondo luogo agli Stati membri. I produttori ***partecipano all'istituzione di*** sistemi di raccolta e gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure necessarie per fare

necessarie per fare sì che i sistemi siano operativi e che consentano di conseguire gli obiettivi del presente regolamento. I sistemi di raccolta dovrebbero permettere ai proprietari dei veicoli e agli altri titolari di veicoli di conferire il veicolo a un impianto autorizzato senza inutili sforzi o costi. All'atto pratico questo significa che i sistemi dovrebbero coprire adeguatamente tutto il territorio di ciascuno Stato membro. Essi dovrebbero inoltre consentire la raccolta di tutte le marche di veicoli fuori uso, e delle parti scartate in seguito alla riparazione dei veicoli.

sì che i sistemi siano operativi e che consentano di conseguire gli obiettivi del presente regolamento. I sistemi di raccolta dovrebbero permettere ai proprietari dei veicoli e agli altri titolari di veicoli di conferire il veicolo a un impianto autorizzato senza inutili sforzi o costi. All'atto pratico questo significa che i sistemi dovrebbero coprire adeguatamente tutto il territorio di ciascuno Stato membro. Essi dovrebbero inoltre consentire la raccolta di tutte le marche di veicoli fuori uso, e delle parti scartate in seguito alla riparazione dei veicoli.

Or. en

Motivazione

I requisiti per i produttori sono troppo severi. Non possono istituire da soli sistemi di raccolta, devono essere sostenuti su questo aspetto.

Emendamento 346
Sirpa Pietikäinen

Proposta di regolamento
Considerando 45

Testo della Commissione	*Emendamento*
(45) I veicoli fuori uso dovrebbero essere trattati solo in impianti di trattamento autorizzati, ***che*** svolgono ***dunque*** un ruolo fondamentale nella loro raccolta. Per agevolare questa operazione e garantire un'adeguata disponibilità di impianti ad essa adibiti, il presente regolamento prevede la possibilità di istituire punti di raccolta. Il ruolo dei punti di raccolta si limiterebbe alla raccolta dei veicoli fuori uso, allo stoccaggio in condizioni adeguate e al loro trasporto fino all'impianto di trattamento autorizzato. La gestione dei punti di raccolta richiede un'autorizzazione specifica. I punti di raccolta dovrebbero essere tenuti a consegnare agli impianti di trattamento	(45) I veicoli fuori uso dovrebbero essere trattati solo in impianti di trattamento autorizzati, ***da imprese di demolizione autorizzate come primo punto di ingresso per tutti i veicoli fuori uso prima di essere conferiti per la frantumazione. Le imprese di demolizione e quelle di frantumazione sono operatori separati per garantire che i veicoli fuori uso siano demoliti in modo appropriato ed efficace e che tutte le parti e i componenti necessari siano stati rimossi prima della frantumazione al fine di evitare che i materiali o i componenti riutilizzabili, riciclabili o rifabbricabili siano frantumati dal trituratore. Tali impianti*** svolgono un ruolo fondamentale nella loro

autorizzati tutti i veicoli fuori uso raccolti.	raccolta. Per agevolare questa operazione e garantire un'adeguata disponibilità di impianti ad essa adibiti, il presente regolamento prevede la possibilità di istituire punti di raccolta. Il ruolo dei punti di raccolta si limiterebbe alla raccolta dei veicoli fuori uso, allo stoccaggio in condizioni adeguate e al loro trasporto fino all'impianto di trattamento autorizzato. La gestione dei punti di raccolta richiede un'autorizzazione specifica. I punti di raccolta dovrebbero essere tenuti a consegnare agli impianti di trattamento autorizzati***, alle imprese di demolizione autorizzate, quale primo punto di ingresso dei veicoli fuori uso,*** tutti i veicoli fuori uso raccolti.

Or. en

Motivazione

Vi è il rischio di cattiva condotta e negligenza se l'impresa di frantumazione è responsabile dello smontaggio della rimozione di materiali e componenti riutilizzabili, riciclabili e rifabbricabili prima della frantumazione. Pertanto, gli impianti di trattamento autorizzati devono essere suddivisi in imprese di demolizione e imprese di frantumazione essendo due operatori distinti e le imprese di demolizione devono essere il primo punto di ingresso per tutti i veicoli fuori uso. Questo aspetto deve essere inserito in tutto il testo.

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

Proposta di regolamento
Considerando 45

Testo della Commissione	*Emendamento*
(45) I veicoli fuori uso dovrebbero essere trattati solo in impianti di trattamento autorizzati, che svolgono dunque un ruolo fondamentale nella loro raccolta. Per agevolare questa operazione e garantire un'adeguata disponibilità di impianti ad essa adibiti, il presente regolamento prevede la possibilità di istituire punti di raccolta. Il ruolo dei punti	(45) I veicoli fuori uso dovrebbero essere trattati solo in impianti di trattamento autorizzati, che svolgono dunque un ruolo fondamentale nella loro raccolta. Per agevolare questa operazione e garantire un'adeguata disponibilità di impianti ad essa adibiti, il presente regolamento prevede la possibilità di istituire punti di raccolta. Il ruolo dei punti

di raccolta si limiterebbe alla raccolta dei veicoli fuori uso, allo stoccaggio in condizioni adeguate e al loro trasporto fino all'impianto di trattamento autorizzato. La gestione dei punti di raccolta richiede un'autorizzazione specifica. I punti di raccolta dovrebbero essere tenuti a consegnare agli impianti di trattamento autorizzati tutti i veicoli fuori uso raccolti.

di raccolta si limiterebbe alla raccolta dei veicoli fuori uso, allo stoccaggio in condizioni adeguate e al loro trasporto fino all'impianto di trattamento autorizzato. La gestione dei punti di raccolta richiede un'autorizzazione specifica. I punti di raccolta dovrebbero essere tenuti a consegnare agli impianti di trattamento autorizzati tutti i veicoli fuori uso raccolti. ***Un impianto di trattamento autorizzato dovrebbe essere considerato un punto di raccolta e non dovrebbe essere soggetto al rilascio di un'autorizzazione.***

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 46

Testo della Commissione	*Emendamento*
(46) Al fine di raccogliere efficacemente tutti i veicoli fuori uso è necessario informare il pubblico in merito all'esistenza di sistemi di raccolta. I proprietari dei veicoli dovrebbero essere consapevoli di potere, in linea di principio, conferire gratuitamente un veicolo fuori uso, con o senza batteria per veicoli elettrici, a un punto di raccolta o un impianto di trattamento autorizzato. La campagna educativa condotta dai produttori o dalle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore dovrebbe illustrare le conseguenze che una raccolta e un trattamento non adeguati dei veicoli fuori uso hanno sull'ambiente e sulla salute ***umana***.	(46) Al fine di raccogliere efficacemente tutti i veicoli fuori uso è necessario informare il pubblico in merito all'esistenza di sistemi di raccolta ***e di impianti di trattamento autorizzati. I produttori dovrebbero pubblicare sui propri siti web un elenco aggiornato dei punti di raccolta e degli impianti di trattamento autorizzati***. I proprietari dei veicoli dovrebbero essere consapevoli di potere, in linea di principio, conferire gratuitamente un veicolo fuori uso, con o senza batteria per veicoli elettrici, a un punto di raccolta o un impianto di trattamento autorizzato. ***Nel caso di una batteria per veicoli elettrici mancante, la consegna del veicolo fuori uso dovrebbe rimanere gratuita se l'ultimo proprietario fornisce la documentazione attestante che la batteria è stata gestita da un operatore professionale in conformità del regolamento (UE) 2023/1542.*** La

	campagna educativa condotta dai produttori o dalle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore dovrebbe illustrare le conseguenze che una raccolta e un trattamento non adeguati dei veicoli fuori uso hanno sull'ambiente e sulla salute.

Or. en

Emendamento 349
Sirpa Pietikäinen

Proposta di regolamento
Considerando 46

Testo della Commissione	*Emendamento*
(46) Al fine di raccogliere efficacemente tutti i veicoli fuori uso è necessario informare il pubblico in merito all'esistenza di sistemi di raccolta. I proprietari dei veicoli dovrebbero essere consapevoli di potere, in linea di principio, conferire gratuitamente un veicolo fuori uso, con o senza batteria per veicoli elettrici, a un punto di raccolta o un impianto di trattamento autorizzato. La campagna educativa condotta dai produttori o dalle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore dovrebbe illustrare le conseguenze che una raccolta e un trattamento non adeguati dei veicoli fuori uso hanno sull'ambiente e sulla salute umana.	(46) Al fine di raccogliere efficacemente tutti i veicoli fuori uso è necessario informare il pubblico in merito all'esistenza di sistemi di raccolta. I proprietari dei veicoli dovrebbero essere consapevoli di potere, in linea di principio, conferire gratuitamente un veicolo fuori uso, con o senza batteria per veicoli elettrici, a un punto di raccolta o un impianto di trattamento autorizzato ***o a imprese di demolizione autorizzate quale primo punto di ingresso***. La campagna educativa condotta dai produttori o dalle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore dovrebbe illustrare le conseguenze che una raccolta e un trattamento non adeguati dei veicoli fuori uso hanno sull'ambiente e sulla salute umana.

Or. en

Emendamento 350
Christine Singer

Proposta di regolamento
Considerando 46

Testo della Commissione	*Emendamento*
(46) Al fine di raccogliere efficacemente tutti i veicoli fuori uso è necessario informare il pubblico in merito all'esistenza di sistemi di raccolta. I proprietari dei veicoli dovrebbero essere consapevoli di potere, in linea di principio, conferire gratuitamente un veicolo fuori uso, con o senza batteria per veicoli elettrici, a un punto di raccolta o un impianto di trattamento autorizzato. La campagna educativa condotta dai produttori ***o*** dalle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore dovrebbe illustrare le conseguenze che una raccolta e un trattamento non adeguati dei veicoli fuori uso hanno sull'ambiente e sulla salute umana.	(46) Al fine di raccogliere efficacemente tutti i veicoli fuori uso è necessario informare il pubblico in merito all'esistenza di sistemi di raccolta. I proprietari dei veicoli dovrebbero essere consapevoli di potere, in linea di principio, conferire gratuitamente un veicolo fuori uso, con o senza batteria per veicoli elettrici, a un punto di raccolta o un impianto di trattamento autorizzato. La campagna educativa condotta dai produttori***,*** dalle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore***, e anche dalle istituzioni dell'UE e dalle istituzioni nazionali,*** dovrebbe illustrare le conseguenze che una raccolta e un trattamento non adeguati dei veicoli fuori uso hanno sull'ambiente e sulla salute umana.

Or. en

Motivazione

Le campagne educative non dovrebbero essere limitate ai produttori e alle organizzazioni per l'adempimento della responsabilità del produttore. Anche le istituzioni dell'UE e le istituzioni nazionali dovrebbero illustrare le conseguenze che una raccolta e un trattamento non adeguati dei veicoli fuori uso hanno sull'ambiente e sulla salute umana.

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

Proposta di regolamento
Considerando 47

Testo della Commissione	*Emendamento*
(47) L'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe ***rilasciare*** un certificato di rottamazione per documentare il trattamento del veicolo fuori uso. Si tratta di un'operazione necessaria per garantire un'adeguata	(47) L'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe ***essere responsabile del rilascio di*** un certificato di rottamazione per documentare il trattamento del veicolo fuori uso. Si tratta di un'operazione necessaria per garantire

supervisione della gestione dei veicoli fuori uso. I requisiti minimi per tale certificato sono attualmente stabiliti dalla decisione 2002/151/CE della Commissione[57], il cui contenuto dovrebbe essere incluso nel presente regolamento con i dovuti adeguamenti. Il certificato dovrebbe essere rilasciato in formato elettronico all'ultimo proprietario del veicolo fuori uso, che insieme all'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe trasmetterlo alle autorità competenti dello Stato membro, in quanto la sua presentazione consente di annullare l'immatricolazione del veicolo. È opportuno che il sistema elettronico di notifica consenta di trasmettere sia il documento attestante la raccolta del veicolo fuori uso, sia il certificato di rottamazione.

[57] Decisione 2002/151/CE della Commissione, del 19 febbraio 2002, relativa ai requisiti minimi per il certificato di rottamazione rilasciato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso (GU L 50 del 21.2.2002, pag. 94).

un'adeguata supervisione della gestione dei veicoli fuori uso. I requisiti minimi per tale certificato sono attualmente stabiliti dalla decisione 2002/151/CE della Commissione[57], il cui contenuto dovrebbe essere incluso nel presente regolamento con i dovuti adeguamenti. Il certificato dovrebbe essere rilasciato in formato elettronico all'ultimo proprietario del veicolo fuori uso, che insieme all'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe trasmetterlo alle autorità competenti dello Stato membro, in quanto la sua presentazione consente di annullare l'immatricolazione del veicolo. È opportuno che il sistema elettronico di notifica consenta di trasmettere sia il documento attestante la raccolta del veicolo fuori uso, sia il certificato di rottamazione.

[57] Decisione 2002/151/CE della Commissione, del 19 febbraio 2002, relativa ai requisiti minimi per il certificato di rottamazione rilasciato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso (GU L 50 del 21.2.2002, pag. 94).

Or. en

Emendamento 352
Susana Solís Pérez

Proposta di regolamento
Considerando 47

Testo della Commissione	*Emendamento*
(47) L'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe rilasciare un certificato di rottamazione per documentare il ***trattamento*** del veicolo fuori uso. Si tratta di un'operazione necessaria per garantire un'adeguata	(47) L'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe rilasciare un certificato di rottamazione per documentare il ***ricevimento*** del veicolo fuori uso. Si tratta di un'operazione necessaria per garantire un'adeguata

supervisione della gestione dei veicoli fuori uso. I requisiti minimi per tale certificato sono attualmente stabiliti dalla decisione 2002/151/CE della Commissione[57], il cui contenuto dovrebbe essere incluso nel presente regolamento con i dovuti adeguamenti. Il certificato dovrebbe essere rilasciato in formato elettronico all'ultimo proprietario del veicolo fuori uso***, che insieme all'impianto di trattamento autorizzato dovrebbe trasmetterlo*** alle autorità competenti dello Stato membro, in quanto la sua presentazione consente di annullare l'immatricolazione del veicolo. È opportuno che il sistema elettronico di notifica consenta di trasmettere sia il documento attestante la raccolta del veicolo fuori uso, sia il certificato di rottamazione.	supervisione della gestione dei veicoli fuori uso. I requisiti minimi per tale certificato sono attualmente stabiliti dalla decisione 2002/151/CE della Commissione[57], il cui contenuto dovrebbe essere incluso nel presente regolamento con i dovuti adeguamenti. Il certificato dovrebbe essere rilasciato in formato elettronico all'ultimo proprietario ***al momento del conferimento*** del veicolo fuori uso, ***e poi trasmesso dall'impianto di trattamento autorizzato o dall'ultimo proprietario*** alle autorità competenti dello Stato membro, in quanto la sua presentazione consente di annullare l'immatricolazione del veicolo. È opportuno che il sistema elettronico di notifica consenta di trasmettere sia il documento attestante la raccolta del veicolo fuori uso, sia il certificato di rottamazione.
[57] Decisione 2002/151/CE della Commissione, del 19 febbraio 2002, relativa ai requisiti minimi per il certificato di rottamazione rilasciato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso (GU L 50 del 21.2.2002, pag. 94).	[57] Decisione 2002/151/CE della Commissione, del 19 febbraio 2002, relativa ai requisiti minimi per il certificato di rottamazione rilasciato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai veicoli fuori uso (GU L 50 del 21.2.2002, pag. 94).

Or. en

Motivazione

Il certificato di rottamazione è l'elemento chiave per garantire che il veicolo sia trattato secondo il regolamento e sarà rilasciato (come lo è oggi) al momento del conferimento all'impianto di trattamento autorizzato. Obbligare sia l'impianto di trattamento autorizzato che l'ultimo proprietario a trasmettere il certificato di rottamazione alle autorità costituisce un inutile aggravio degli oneri amministrativi. Ciò è particolarmente vero quando la cancellazione viene elaborata elettronicamente dagli impianti di trattamento autorizzati.

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

Proposta di regolamento
Considerando 48

Testo della Commissione	*Emendamento*
(48) Benché la direttiva 2000/53/CE preveda l'obbligo di consegnare tutti i veicoli fuori uso agli impianti di trattamento autorizzati, vi è una percentuale molto cospicua di veicoli dei quali non si ha traccia, che potrebbero essere stati trattati illegalmente o esportati come veicoli fuori uso, o la cui condizione non viene adeguatamente comunicata alle autorità di immatricolazione degli Stati membri. Tali veicoli sono noti come "veicoli scomparsi". Gli Stati membri dovrebbero rafforzare la collaborazione per ridurre il numero di tali veicoli. Il riconoscimento dei certificati di rottamazione rilasciati in un altro Stato membro e l'obbligo di informare le autorità dello Stato membro di immatricolazione del veicolo in merito al rilascio di un certificato di rottamazione dovrebbero consentire un migliore tracciamento dei veicoli fuori uso.	(48) Benché la direttiva 2000/53/CE preveda l'obbligo di consegnare tutti i veicoli fuori uso agli impianti di trattamento autorizzati, vi è una percentuale molto cospicua di veicoli dei quali non si ha traccia, che potrebbero essere stati trattati illegalmente o esportati come veicoli fuori uso, o la cui condizione non viene adeguatamente comunicata alle autorità di immatricolazione degli Stati membri. Tali veicoli sono noti come "veicoli scomparsi". ***Il presente regolamento dovrebbe mirare a fornire un quadro chiaro a livello dell'Unione per affrontare la questione dei "veicoli scomparsi". Tuttavia*** gli Stati membri dovrebbero rafforzare ***anche le misure nazionali e*** la collaborazione per ridurre il numero di tali veicoli. Il riconoscimento dei certificati di rottamazione rilasciati in un altro Stato membro e l'obbligo di informare le autorità dello Stato membro di immatricolazione del veicolo in merito al rilascio di un certificato di rottamazione dovrebbero consentire un migliore tracciamento dei veicoli fuori uso.

Or. en

Emendamento 354
Sirpa Pietikäinen

Proposta di regolamento
Considerando 48 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(48 bis) Al fine di garantire un elevato livello di raccolta dei veicoli fuori uso e di conseguire un elevato livello di riciclaggio, compreso il riciclaggio dei rifiuti, senza incidere negativamente sul

funzionamento del mercato unico, gli Stati membri possono avvalersi di diversi incentivi economici e organizzativi, comprese misure modellate su sistemi di deposito cauzionale, per motivare l'ultimo proprietario del veicolo a consegnarlo per la demolizione come veicolo completo. Secondo le relazioni degli Stati membri sull'attuazione del regolamento, la Commissione dovrebbe valutare periodicamente l'effetto dei meccanismi giuridici ed economici sulla consegna di veicoli completi per lo smaltimento, quale fattore che dimostra l'attuazione delle politiche in materia di economia circolare.

Or. en

Emendamento 355
Andreas Glück, Svenja Hahn, Christine Singer

Proposta di regolamento
Considerando 49

Testo della Commissione	*Emendamento*
(49) Ai fini di una raccolta efficace dei veicoli fuori uso, è opportuno imporre obblighi espliciti ai proprietari. Essi dovrebbero conferire i loro veicoli, quando diventano fuori uso, ai punti di raccolta o agli impianti di trattamento autorizzati e presentare il certificato di rottamazione alle autorità d'immatricolazione per annullare l'immatricolazione.	(49) Ai fini di una raccolta efficace dei veicoli fuori uso, è opportuno imporre obblighi espliciti ai proprietari. Essi dovrebbero conferire i loro veicoli, quando diventano fuori uso, ai punti di raccolta o agli impianti di trattamento autorizzati e presentare il certificato di rottamazione alle autorità d'immatricolazione per annullare l'immatricolazione. ***Tuttavia ogni proprietario ha il potere di decidere liberamente dei propri beni. Spetta pertanto al proprietario di un veicolo fuori uso decidere se il veicolo fuori uso debba essere consegnato a un punto di raccolta o a un impianto di trattamento autorizzato o se debba essere invece riparato o conservato. Se il veicolo fuori uso deve essere conservato, il proprietario deve dimostrare all'autorità competente che non rappresenta un pericolo per***

l'ambiente.

Or. en

Emendamento 356
Sirpa Pietikäinen

Proposta di regolamento
Considerando 49

Testo della Commissione	*Emendamento*
(49) Ai fini di una raccolta efficace dei veicoli fuori uso, è opportuno imporre obblighi espliciti ai proprietari. Essi dovrebbero conferire i loro veicoli, quando diventano fuori uso, ai punti di raccolta o agli impianti di trattamento autorizzati e presentare il certificato di rottamazione alle autorità d'immatricolazione per annullare l'immatricolazione.	(49) Ai fini di una raccolta efficace dei veicoli fuori uso, è opportuno imporre obblighi espliciti ai proprietari. Essi dovrebbero conferire i loro veicoli, quando diventano fuori uso, ai punti di raccolta o agli impianti di trattamento autorizzati ***o alle imprese di demolizione autorizzate, quale primo punto di ingresso per tutti i veicoli fuori uso,*** e presentare il certificato di rottamazione alle autorità d'immatricolazione per annullare l'immatricolazione.

Or. en

Emendamento 357
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 49

Testo della Commissione	*Emendamento*
(49) Ai fini di una raccolta efficace dei veicoli fuori uso, è opportuno imporre obblighi espliciti ai proprietari. Essi dovrebbero conferire i loro veicoli, quando diventano fuori uso, ai punti di raccolta o agli impianti di trattamento autorizzati e presentare il certificato di rottamazione alle autorità d'immatricolazione per annullare l'immatricolazione.	(49) Ai fini di una raccolta efficace dei veicoli fuori uso, è opportuno imporre obblighi espliciti ai proprietari. Essi dovrebbero conferire i loro veicoli, quando diventano fuori uso, ai punti di raccolta o agli impianti di trattamento autorizzati e presentare il certificato di rottamazione alle autorità d'immatricolazione per annullare l'immatricolazione ***e porre fine al***

versamento della tassa sul veicolo.

Or. en

Emendamento 358
Zala Tomašič, Milan Zver

Proposta di regolamento
Considerando 49 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(49 bis) Per garantire la certezza del diritto e proteggere gli ex proprietari di veicoli da indebite responsabilità, è essenziale stabilire disposizioni chiare che consentano la cancellazione dei veicoli al momento della loro vendita lecita, indipendentemente dalla presenza dell'acquirente. Attualmente, gli ex proprietari possono rimanere elencati nei registri di proprietà dei veicoli nonostante abbiano trasferito legalmente la proprietà, esposti a potenziali rischi legali e finanziari se il nuovo proprietario intraprende attività illecite o non rispetta i requisiti normativi. Per risolvere questo problema, agli ex proprietari deve essere concesso il diritto di cancellare un veicolo dal registro su presentazione di un contratto di acquisto convalidato e della prova della transazione finanziaria. Tale misura garantisce che i registri di immatricolazione riflettano accuratamente lo stato attuale della proprietà, impedendo l'attribuzione illecita di responsabilità a persone che non possiedono o controllano più il veicolo.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 51

Testo della Commissione	*Emendamento*
(51) Tenuto conto del ruolo fondamentale degli impianti di trattamento autorizzati nel gestire i veicoli fuori uso in modo da non incidere negativamente sull'ambiente o sulla salute umana e contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'Unione in materia di economica circolare, è necessario stabilire obblighi che si applichino a tali impianti e riguardino tutte le loro attività, dall'accettazione allo stoccaggio al trattamento finale del veicolo fuori uso.	***soppresso***

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Considerando 52

Testo della Commissione	*Emendamento*
(52) Per garantire la tracciabilità delle loro attività, gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero documentare le operazioni di trattamento effettuate, conservare la documentazione in formato elettronico per almeno tre anni ed essere in grado di presentarla, su richiesta, alle autorità nazionali competenti.	***soppresso***

Or. fr

Emendamento 361
Susana Solís Pérez

Proposta di regolamento
Considerando 52

Testo della Commissione	*Emendamento*
(52) Per garantire la tracciabilità delle loro attività, gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero documentare le operazioni di trattamento effettuate, conservare la documentazione in formato elettronico per almeno tre anni ed essere in grado di presentarla, su richiesta, alle autorità nazionali competenti.	(52) Per garantire la tracciabilità delle loro attività, ***compresa la qualità dei rottami o di altri materiali in entrata,*** gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero documentare le operazioni di trattamento effettuate, conservare la documentazione in formato elettronico per almeno tre anni ed essere in grado di presentarla, su richiesta, alle autorità nazionali competenti.

Or. en

Emendamento 362
Laurent Castillo

Proposta di regolamento
Considerando 52

Testo della Commissione	*Emendamento*
(52) Per garantire la tracciabilità delle loro attività, gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero documentare le operazioni di trattamento effettuate, conservare la documentazione in formato elettronico per almeno tre anni ed essere in grado di presentarla, su richiesta, alle autorità nazionali competenti.	(52) Per garantire la tracciabilità delle loro attività, ***compresa la qualità dei rottami o di altri materiali in entrata,*** gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero documentare le operazioni di trattamento effettuate, conservare la documentazione in formato elettronico per almeno tre anni ed essere in grado di presentarla, su richiesta, alle autorità nazionali competenti.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 53

Testo della Commissione	*Emendamento*
(53) La depurazione del veicolo fuori uso è il primo passo per prevenire i danni all'ambiente, alla salute ***umana*** e i rischi per la sicurezza sul lavoro. Pertanto è fondamentale sottoporre i veicoli fuori uso alle necessarie operazioni di depurazione ***il prima possibile*** dopo il conferimento all'impianto di trattamento autorizzato, prima di effettuare ulteriori trattamenti. In questa fase gli oli usati dovrebbero essere raccolti e conservati separatamente dagli altri fluidi e liquidi e trattati conformemente alla direttiva 2008/98/CE. Inoltre le parti, i componenti e i materiali che contengono piombo, cadmio, mercurio e cromo esavalente dovrebbero essere rimossi dai veicoli fuori uso per evitare effetti nocivi per ***le persone*** e l'ambiente.	(53) La depurazione del veicolo fuori uso è il primo passo per prevenire i danni all'ambiente, alla salute e i rischi per la sicurezza sul lavoro. Pertanto è fondamentale sottoporre i veicoli fuori uso alle necessarie operazioni di depurazione ***entro 15 giorni*** dopo il conferimento all'impianto di trattamento autorizzato, prima di effettuare ulteriori trattamenti. In questa fase gli oli usati dovrebbero essere raccolti e conservati separatamente dagli altri fluidi e liquidi e trattati conformemente alla direttiva 2008/98/CE. Inoltre le parti, i componenti e i materiali che contengono piombo, cadmio, mercurio e cromo esavalente dovrebbero essere rimossi dai veicoli fuori uso per evitare effetti nocivi per ***la salute*** e l'ambiente.

Or. en

Emendamento 364
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 53 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(53 bis) L'1234yf, il refrigerante più comune utilizzato nei sistemi mobili di condizionamento d'aria per automobili, è una sostanza per- e polifluoroalchilica (PFAS). Ciò desta notevoli preoccupazioni dato il crescente numero di prove sui rischi che le PFAS comportano sia per l'ambiente che per la salute umana. Inoltre l'1234yf si degrada in acido trifluoroacetico (TFA), una sostanza persistente e mobile. Vi è un numero crescente di prove secondo cui il TFA potrebbe essere tossico per gli esseri umani e viene trovato in quantità allarmanti in corpi idrici, acqua potabile e

persino sangue umano in tutto il mondo. Sebbene anche alcuni pesticidi siano una fonte di TFA, gli scienziati stimano che almeno il 50 % del TFA trovato nelle nostre acque e nel nostro sangue potrebbe provenire da refrigeranti nei sistemi mobili di condizionamento d'aria mobili di condizionamento d'aria. Gli elevati tassi di perdita, in particolare dai vecchi veicoli, sono un problema costante, che rappresenta un'ulteriore sfida durante la manutenzione delle automobili e il riciclaggio, il recupero e il riutilizzo di questo refrigerante PFAS in modo sicuro. Tuttavia i sistemi mobili di condizionamento d'aria possono essere progettati utilizzando refrigeranti naturali, tecnologie in cui le aziende europee sono leader. La Commissione dovrebbe pertanto prendere in considerazione di agire con risolutezza per limitare, se non vietare, l'uso dell'1234yf nei sistemi mobili di condizionamento d'aria per tutti i nuovi veicoli, senza deroghe o lacune nell'omologazione, garantendo in tal modo una transizione completa verso alternative più sicure. Infine la Commissione dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di vietare l'esportazione di veicoli che utilizzano l'1234yf, o qualsiasi altro refrigerante PFAS, verso paesi terzi che non dispongono di una legislazione adeguata per affrontare i rischi associati all'inquinamento da PFAS.

Or. en

Emendamento 365
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 54

Testo della Commissione	*Emendamento*
(54) Per garantire una corretta attuazione del regolamento (UE) 2023/1542, tutte le batterie incorporate nei veicoli devono essere rimosse separatamente dai veicoli fuori uso e conservate in un'area apposita per un ulteriore trattamento.	*(Non concerne la versione italiana)*

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 55

Testo della Commissione	*Emendamento*
(55) Per sfruttare al massimo il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento delle parti e dei componenti e mantenere un valore elevato per le materie prime secondarie ottenute dai veicoli fuori uso, alcune parti e alcuni componenti dovrebbero essere obbligatoriamente rimossi dal veicolo prima della frantumazione. Le parti e i componenti in questione dovrebbero essere rimossi mediante un processo di demolizione manuale o un processo di smontaggio semiautomatizzato. Per favorire il progresso nelle tecnologie di demolizione, cernita, frantumazione e post-frantumazione, in alcuni casi eccezionali dovrebbe essere possibile derogare all'obbligo di rimozione di parti e componenti. Occorre dimostrare che tali tecnologie consentono di rimuovere le parti e i componenti in questione con la stessa efficacia dei processi manuali o semiautomatizzati e senza abbassare la qualità delle frazioni ottenute dal trattamento. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare	(55) Per sfruttare al massimo il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento delle parti e dei componenti e mantenere un valore elevato per le materie prime secondarie ottenute dai veicoli fuori uso, alcune parti e alcuni componenti dovrebbero essere obbligatoriamente rimossi dal veicolo prima della frantumazione. Le parti e i componenti in questione dovrebbero essere rimossi mediante un processo di demolizione manuale o un processo di smontaggio semiautomatizzato ***in modo non distruttivo. Quando non possono servire ad alcuno di tali scopi, le parti e i componenti possono essere rimossi in modo distruttivo semiautomatizzato.*** Per favorire il progresso nelle tecnologie di demolizione, cernita, frantumazione e post-frantumazione, ***solo*** in alcuni casi eccezionali***, quando non vi è alcun potenziale tecnico di riutilizzo, riparazione, rifabbricazione o ricondizionamento,*** dovrebbe essere possibile derogare all'obbligo di rimozione di parti e componenti. Occorre dimostrare

alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato VII.

che tali tecnologie consentono di rimuovere le parti e i componenti in questione con la stessa efficacia dei processi manuali o semiautomatizzati e senza abbassare la qualità delle frazioni ottenute dal trattamento***. A tal fine, le informazioni necessarie che devono essere fornite e i requisiti di qualità per le frazioni derivate sono indicati nell'allegato VII, parte G***. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato VII.

Or. en

Emendamento 367
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 55

Testo della Commissione	*Emendamento*
(55) Per sfruttare al massimo il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento delle parti e dei componenti e mantenere un valore elevato per le materie prime secondarie ottenute dai veicoli fuori uso, alcune parti e alcuni componenti dovrebbero essere obbligatoriamente rimossi dal veicolo prima della frantumazione. Le parti e i componenti in questione dovrebbero essere rimossi mediante un processo di demolizione manuale o un processo di smontaggio semiautomatizzato. Per favorire il progresso nelle tecnologie di demolizione, cernita, frantumazione e post-frantumazione, in alcuni casi eccezionali dovrebbe essere possibile derogare all'obbligo di rimozione di parti e componenti***. Occorre dimostrare che tali tecnologie consentono di rimuovere*** le	(55) Per sfruttare al massimo il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento delle parti e dei componenti e mantenere un valore elevato per le materie prime secondarie ottenute dai veicoli fuori uso, alcune parti e alcuni componenti dovrebbero essere obbligatoriamente rimossi dal veicolo prima della frantumazione. Le parti e i componenti in questione dovrebbero essere rimossi mediante un processo di demolizione manuale o un processo di smontaggio semiautomatizzato. Per favorire il progresso nelle tecnologie di demolizione, cernita, frantumazione e post-frantumazione, in alcuni casi eccezionali dovrebbe essere possibile derogare all'obbligo di rimozione di parti e componenti ***quando le parti e i componenti non hanno alcun potenziale***

parti e i componenti in questione con la stessa efficacia dei processi manuali o semiautomatizzati e senza abbassare la qualità delle frazioni ottenute dal trattamento. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato VII.

tecnico di riutilizzo, riparazione, rifabbricazione, purché sia stato dimostrato che le parti e i componenti in questione ***non hanno alcun potenziale tecnico di riutilizzo, riparazione, rifabbricazione e che possono essere rimossi*** con la stessa efficacia dei processi manuali o semiautomatizzati e senza abbassare la qualità delle frazioni ottenute dal trattamento***. A tal fine, i criteri per la frantumazione insieme con altri rifiuti e i valori limite per migliorare la qualità delle frazioni derivate sono indicati nell'allegato VII, parte G***. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato VII.

Or. en

Emendamento 368
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 55

Testo della Commissione	*Emendamento*
(55) Per sfruttare al massimo il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento delle parti e dei componenti e mantenere un valore elevato per le materie prime secondarie ottenute dai veicoli fuori uso, alcune parti e alcuni componenti dovrebbero essere obbligatoriamente rimossi dal veicolo prima della frantumazione. Le parti e i componenti ***in questione dovrebbero*** essere rimossi ***mediante un processo di demolizione manuale o un processo di smontaggio*** semiautomatizzato. Per favorire il progresso nelle tecnologie di demolizione, cernita, frantumazione e post-frantumazione, in alcuni casi eccezionali	(55) Per sfruttare al massimo il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento delle parti e dei componenti e mantenere un valore elevato per le materie prime secondarie ottenute dai veicoli fuori uso, alcune parti e alcuni componenti dovrebbero essere obbligatoriamente rimossi dal veicolo prima della frantumazione. ***Quando non possono servire ad alcuno di tali scopi,*** le parti e i componenti ***possono anche*** essere rimossi ***in modo distruttivo (***semiautomatizzato***)***. Per favorire il progresso nelle tecnologie di demolizione, cernita, frantumazione e post-frantumazione, ***solo*** in alcuni casi

dovrebbe essere possibile derogare all'obbligo di rimozione di parti e componenti. Occorre dimostrare che tali tecnologie consentono di rimuovere le parti e i componenti in questione con la stessa efficacia dei processi manuali o semiautomatizzati e senza abbassare la qualità delle frazioni ottenute dal trattamento. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato VII.

eccezionali ***senza alcun potenziale tecnico di riutilizzo, riparazione, rifabbricazione o ammodernamento*** dovrebbe essere possibile derogare all'obbligo di rimozione di parti e componenti. Occorre dimostrare che tali tecnologie consentono di rimuovere le parti e i componenti in questione con la stessa efficacia dei processi manuali o semiautomatizzati e senza abbassare la qualità delle frazioni ottenute dal trattamento***. A tal fine i criteri per la frantumazione insieme ad altri rifiuti e i valori limite per migliorare la qualità delle frazioni derivate sono indicati nell'allegato VII, parte G***. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato VII.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 55

Testo della Commissione	*Emendamento*
(55) Per sfruttare al massimo il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento delle parti e dei componenti e mantenere un valore elevato per le materie prime secondarie ottenute dai veicoli fuori uso, alcune parti e alcuni componenti dovrebbero essere obbligatoriamente rimossi dal veicolo prima della frantumazione. Le parti e i componenti in questione dovrebbero essere rimossi mediante un processo di demolizione manuale o un processo di smontaggio semiautomatizzato. Per favorire il progresso nelle tecnologie di demolizione, cernita, frantumazione e post-	(55) Per sfruttare al massimo il potenziale di riutilizzo, rifabbricazione e ricondizionamento delle parti e dei componenti e mantenere un valore elevato per le materie prime secondarie ottenute dai veicoli fuori uso, alcune parti e alcuni componenti dovrebbero essere obbligatoriamente rimossi dal veicolo prima della frantumazione. Le parti e i componenti in questione dovrebbero essere rimossi mediante un processo di demolizione manuale o un processo di smontaggio semiautomatizzato. Per favorire il progresso nelle tecnologie di demolizione, cernita, frantumazione e post-

frantumazione***, in alcuni casi eccezionali*** dovrebbe essere possibile derogare all'obbligo di rimozione di parti e componenti. Occorre dimostrare che tali tecnologie consentono di rimuovere le parti e i componenti in questione con la stessa efficacia dei processi manuali o semiautomatizzati e senza abbassare la qualità delle frazioni ottenute dal trattamento. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato VII.	frantumazione dovrebbe essere possibile derogare all'obbligo di rimozione di parti e componenti. Occorre dimostrare che tali tecnologie consentono di rimuovere le parti e i componenti in questione con la stessa efficacia dei processi manuali o semiautomatizzati e senza abbassare la qualità delle frazioni ottenute dal trattamento***. A tal fine, i criteri per la frantumazione insieme con altri rifiuti e i valori limite per migliorare la qualità delle frazioni derivate sono indicati nell'allegato VII, parte G***. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato VII.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 56

Testo della Commissione	*Emendamento*
(56) Dopo aver rimosso le parti e i componenti del veicolo fuori uso, gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero effettuare un'attenta valutazione e stabilire se tali parti e componenti siano idonei al riutilizzo***, alla*** rifabbricazione o ***al*** ricondizionamento***, sulla base di criteri oggettivi legati alle caratteristiche tecniche*** delle parti ***e dei*** componenti ***e alle prescrizioni relative alla sicurezza dei veicoli***.	(56) Dopo aver rimosso le parti e i componenti del veicolo fuori uso, gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero effettuare un'attenta valutazione e stabilire se tali parti e componenti siano idonei al riutilizzo ***o se possano essere utilizzati come componenti costitutivi per la*** rifabbricazione o ***il*** ricondizionamento***. Detti componenti costitutivi, non funzionanti o parzialmente funzionanti, dovrebbero contenere la maggioranza*** delle parti ***interessate, mentre l'assenza di*** componenti ***minori come le viti non dovrebbe essere presa in considerazione se le loro prestazioni sono ripristinate come se fossero nuove o***

persino migliorate.

Or. en

Emendamento 371
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Proposta di regolamento
Considerando 57

Testo della Commissione	*Emendamento*
(57) ***Il regolamento (UE) 2023/1542 stabilisce norme sulla sostenibilità, le*** prestazioni***, la sicurezza, la raccolta, il riciclaggio e la seconda vita delle batterie, nonché sulle informazioni da fornire agli operatori economici per poter rimuovere le batterie. Il presente regolamento dovrebbe tenere conto del potenziale di seconda vita delle batterie escludendo quelle per veicoli elettrici dalle parti o*** componenti ***essenziali, in modo da consentire il conferimento gratuito del veicolo per il trattamento senza di esse.***	(57) ***Gli impianti di trattamento autorizzati dovrebbero valutare le parti e i componenti rimossi da veicoli fuori uso al fine di accertare se siano idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento. I componenti costitutivi dovrebbero conservare gli elementi strutturali e funzionali più rilevanti, anche se mancano componenti minori come viti, morsetti, guarnizioni o elementi di fissaggio, che possono essere sostituiti durante la rifabbricazione. I componenti costitutivi non funzionanti o parzialmente funzionanti rimangono ammissibili se possono essere ripristinati con*** prestazioni ***come nuove o persino migliorate, anche in presenza di usura della superficie, corrosione su punti non critici, o incrinature di lieve entità che è possibile riparare. I moduli elettronici e altri componenti costitutivi con problemi a livello di software o*** componenti ***degradati possono sempre essere riprogrammati o riparati. Il criterio fondamentale è che i componenti costitutivi mantengono l'integrità strutturale e le proprietà materiali per essere rifabbricati o ricondizionati con successo***.

Or. en

Motivazione

I criteri proposti sono troppo generici e, se applicati in maniera troppo rigorosa, potrebbero limitare inutilmente la disponibilità di componenti costitutivi per la rifabbricazione. Poiché la

rifabbricazione non richiede che un componente costitutivo sia completamente intatto, i considerando corrispondenti dovrebbero chiarire che la mancanza di componenti minori non incide sull'idoneità, garantendo un'attuazione pratica ed efficace dell'allegato VII, parte D.

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

Proposta di regolamento
Considerando 57

Testo della Commissione	*Emendamento*
(57) Il regolamento (UE) 2023/1542 stabilisce norme sulla sostenibilità, le prestazioni, la sicurezza, la raccolta, il riciclaggio e la seconda vita delle batterie, nonché sulle informazioni da fornire agli operatori economici per poter rimuovere le batterie. Il presente regolamento dovrebbe tenere conto del potenziale di seconda vita delle batterie escludendo quelle per veicoli elettrici dalle parti o componenti essenziali, in modo da consentire il conferimento gratuito del veicolo per il trattamento senza di esse.	(57) Il regolamento (UE) 2023/1542 stabilisce norme sulla sostenibilità, le prestazioni, la sicurezza, la raccolta, il riciclaggio e la seconda vita delle batterie, nonché sulle informazioni da fornire agli operatori economici per poter rimuovere le batterie. Il presente regolamento dovrebbe tenere conto del potenziale di seconda vita delle batterie escludendo quelle per veicoli elettrici dalle parti o componenti essenziali, in modo da consentire il conferimento gratuito del veicolo per il trattamento senza di esse ***se l'ultimo proprietario fornisce la documentazione attestante che la batteria è stata gestita da un operatore professionale in conformità del regolamento 2023/1542***.

Or. en

Emendamento 373
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 57

Testo della Commissione	*Emendamento*
(57) Il regolamento (UE) 2023/1542 stabilisce norme sulla sostenibilità, le prestazioni, la sicurezza, la raccolta, il riciclaggio e la seconda vita delle batterie,	*(Non concerne la versione italiana)*

nonché sulle informazioni da fornire agli operatori economici per poter rimuovere le batterie. Il presente regolamento dovrebbe tenere conto del potenziale di seconda vita delle batterie escludendo quelle per veicoli elettrici dalle parti o componenti essenziali, in modo da consentire il conferimento gratuito del veicolo per il trattamento senza di esse.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 58

Testo della Commissione	*Emendamento*
(58) In considerazione del potenziale di rifabbricazione e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di queste operazioni all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici del settore. È pertanto opportuno precisare che le parti e i componenti rimossi dal veicolo fuori uso che sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non dovrebbero essere considerati rifiuti. Questa disposizione è necessaria per facilitare la spedizione, il trasporto o qualsiasi altro trasferimento di tali parti e componenti. Le autorità nazionali competenti dovrebbero poter esigere dall'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso la parte o il componente la documentazione che ne attesti, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica al riutilizzo, al ricondizionamento o alla rifabbricazione.	(58) In considerazione del potenziale di rifabbricazione e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di queste operazioni all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici del settore. È pertanto opportuno precisare che le parti e i componenti rimossi dal veicolo fuori uso che sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non dovrebbero essere considerati rifiuti. Questa disposizione è necessaria per facilitare la spedizione, il trasporto o qualsiasi altro trasferimento di tali parti e componenti. ***D'altro canto, le parti e i componenti non idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento dovrebbero essere considerati rifiuti e la loro esportazione dovrebbe essere disciplinata dal regolamento (UE) 2024/1157.*** Le autorità nazionali competenti dovrebbero poter esigere dall'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso la parte o il componente la documentazione che ne attesti, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica

al riutilizzo, al ricondizionamento o alla rifabbricazione.

Or. en

Emendamento 375
Beatrice Timgren

Proposta di regolamento
Considerando 58

Testo della Commissione	*Emendamento*
(58) In considerazione del potenziale di rifabbricazione e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di queste operazioni all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici del settore. È pertanto opportuno precisare che le parti e i componenti rimossi dal veicolo fuori uso che sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non dovrebbero essere considerati rifiuti. ***Questa disposizione è necessaria per facilitare la spedizione, il trasporto o qualsiasi altro trasferimento di tali parti e componenti. Le autorità nazionali competenti dovrebbero poter esigere dall'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso la parte o il componente la documentazione che ne attesti, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica al riutilizzo, al ricondizionamento o alla rifabbricazione.***	(58) In considerazione del potenziale di rifabbricazione e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di queste operazioni all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici del settore. È pertanto opportuno precisare che le parti e i componenti rimossi dal veicolo fuori uso che sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non dovrebbero essere considerati rifiuti. ***I proprietari dei veicoli dovrebbero avere il diritto di riparare, ripristinare e conservare i loro veicoli senza inutili restrizioni burocratiche. Il riutilizzo delle parti dovrebbe avere priorità rispetto allo smaltimento, sostenendo in tal modo l'efficienza delle risorse e riducendo inutili oneri di conformità sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli***.

Or. en

Emendamento 376
Andreas Glück, Svenja Hahn

Proposta di regolamento
Considerando 58

Testo della Commissione	*Emendamento*
(58) In considerazione del potenziale di rifabbricazione e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di queste operazioni all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici del settore. È pertanto opportuno precisare che ***le parti e*** i componenti ***rimossi dal veicolo fuori uso*** che sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non dovrebbero essere considerati rifiuti. Questa disposizione è necessaria per facilitare la spedizione, il trasporto o qualsiasi altro trasferimento di tali parti e componenti. Le autorità nazionali competenti dovrebbero poter esigere ***dall'impianto di trattamento autorizzato*** che ha rimosso ***la parte o il componente*** la documentazione che ne attesti, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica al riutilizzo, al ricondizionamento o alla rifabbricazione.	(58) In considerazione del potenziale di rifabbricazione e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di queste operazioni all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici del settore. È pertanto opportuno precisare che i componenti ***costitutivi*** che sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non dovrebbero essere considerati rifiuti. Questa disposizione è necessaria per facilitare la spedizione, il trasporto o qualsiasi altro trasferimento di tali parti e componenti. Le autorità nazionali competenti dovrebbero poter esigere ***dall'operatore economico*** che ha rimosso ***i componenti costitutivi*** la documentazione che ne attesti, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica al riutilizzo, al ricondizionamento o alla rifabbricazione.

Or. en

Emendamento 377
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 58

Testo della Commissione	*Emendamento*
(58) In considerazione del potenziale di rifabbricazione e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di queste operazioni all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici del settore. È pertanto opportuno precisare che le parti e i componenti rimossi dal veicolo fuori uso che sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non dovrebbero essere considerati rifiuti.	(58) In considerazione del potenziale di rifabbricazione***, ammodernamento*** e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di queste operazioni all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici del settore. È pertanto opportuno precisare che le parti e i componenti rimossi dal veicolo fuori uso che sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione***, all'ammodernamento*** o al

Questa disposizione è necessaria per facilitare la spedizione, il trasporto o qualsiasi altro trasferimento di tali parti e componenti. Le autorità nazionali competenti dovrebbero poter esigere dall'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso la parte o il componente la documentazione che ne attesti, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica al riutilizzo, al ricondizionamento o alla rifabbricazione.	ricondizionamento non dovrebbero essere considerati rifiuti. Questa disposizione è necessaria per facilitare la spedizione, il trasporto o qualsiasi altro trasferimento di tali parti e componenti. Le autorità nazionali competenti dovrebbero poter esigere dall'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso la parte o il componente la documentazione che ne attesti, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica al riutilizzo, al ricondizionamento***, all'ammodernamento*** o alla rifabbricazione.
	Or. en

Emendamento 378
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Proposta di regolamento
Considerando 58

Testo della Commissione	*Emendamento*
(58) In considerazione del potenziale di rifabbricazione e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di queste operazioni all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici del settore. È pertanto opportuno precisare che le parti e i componenti rimossi dal veicolo fuori uso che sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non dovrebbero essere considerati rifiuti. Questa disposizione è necessaria per facilitare la spedizione, il trasporto o qualsiasi altro trasferimento di tali parti e componenti. Le autorità nazionali competenti dovrebbero poter esigere dall'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso la parte o il componente la documentazione che ne attesti, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica al riutilizzo, al ricondizionamento o alla rifabbricazione.	(58) In considerazione del potenziale di rifabbricazione***, ammodernamento*** e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di queste operazioni all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici del settore. È pertanto opportuno precisare che le parti e i componenti rimossi dal veicolo fuori uso che sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione***, all'ammodernamento*** o al ricondizionamento non dovrebbero essere considerati rifiuti. Questa disposizione è necessaria per facilitare la spedizione, il trasporto o qualsiasi altro trasferimento di tali parti e componenti. Le autorità nazionali competenti dovrebbero poter esigere dall'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso la parte o il componente la documentazione che ne attesti, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica al riutilizzo, al

ricondizionamento o alla rifabbricazione.

Or. en

Emendamento 379
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Proposta di regolamento
Considerando 58

Testo della Commissione	*Emendamento*
(58) In considerazione del potenziale di rifabbricazione e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di queste operazioni all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici del settore. È pertanto opportuno precisare che ***le parti e*** i componenti rimossi dal veicolo fuori uso che sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non dovrebbero essere considerati rifiuti. Questa disposizione è necessaria per facilitare la spedizione, il trasporto o qualsiasi altro trasferimento di tali ***parti e*** componenti. Le autorità nazionali competenti dovrebbero poter esigere dall'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso ***la parte o il componente*** la documentazione che ne attesti, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica al riutilizzo, al ricondizionamento o alla rifabbricazione.	(58) In considerazione del potenziale di rifabbricazione e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di queste operazioni all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici del settore. È pertanto opportuno precisare che i componenti ***costitutivi*** rimossi dal veicolo fuori uso ***o prima della sua dichiarazione quale veicolo fuori uso*** che sono idonei al riutilizzo, alla rifabbricazione o al ricondizionamento non dovrebbero essere considerati rifiuti. Questa disposizione è necessaria per facilitare la spedizione, il trasporto o qualsiasi altro trasferimento di tali componenti ***costitutivi***. Le autorità nazionali competenti dovrebbero poter esigere dall'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso ***i componenti costitutivi*** la documentazione che ne attesti, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica al riutilizzo, al ricondizionamento o alla rifabbricazione.

Or. en

Motivazione

La proposta prevede che gli impianti di trattamento autorizzati valutino se i componenti costitutivi dei veicoli fuori uso soddisfano i criteri di cui all'allegato VII, parte D, prima di essere classificati come rifiuti. Al fine di garantire la certezza del diritto per la rifabbricazione, tutti i componenti costitutivi, compresi quelli dei veicoli usati, non dovrebbero essere considerati automaticamente rifiuti.

Emendamento 380
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 59 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(59 bis) Al fine di prevenire (importazioni e) vendite illegali di pezzi di ricambio e componenti non conformi per veicoli, le piattaforme online dovrebbero mettere in vendita online parti e componenti solo se hanno accertato che esiste un soggetto responsabile nell'Unione per garantire la conformità alla normativa di tali parti e componenti.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 60

Testo della Commissione	*Emendamento*
(60) Ai fini della sicurezza stradale e della protezione dell'ambiente, determinati componenti e parti che sono stati rimossi dai veicoli fuori uso non dovrebbero essere riutilizzati, rifabbricati o ricondizionati. ***Essi non dovrebbero essere usati nella costruzione di nuovi veicoli né in veicoli già immessi sul mercato.***	(60) Ai fini della sicurezza stradale e della protezione dell'ambiente, determinati componenti e parti che sono stati rimossi dai veicoli fuori uso***, in particolare i cosiddetti "materiali di consumo",*** non dovrebbero essere riutilizzati, rifabbricati o ricondizionati.

Or. fr

Motivazione

La mancanza di chiarezza della presente proposta, in particolare per quanto riguarda le parti a cui si applica, compromette l'obiettivo originario di circolarità.

Emendamento 382
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 61

Testo della Commissione	*Emendamento*
(61) ***Per favorire lo sviluppo e il corretto funzionamento del mercato delle*** parti e ***dei*** componenti ***riutilizzabili, rifabbricati e ricondizionati nell'Unione, è opportuno incoraggiare gli Stati membri a introdurre incentivi a livello nazionale per promuovere il*** riutilizzo, ***il ricondizionamento e la*** rifabbricazione ***delle*** parti e ***dei*** componenti***, indipendentemente dal fatto che siano rimossi durante la fase di utilizzo dei veicoli o quando diventano fuori uso***. ***La Commissione dovrebbe facilitare lo scambio di informazioni tra Stati membri condividendo le migliori pratiche sugli incentivi introdotti a livello nazionale , al fine di monitorarne l'efficacia***.	(61) ***In considerazione del potenziale di rifabbricazione, ammodernamento e ricondizionamento nel settore automobilistico e del contributo di queste operazioni all'economia circolare, è necessario fornire chiarezza giuridica agli operatori economici del settore. È pertanto opportuno precisare che le*** parti e ***i*** componenti ***rimossi dal veicolo fuori uso che sono idonei al*** riutilizzo, ***alla*** rifabbricazione ***all'ammodernamento o al ricondizionamento non dovrebbero essere considerati rifiuti. Questa disposizione è necessaria per facilitare la spedizione, il trasporto o qualsiasi altro trasferimento di tali*** parti e componenti***. Le autorità nazionali competenti dovrebbero poter esigere dall'impianto di trattamento autorizzato che ha rimosso la parte o il componente la documentazione che ne attesti, mediante un'apposita valutazione, l'idoneità tecnica alla rifabbricazione, all'ammodernamento, al ricondizionamento o al riutilizzo***.

Or. en

Emendamento 383
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Proposta di regolamento
Considerando 61

Testo della Commissione	*Emendamento*
(61) Per favorire lo sviluppo e il corretto funzionamento del mercato delle parti e dei componenti riutilizzabili, rifabbricati e ricondizionati nell'Unione, è opportuno	(61) Per favorire lo sviluppo e il corretto funzionamento del mercato delle parti e dei componenti riutilizzabili, rifabbricati***, ammodernati*** e ricondizionati nell'Unione,

incoraggiare gli Stati membri a introdurre incentivi a livello nazionale per promuovere il riutilizzo, il ricondizionamento e la rifabbricazione delle parti e dei componenti, indipendentemente dal fatto che siano rimossi durante la fase di utilizzo dei veicoli o quando diventano fuori uso. La Commissione dovrebbe facilitare lo scambio di informazioni tra Stati membri condividendo le migliori pratiche sugli incentivi introdotti a livello nazionale, al fine di monitorarne l'efficacia.	è opportuno incoraggiare gli Stati membri a introdurre incentivi a livello nazionale per promuovere il riutilizzo, il ricondizionamento***, l'ammodernamento*** e la rifabbricazione delle parti e dei componenti, indipendentemente dal fatto che siano rimossi durante la fase di utilizzo dei veicoli o quando diventano fuori uso. La Commissione dovrebbe facilitare lo scambio di informazioni tra Stati membri condividendo le migliori pratiche sugli incentivi introdotti a livello nazionale, al fine di monitorarne l'efficacia.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 63

Testo della Commissione	*Emendamento*
(63) È opportuno continuare a perfezionare il riciclaggio di tutta la plastica ricavata dai veicoli fuori uso, importante per garantire un'offerta sufficiente di materiali riciclati e soddisfare così la domanda di plastica riciclata nei veicoli. È dunque necessario fissare un obiettivo specifico di riciclaggio del 30 % della plastica contenuta nei veicoli fuori uso. L'obiettivo sarebbe complementare agli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso in peso medio per veicolo e anno. Per facilitare l'attuazione di tali prescrizioni da parte dei gestori di rifiuti è necessario un periodo transitorio di tre anni. Nel frattempo dovrebbero continuare ad applicarsi gli attuali obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso, stabiliti dalla direttiva 2000/53/CE e	***soppresso***

basati sulla definizione di riciclaggio ivi contenuta.

Or. fr

Emendamento 385
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 63

Testo della Commissione	*Emendamento*
(63) È opportuno continuare a perfezionare il riciclaggio di tutta la plastica ricavata dai veicoli fuori uso, importante per garantire un'offerta sufficiente di materiali riciclati e soddisfare così la domanda di plastica riciclata nei veicoli. È dunque necessario fissare un obiettivo specifico di riciclaggio del 30 % della plastica contenuta nei veicoli fuori uso. L'obiettivo sarebbe complementare agli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso in peso medio per veicolo e anno. Per facilitare l'attuazione di tali prescrizioni da parte dei gestori di rifiuti è necessario un periodo transitorio di tre anni. Nel frattempo dovrebbero continuare ad applicarsi gli attuali obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso, stabiliti dalla direttiva 2000/53/CE e basati sulla definizione di riciclaggio ivi contenuta.	(63) È opportuno continuare a perfezionare il riciclaggio di tutta la plastica ricavata dai veicoli fuori uso, importante per garantire un'offerta sufficiente di materiali riciclati e soddisfare così la domanda di plastica riciclata nei veicoli. È dunque necessario fissare un obiettivo specifico di riciclaggio del 30 % della plastica contenuta nei veicoli fuori uso. L'obiettivo sarebbe complementare agli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso in peso medio per veicolo e anno. Per facilitare l'attuazione di tali prescrizioni da parte dei gestori di rifiuti è necessario un periodo transitorio di tre anni. Nel frattempo dovrebbero continuare ad applicarsi gli attuali obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso, stabiliti dalla direttiva 2000/53/CE e basati sulla definizione di riciclaggio ivi contenuta. ***È inoltre stabilito un obiettivo distinto per il riutilizzo. Quando parti o componenti sono rifabbricati o ricondizionati con successo, dovrebbero essere conteggiati ai fini del conseguimento degli obiettivi di riutilizzo da parte degli impianti di trattamento autorizzati.***

Or. en

Emendamento 386
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Proposta di regolamento
Considerando 63

Testo della Commissione	*Emendamento*
(63) È opportuno continuare a perfezionare il riciclaggio di tutta la plastica ricavata dai veicoli fuori uso, importante per garantire un'offerta sufficiente di materiali riciclati e soddisfare così la domanda di plastica riciclata nei veicoli. È dunque necessario fissare ***un obiettivo specifico*** di riciclaggio ***del 30 %*** della plastica contenuta nei veicoli fuori uso. L'obiettivo sarebbe complementare agli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso in peso medio per veicolo e anno. Per facilitare l'attuazione di tali prescrizioni da parte dei gestori di rifiuti è necessario un periodo transitorio di tre anni. Nel frattempo dovrebbero continuare ad applicarsi gli attuali obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso, stabiliti dalla direttiva 2000/53/CE e basati sulla definizione di riciclaggio ivi contenuta.	(63) È opportuno continuare a perfezionare il riciclaggio di tutta la plastica ricavata dai veicoli fuori uso, importante per garantire un'offerta sufficiente di materiali riciclati e soddisfare così la domanda di plastica riciclata nei veicoli. È dunque necessario***, tenendo conto di criteri quali i costi di produzione e dopo aver sentito gli esperti,*** fissare ***obiettivi*** di riciclaggio della plastica contenuta nei veicoli fuori uso. L'obiettivo sarebbe complementare agli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso in peso medio per veicolo e anno. Per facilitare l'attuazione di tali prescrizioni da parte dei gestori di rifiuti è necessario un periodo transitorio di tre anni. Nel frattempo dovrebbero continuare ad applicarsi gli attuali obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso, stabiliti dalla direttiva 2000/53/CE e basati sulla definizione di riciclaggio ivi contenuta.

Or. es

Emendamento 387
Sirpa Pietikäinen

Proposta di regolamento
Considerando 63

Testo della Commissione	*Emendamento*
(63) È opportuno continuare a perfezionare il riciclaggio di tutta la plastica ricavata dai veicoli fuori uso, importante per garantire un'offerta	(63) È opportuno continuare a perfezionare il riciclaggio di tutta la plastica ricavata dai veicoli fuori uso, importante per garantire un'offerta

sufficiente di materiali riciclati e soddisfare così la domanda di plastica riciclata nei veicoli. È dunque necessario fissare un obiettivo specifico di riciclaggio del ***30*** % della plastica contenuta nei veicoli fuori uso. L'obiettivo sarebbe complementare agli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso in peso medio per veicolo e anno. Per facilitare l'attuazione di tali prescrizioni da parte dei gestori di rifiuti è necessario un periodo transitorio di tre anni. Nel frattempo dovrebbero continuare ad applicarsi gli attuali obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso, stabiliti dalla direttiva 2000/53/CE e basati sulla definizione di riciclaggio ivi contenuta.	sufficiente di materiali riciclati e soddisfare così la domanda di plastica riciclata nei veicoli. È dunque necessario fissare un obiettivo specifico di riciclaggio del ***40*** % della plastica contenuta nei veicoli fuori uso. L'obiettivo sarebbe complementare agli obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso in peso medio per veicolo e anno. Per facilitare l'attuazione di tali prescrizioni da parte dei gestori di rifiuti è necessario un periodo transitorio di tre anni. Nel frattempo dovrebbero continuare ad applicarsi gli attuali obiettivi di riutilizzo e riciclaggio (85 %) e di riutilizzo e recupero (95 %) dei veicoli fuori uso, stabiliti dalla direttiva 2000/53/CE e basati sulla definizione di riciclaggio ivi contenuta.

Or. en

Emendamento 388
Anne-Sophie Frigout

Proposta di regolamento
Considerando 63 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(63 bis) Occorre tenere conto del fatto che gli obiettivi di riciclaggio imposti dal presente regolamento superano di gran lunga l'offerta di materiali necessari, rischiando di provocare interruzioni dell'approvvigionamento e quindi uno shock a livello dell'offerta.

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Considerando 64

Testo della Commissione	*Emendamento*
(64) È importante aumentare il recupero di materiali secondari di alta qualità migliorando i processi di frantumazione dei veicoli fuori uso. Pertanto è opportuno ***evitare*** che i veicoli fuori uso, le loro parti e i loro componenti e materiali siano frantumati insieme ai rifiuti di imballaggio e ai rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, in particolare per migliorare la separazione del rame dalle frazioni di acciaio.	(64) È importante aumentare il recupero di materiali secondari di alta qualità migliorando i processi di frantumazione dei veicoli fuori uso. Pertanto è opportuno ***consentire*** che i veicoli fuori uso, le loro parti e i loro componenti e materiali siano frantumati ***soltanto*** insieme ai rifiuti di imballaggio e ai rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, ***se sono soddisfatti determinati criteri e valori limite,*** in particolare per migliorare la separazione del rame dalle frazioni di acciaio.

Or. en

Emendamento 390
Ivars Ijabs

Proposta di regolamento
Considerando 64

Testo della Commissione	*Emendamento*
(64) È importante aumentare il recupero di materiali secondari di alta qualità migliorando i processi di frantumazione dei veicoli fuori uso. Pertanto è opportuno evitare che i veicoli fuori uso, le loro parti e i loro componenti e materiali siano frantumati insieme ai rifiuti di imballaggio e ai rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, in particolare per migliorare la separazione ***del rame dalle frazioni di*** acciaio.	(64) È importante aumentare il recupero di materiali secondari di alta qualità migliorando i processi di frantumazione dei veicoli fuori uso. Pertanto è opportuno evitare che i veicoli fuori uso, le loro parti e i loro componenti e materiali siano frantumati insieme ai rifiuti di imballaggio e ai rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, in particolare per migliorare la separazione ***delle frazioni di rame,*** acciaio***, alluminio e vetro***.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 65

Testo della Commissione	*Emendamento*
(65) Per aumentare ulteriormente la qualità del trattamento dei veicoli fuori uso, non dovrebbe essere possibile collocare in discarica le frazioni di rifiuti derivanti dai veicoli fuori uso frantumati, che contengono rifiuti non inerti e che non sono trasformate con tecnologia post-frantumazione.	(65) ***In considerazione della gerarchia dei rifiuti di cui all'articolo 4 della direttiva 2008/98/CE e*** per aumentare ulteriormente la qualità del trattamento dei veicoli fuori uso, non dovrebbe essere possibile collocare in discarica le frazioni di rifiuti derivanti dai veicoli fuori uso frantumati, che contengono rifiuti non inerti e che non sono trasformate con tecnologia post-frantumazione.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 66

Testo della Commissione	*Emendamento*
(66) I veicoli fuori uso sono classificati come rifiuti pericolosi e non possono essere esportati verso paesi non appartenenti all'OCSE. I veicoli fuori uso depurati possono comunque essere trattati fuori dall'Unione, a condizione che siano spediti in modo conforme al regolamento ***(CE) n. 1013/2006***.	(66) I veicoli fuori uso sono classificati come rifiuti pericolosi e non possono essere esportati verso paesi non appartenenti all'OCSE. I veicoli fuori uso depurati possono comunque essere trattati fuori dall'Unione, a condizione che siano spediti in modo conforme al regolamento ***(UE) n. 2024/1157***. ***Le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero poter ispezionare le spedizioni di veicoli usati sospettati di essere veicoli fuori uso e, se del caso, addebitare i costi delle analisi, delle ispezioni e dello stoccaggio ai produttori, ai terzi che agiscono per loro conto o ad altre persone che organizzano la spedizione.***

Or. en

Emendamento 393
Radan Kanev

Proposta di regolamento
Considerando 66 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(66 bis) L'esportazione di rottami metallici di valore, compresi quelli derivati da veicoli usati e fuori uso, verso paesi terzi comporta la perdita di materie prime essenziali che sono indispensabili per i settori manifatturiero e della difesa dell'UE. L'UE riconosce pertanto il ruolo fondamentale del trattenimento di rottami di alta qualità per conseguire gli obiettivi dell'economia circolare dell'Unione europea in termini di approvvigionamento di materie prime, competitività industriale e protezione dell'ambiente. La Commissione dovrebbe pertanto prendere in considerazione l'adozione di misure volte a migliorare la conservazione e il riciclaggio dei rottami metallici di alta qualità all'interno dell'UE per rafforzare la sostenibilità e la resilienza delle sue industrie manifatturiere e pesanti. Dovrebbe inoltre valutare le norme in materia di esportazione per i veicoli usati e non limitarsi a stabilire criteri di equivalenza basati sulla gestione dei rifiuti e sulle pratiche ambientali.

Or. en

Emendamento 394
Alexandr Vondra

Proposta di regolamento
Considerando 67

Testo della Commissione	*Emendamento*
(67) Nel caso in cui il veicolo fuori uso sia spedito dall'Unione verso un paese terzo, l'esportatore dovrebbe fornire prove	(67) Nel caso in cui il veicolo fuori uso sia spedito dall'Unione verso un paese terzo, l'esportatore dovrebbe fornire prove

documentali approvate dall'autorità competente del paese di destinazione, attestanti che le condizioni di trattamento sono ***sostanzialmente*** equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia di protezione della salute umana e dell'ambiente stabilite in altra normativa dell'Unione, in linea con il regolamento (UE) ***[nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti]***.	documentali approvate dall'autorità competente del paese di destinazione, attestanti che le condizioni di trattamento sono ***considerate*** equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia di protezione della salute umana e dell'ambiente stabilite in altra normativa dell'Unione, in linea con il regolamento (UE) ***2024/1157***.

Or. en

Motivazione

Garantire condizioni eque a norma del regolamento (UE) 2024/1157 relativo alle spedizioni di rifiuti è essenziale per proteggere la salute umana, l'ambiente nei paesi in via di sviluppo e la competitività dell'industria europea. Le esportazioni di rifiuti dovrebbero procedere solo se i paesi riceventi soddisfano norme europee equivalenti e consentono un recupero efficiente dei materiali.

Emendamento 395
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 67

Testo della Commissione	*Emendamento*
(67) Nel caso in cui il veicolo fuori uso sia spedito dall'Unione verso un paese terzo, l'esportatore dovrebbe fornire prove documentali approvate dall'autorità competente del paese di destinazione, attestanti che le condizioni di trattamento sono ***sostanzialmente*** equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia di protezione della salute umana e dell'ambiente stabilite in altra normativa dell'Unione, in linea con il regolamento (UE) [nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti].	(67) Nel caso in cui il veicolo fuori uso sia spedito dall'Unione verso un paese terzo, l'esportatore dovrebbe fornire prove documentali approvate dall'autorità competente del paese di destinazione, attestanti che le condizioni di trattamento sono equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia di protezione della salute umana e dell'ambiente stabilite in altra normativa dell'Unione, in linea con il regolamento (UE) [nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti].

Or. en

Motivazione

Allineamento alla formulazione del regolamento sulle spedizioni di rifiuti.

Emendamento 396
Jonas Sjöstedt

Proposta di regolamento
Considerando 67

Testo della Commissione	*Emendamento*
(67) Nel caso in cui il veicolo fuori uso sia spedito dall'Unione verso un paese terzo, l'esportatore dovrebbe fornire prove documentali approvate dall'autorità competente del paese di destinazione, attestanti che le condizioni di trattamento sono ***sostanzialmente*** equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia di protezione della salute umana e dell'ambiente stabilite in altra normativa dell'Unione, in linea con il regolamento (UE) [nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti].	(67) Nel caso in cui il veicolo fuori uso sia spedito dall'Unione verso un paese terzo, l'esportatore dovrebbe fornire prove documentali approvate dall'autorità competente del paese di destinazione, attestanti che le condizioni di trattamento sono equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia di protezione della salute umana e dell'ambiente stabilite in altra normativa dell'Unione, in linea con il regolamento (UE) [nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti].

Or. en

Emendamento 397
Pietro Fiocchi

Proposta di regolamento
Considerando 67

Testo della Commissione	*Emendamento*
(67) Nel caso in cui il veicolo fuori uso sia spedito dall'Unione verso un paese terzo, l'esportatore dovrebbe fornire prove documentali approvate dall'autorità competente del paese di destinazione, attestanti che le condizioni di trattamento sono sostanzialmente equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia di protezione della	(67) Nel caso in cui il veicolo fuori uso sia spedito dall'Unione verso un paese terzo, l'esportatore dovrebbe fornire prove documentali approvate dall'autorità competente del paese di destinazione, attestanti che le condizioni di trattamento sono ***considerate*** sostanzialmente equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia

salute umana e dell'ambiente stabilite in altra normativa dell'Unione, in linea con il regolamento (UE) ***[nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti]***.	di protezione della salute umana e dell'ambiente stabilite in altra normativa dell'Unione, in linea con il regolamento (UE) ***2024/1157.***

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 67

Testo della Commissione	*Emendamento*
(67) Nel caso in cui il veicolo fuori uso sia spedito dall'Unione verso un paese terzo, l'esportatore dovrebbe fornire prove documentali approvate dall'autorità competente del paese di destinazione, attestanti che le condizioni di trattamento sono ***sostanzialmente*** equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia di protezione della salute ***umana*** e dell'ambiente stabilite in altra normativa dell'Unione, in linea con il regolamento (UE) [nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti].	(67) Nel caso in cui il veicolo fuori uso sia spedito dall'Unione verso un paese terzo, l'esportatore dovrebbe fornire prove documentali approvate dall'autorità competente del paese di destinazione, attestanti che le condizioni di trattamento sono equivalenti alle prescrizioni del presente regolamento e alle prescrizioni in materia di protezione della salute e dell'ambiente stabilite in altra normativa dell'Unione, in linea con il regolamento (UE) [nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti].

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 68

Testo della Commissione	*Emendamento*
(68) Per garantire il trattamento ecosostenibile dei veicoli fuori uso è importante fare chiarezza sulla condizione del veicolo durante tutto il suo ciclo di vita,	(68) Per garantire il trattamento ecosostenibile dei veicoli fuori uso è importante fare chiarezza sulla condizione del veicolo durante tutto il suo ciclo di vita,

in particolare nelle situazioni in cui è necessario distinguere i veicoli usati da quelli fuori uso. Il proprietario di un veicolo usato che intenda trasferirne la proprietà dovrebbe in particolare essere tenuto a dimostrare che il veicolo non è un veicolo fuori uso. ***Per valutare la condizione del veicolo usato, il proprietario, altri operatori economici e le autorità competenti dovrebbero verificare se risponde a determinati criteri che ne fanno un veicolo fuori uso. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato I, che stabilisce i criteri in base ai quali un veicolo è considerato un veicolo fuori uso.***	in particolare nelle situazioni in cui è necessario distinguere i veicoli usati da quelli fuori uso. Il proprietario di un veicolo usato che intenda trasferirne la proprietà dovrebbe in particolare essere tenuto a dimostrare che il veicolo non è un veicolo fuori uso.

Or. fr

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

Proposta di regolamento
Considerando 68

Testo della Commissione	*Emendamento*
(68) Per garantire il trattamento ecosostenibile dei veicoli fuori uso è importante fare chiarezza sulla condizione del veicolo durante tutto il suo ciclo di vita, in particolare nelle situazioni in cui è necessario distinguere i veicoli usati da quelli fuori uso. Il proprietario di un veicolo usato che intenda trasferirne la proprietà dovrebbe ***in particolare essere tenuto a dimostrare che*** il veicolo non è un veicolo fuori uso. ***Per valutare la condizione del veicolo usato, il proprietario, altri operatori economici e le*** autorità competenti ***dovrebbero verificare se risponde a determinati criteri che ne***	(68) Per garantire il trattamento ecosostenibile dei veicoli fuori uso è importante fare chiarezza sulla condizione del veicolo durante tutto il suo ciclo di vita, in particolare nelle situazioni in cui è necessario distinguere i veicoli usati da quelli fuori uso. Il proprietario di un veicolo usato che intenda trasferirne la proprietà dovrebbe ***fornire la documentazione a qualsiasi persona fisica o giuridica che intenda acquistare*** il veicolo ***o all'autorità competente dimostrando che*** non è un veicolo fuori uso. ***Tale documentazione dovrebbe consistere in un certificato di revisione o,***

fanno un veicolo fuori uso. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato I, che stabilisce i criteri in base ai quali un veicolo è considerato un veicolo fuori uso.	***se non disponibile, in una valutazione conformemente all'allegato I verificata dalle*** autorità competenti ***o altri organismi certificati dagli Stati membri. In caso di dubbi se un veicolo usato possa essere*** un veicolo fuori uso***, le autorità competenti o gli organismi certificati dovrebbero poter chiedere al proprietario del veicolo di presentare un'ulteriore documentazione***. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato I, che stabilisce i criteri in base ai quali un veicolo è un veicolo fuori uso.

Or. en

Emendamento 401
Beatrice Timgren

Proposta di regolamento
Considerando 68

Testo della Commissione	*Emendamento*
(68) Per garantire il trattamento ecosostenibile dei veicoli fuori uso è importante fare chiarezza sulla condizione del veicolo durante tutto il suo ciclo di vita, in particolare nelle situazioni in cui è necessario distinguere i veicoli usati da quelli fuori uso. Il proprietario di un veicolo usato che intenda trasferirne la proprietà dovrebbe in particolare essere tenuto a dimostrare che il veicolo non è un veicolo fuori uso. ***Per valutare la condizione del veicolo usato, il proprietario, altri operatori economici e*** le autorità competenti ***dovrebbero verificare se risponde a determinati criteri che ne fanno*** un veicolo fuori uso***. Per tenere conto del progresso tecnico e scientifico è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità***	(68) Per garantire il trattamento ecosostenibile dei veicoli fuori uso è importante fare chiarezza sulla condizione del veicolo durante tutto il suo ciclo di vita, in particolare nelle situazioni in cui è necessario distinguere i veicoli usati da quelli fuori uso. Il proprietario di un veicolo usato che intenda trasferirne la proprietà dovrebbe in particolare essere tenuto a dimostrare che il veicolo non è un veicolo fuori uso. ***Tuttavia l'onere della prova non dovrebbe gravare in modo sproporzionato sui proprietari di veicoli. Ulteriore documentazione dovrebbe essere richiesta solo se*** le autorità competenti ***presentano prove certe e sostanziali che*** un veicolo ***soddisfa i criteri per essere un veicolo*** fuori uso***. Senza tali prove*** un veicolo ***dovrebbe essere presentato per***

dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di modificare l'allegato I, che stabilisce i criteri in base ai quali un veicolo è considerato un veicolo ***fuori uso***.	***essere idoneo alla rivendita o all'esportazione, evitando inutili ostacoli burocratici che potrebbero rendere difficile le operazioni legittime e far lievitare i costi per i consumatori***.

Or. en

Emendamento 402
Beatrice Timgren

Proposta di regolamento
Considerando 69

Testo della Commissione	*Emendamento*
(69) Nel piano d'azione dell'UE "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo"***[59]*** è stata sottolineata l'esigenza che la Commissione proponga nuove misure per affrontare l'impronta ambientale esterna dell'UE connessa alle esportazioni di veicoli fuori uso e usati. Dato che l'esportazione di veicoli usati pone importanti problemi ambientali e di salute pubblica, ***come documentato dal programma delle Nazioni Unite per l'ambiente[60]*** e che l'Unione è il principale esportatore di veicoli usati nel mondo, è necessario stabilire prescrizioni specifiche a livello dell'UE che disciplinino l'esportazione di veicoli usati ***dal suo territorio. Tali prescrizioni*** dovrebbero ***fondarsi su criteri oggettivi in base ai quali un veicolo usato non è considerato un veicolo fuori uso ed è idoneo alla circolazione stradale a norma della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[61]. Queste misure dovrebbero garantire che solo i veicoli usati idonei a circolare sulle strade dell'Unione possano essere esportati in un paese terzo, riducendo in tal modo il rischio che i veicoli usati esportati dall'Unione contribuiscano all'inquinamento atmosferico o causino incidenti stradali nei paesi terzi. Per***	(69) Nel piano d'azione dell'UE "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo" è stata sottolineata l'esigenza che la Commissione proponga nuove misure per affrontare l'impronta ambientale esterna dell'UE connessa alle esportazioni di veicoli fuori uso e usati. Dato che l'esportazione di veicoli usati pone importanti problemi ambientali e di salute pubblica e che l'Unione è il principale esportatore di veicoli usati nel mondo, è necessario stabilire prescrizioni specifiche a livello dell'UE che disciplinino l'esportazione di veicoli usati***. Tuttavia, queste misure non*** dovrebbero ***imporre oneri amministrativi sproporzionati ai proprietari di veicoli o alle imprese che svolgono attività commerciali legittime. I veicoli non dovrebbero essere sottoposti a limitazioni delle esportazioni a meno che non siano stati classificati formalmente veicoli fuori uso sulla base di una decisione giuridicamente vincolante a seguito di un'adeguata procedura. Le valutazioni automatiche o le classificazioni presuntive non dovrebbero essere un motivo per negare i diritti all'esportazione.***

consentire alle autorità doganali di verificare che le esportazioni avvengano nel rispetto delle prescrizioni, chiunque esporti un veicolo usato dovrebbe essere tenuto a presentare a tali autorità il numero di identificazione del veicolo e una dichiarazione attestante che il veicolo usato non è un veicolo fuori uso ed è idoneo alla circolazione stradale.

---

[59] COM(2021) 400 final.

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

[61] Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51).

---

[59] COM(2021) 400 final.

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

[61] Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51).

Or. en

Emendamento 403
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 69

Testo della Commissione	*Emendamento*
(69) Nel piano d'azione dell'UE "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo"***[59]*** è stata sottolineata l'esigenza che la Commissione proponga nuove misure per affrontare l'impronta ambientale esterna dell'UE connessa alle esportazioni di veicoli fuori uso e usati. Dato che l'esportazione di veicoli usati pone importanti problemi ambientali e di salute pubblica, come documentato dal programma delle Nazioni Unite per l'ambiente***[60]*** e che l'Unione è il principale esportatore di veicoli usati nel mondo, è	(69) Nel piano d'azione dell'UE "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo" è stata sottolineata l'esigenza che la Commissione proponga nuove misure per affrontare l'impronta ambientale esterna dell'UE connessa alle esportazioni di veicoli fuori uso e usati. Dato che l'esportazione di veicoli usati pone importanti problemi ambientali e di salute pubblica, come documentato dal programma delle Nazioni Unite per l'ambiente e che l'Unione è il principale esportatore di veicoli usati nel mondo, è

necessario stabilire prescrizioni specifiche a livello dell'UE che disciplinino l'esportazione di veicoli usati dal suo territorio. Tali prescrizioni dovrebbero fondarsi su criteri oggettivi in base ai quali un veicolo usato non è considerato un veicolo fuori uso ***ed*** è idoneo alla circolazione stradale a norma della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio***[61]***. Queste misure dovrebbero garantire che solo i veicoli usati idonei a circolare sulle strade dell'Unione possano essere esportati in un paese terzo, riducendo in tal modo il rischio che i veicoli usati esportati dall'Unione contribuiscano all'inquinamento atmosferico o causino incidenti stradali nei paesi terzi. Per consentire alle autorità doganali di verificare che le esportazioni avvengano nel rispetto delle prescrizioni, chiunque esporti un veicolo usato dovrebbe essere tenuto a presentare a tali autorità il numero di identificazione del veicolo ***e*** una dichiarazione attestante che il veicolo usato non è un veicolo fuori uso ***ed*** è idoneo alla circolazione stradale.

necessario stabilire prescrizioni specifiche a livello dell'UE che disciplinino l'esportazione di veicoli usati dal suo territorio. Tali prescrizioni dovrebbero fondarsi su criteri oggettivi in base ai quali un veicolo usato non è considerato un veicolo fuori uso***,*** è idoneo alla circolazione stradale a norma della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ***ed è conforme a determinate norme ambientali/limiti di emissioni***. Queste misure dovrebbero garantire che solo i veicoli usati idonei a circolare sulle strade dell'Unione possano essere esportati in un paese terzo, riducendo in tal modo il rischio che i veicoli usati esportati dall'Unione contribuiscano all'inquinamento atmosferico o causino incidenti stradali nei paesi terzi. Per consentire alle autorità doganali di verificare che le esportazioni avvengano nel rispetto delle prescrizioni, chiunque esporti un veicolo usato dovrebbe essere tenuto a presentare a tali autorità il numero di identificazione del veicolo***,*** una dichiarazione attestante che il veicolo usato non è un veicolo fuori uso ***e una prova che*** è idoneo alla circolazione stradale. ***Inoltre dovrebbero essere stabiliti limiti all'età dei veicoli che possono essere esportati. Ciò impedirà l'esportazione verso paesi terzi dei veicoli più inquinanti e dannosi per la salute umana.***

---

[59] COM(2021) 400 final.

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

[61] Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51).

[59] COM(2021) 400 final.

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

[61] Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51).

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 69

Testo della Commissione	*Emendamento*
(69) Nel piano d'azione dell'UE "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo"[59] è stata sottolineata l'esigenza che la Commissione proponga nuove misure per affrontare l'impronta ambientale esterna dell'UE connessa alle esportazioni di veicoli fuori uso e usati. Dato che l'esportazione di veicoli usati pone importanti problemi ambientali e di salute pubblica, come documentato dal programma delle Nazioni Unite per l'ambiente[60] e che l'Unione è il principale esportatore di veicoli usati nel mondo, è necessario stabilire prescrizioni specifiche a livello dell'UE che disciplinino l'esportazione di veicoli usati dal suo territorio. Tali prescrizioni dovrebbero fondarsi su criteri oggettivi in base ai quali un veicolo usato non è considerato un veicolo fuori uso ed è idoneo alla circolazione stradale a norma della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[61]. Queste misure dovrebbero garantire che solo i veicoli usati idonei a circolare sulle strade dell'Unione possano essere esportati in un paese terzo, riducendo in tal modo il rischio che i veicoli usati esportati dall'Unione contribuiscano all'inquinamento atmosferico o causino incidenti stradali nei paesi terzi. Per consentire alle autorità doganali di verificare che le esportazioni avvengano nel rispetto delle prescrizioni, chiunque esporti un veicolo usato dovrebbe essere tenuto a presentare a tali autorità il numero di identificazione del veicolo e una dichiarazione attestante che il veicolo usato	(69) Nel piano d'azione dell'UE "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo"[59] è stata sottolineata l'esigenza che la Commissione proponga nuove misure per affrontare l'impronta ambientale esterna dell'UE connessa alle esportazioni di veicoli fuori uso e usati. Dato che l'esportazione di veicoli usati pone importanti problemi ambientali e di salute pubblica, come documentato dal programma delle Nazioni Unite per l'ambiente[60] e che l'Unione è il principale esportatore di veicoli usati nel mondo, è necessario stabilire prescrizioni specifiche a livello dell'UE che disciplinino l'esportazione di veicoli usati dal suo territorio. Tali prescrizioni dovrebbero fondarsi su criteri oggettivi in base ai quali un veicolo usato non è considerato un veicolo fuori uso ed è idoneo alla circolazione stradale a norma della direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio[61] ***e devono essere inserite in un registro automobilistico nazionale***. Queste misure dovrebbero garantire che solo i veicoli usati idonei a circolare sulle strade dell'Unione possano essere esportati in un paese terzo, riducendo in tal modo il rischio che i veicoli usati esportati dall'Unione contribuiscano all'inquinamento atmosferico o causino incidenti stradali nei paesi terzi. Per consentire alle autorità doganali di verificare che le esportazioni avvengano nel rispetto delle prescrizioni, chiunque esporti un veicolo usato dovrebbe essere tenuto a presentare a tali autorità il numero di identificazione del veicolo e una

non è un veicolo fuori uso ed è idoneo alla circolazione stradale.

dichiarazione attestante che il veicolo usato non è un veicolo fuori uso ed è idoneo alla circolazione stradale.

---

[59] COM(2021) 400 final.

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

[61] Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51).

[59] COM(2021) 400 final.

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

[61] Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51).

Or. en

Emendamento 405
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 70

Testo della Commissione	*Emendamento*
(70) È importante istituire un meccanismo che consenta di verificare in modo efficace la conformità dei veicoli usati alle prescrizioni in materia di esportazione ***senza ostacolare gli scambi tra l'Unione e i paesi terzi***. La Commissione dovrebbe pertanto introdurre un sistema elettronico che consenta alle autorità degli Stati membri di scambiarsi informazioni in tempo reale sul numero di identificazione e sul controllo tecnico dei veicoli usati destinati all'esportazione. In considerazione delle sue attuali caratteristiche e funzionalità legate alla condivisione di informazioni sui veicoli immatricolati nell'Unione tra le autorità di immatricolazione, la Commissione ha sviluppato MOVE-HUB, una piattaforma che consente lo scambio di messaggi per	(70) È importante istituire un meccanismo che consenta di verificare in modo efficace la conformità dei veicoli usati alle prescrizioni in materia di esportazione. La Commissione dovrebbe pertanto introdurre un sistema elettronico che consenta alle autorità degli Stati membri di scambiarsi ***e verificare le*** informazioni in tempo reale sul numero di identificazione e sul controllo tecnico dei veicoli usati destinati all'esportazione. In considerazione delle sue attuali caratteristiche e funzionalità legate alla condivisione di informazioni sui veicoli immatricolati nell'Unione tra le autorità di immatricolazione, la Commissione ha sviluppato MOVE-HUB, una piattaforma che consente lo scambio di messaggi per interconnettere i registri elettronici

interconnettere i registri elettronici nazionali degli Stati membri. La piattaforma ospita attualmente l'interconnessione dei registri europei delle imprese di trasporto su strada (ERRU), la rete europea delle patenti di guida (RESPER), l'interconnessione dei registri di formazione dei conducenti professionisti (ProDriveNet), la notifica del mancato superamento dei controlli tecnici su strada dei veicoli (RSI) e l'interconnessione dei registri delle carte tachigrafiche del conducente (TACHOnet). Pertanto le funzionalità di MOVE-HUB dovrebbero essere ulteriormente ampliate per consentire lo scambio ***di*** informazioni sul numero di identificazione ***e*** sul controllo tecnico dei veicoli usati destinati all'esportazione. Per consentire alle autorità doganali di verificare elettronicamente e automaticamente se un veicolo usato destinato all'esportazione è conforme alle prescrizioni sull'esportazione, il sistema elettronico gestito da MOVE-HUB dovrebbe essere interconnesso all'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane, in conformità del regolamento (UE) 2022/2399 del Parlamento europeo e del Consiglio***[62]***. Il regolamento istituisce un quadro completo di controlli automatici che si applicano a una specifica formalità non doganale dell'Unione. Il presente regolamento dovrebbe pertanto stabilire i principali elementi da controllare, mentre gli aspetti tecnici dell'attuazione dei controlli sarebbero stabiliti dal regolamento (UE) 2022/2399.

---

[62] Regolamento (UE) 2022/2399 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 novembre 2022, che istituisce l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane e modifica il regolamento (UE) n. 952/2013 (GU L 317 del 9.12.2022, pag. 1).

nazionali degli Stati membri. La piattaforma ospita attualmente l'interconnessione dei registri europei delle imprese di trasporto su strada (ERRU), la rete europea delle patenti di guida (RESPER), l'interconnessione dei registri di formazione dei conducenti professionisti (ProDriveNet), la notifica del mancato superamento dei controlli tecnici su strada dei veicoli (RSI) e l'interconnessione dei registri delle carte tachigrafiche del conducente (TACHOnet). Pertanto le funzionalità di MOVE-HUB dovrebbero essere ulteriormente ampliate per consentire lo scambio ***e alla verifica delle*** informazioni sul numero di identificazione***,*** sul controllo tecnico ***e sulla conformità a determinate norme di emissione*** dei veicoli usati destinati all'esportazione. Per consentire alle autorità doganali di verificare elettronicamente e automaticamente se un veicolo usato destinato all'esportazione è conforme alle prescrizioni sull'esportazione, il sistema elettronico gestito da MOVE-HUB dovrebbe essere interconnesso all'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane, in conformità del regolamento (UE) 2022/2399 del Parlamento europeo e del Consiglio. Il regolamento istituisce un quadro completo di controlli automatici che si applicano a una specifica formalità non doganale dell'Unione. Il presente regolamento dovrebbe pertanto stabilire i principali elementi da controllare, mentre gli aspetti tecnici dell'attuazione dei controlli sarebbero stabiliti dal regolamento (UE) 2022/2399.

---

[62] Regolamento (UE) 2022/2399 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 novembre 2022, che istituisce l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane e modifica il regolamento (UE) n. 952/2013 (GU L 317 del 9.12.2022, pag. 1).

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

Proposta di regolamento
Considerando 73

Testo della Commissione	*Emendamento*
(73) È importante che le autorità doganali possano effettuare controlli sui veicoli usati destinati all'esportazione a norma del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio[63]. Una quota considerevole dei veicoli usati esportati dall'Unione sono destinati a paesi in cui sono o potrebbero essere stabilite prescrizioni per l'importazione, ad esempio in base all'età o ***alle emissioni*** del veicolo. È importante che, quando i paesi terzi comunicano ufficialmente alla Commissione le informazioni in merito a tali prescrizioni, le autorità doganali possano verificare elettronicamente e automaticamente, attraverso l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane, se un veicolo usato destinato all'esportazione è conforme alle prescrizioni. Per tutelare l'ambiente e contribuire alla sicurezza stradale nei paesi terzi è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di stabilire le suddette prescrizioni.	(73) È importante che le autorità doganali possano effettuare controlli sui veicoli usati destinati all'esportazione a norma del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio. ***Sebbene non esistano attualmente condizioni specifiche per l'esportazione di veicoli usati dall'Unione, i paesi terzi hanno introdotto un numero sempre maggiore di condizioni specifiche sull'importazione di veicoli usati, come prescrizioni in relazione all'età e/o alle norme di emissione.*** Una quota considerevole dei veicoli usati esportati dall'Unione sono destinati a paesi in cui sono o potrebbero essere stabilite prescrizioni per l'importazione, ad esempio in base all'età o ***al limite di emissione*** del veicolo. È importante che, quando i paesi terzi comunicano ufficialmente alla Commissione le informazioni in merito a tali prescrizioni, le autorità doganali possano verificare elettronicamente e automaticamente, attraverso l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane, se un veicolo usato destinato all'esportazione è conforme alle prescrizioni. ***La Commissione dovrebbe pubblicare e rendere disponibili le informazioni relative a tali prescrizioni introdotte da paesi terzi.*** Per tutelare l'ambiente e contribuire alla sicurezza stradale nei paesi terzi è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione

europea al fine di stabilire le suddette prescrizioni.

[63] Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1).

[63] Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1).

Or. en

Emendamento 407
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 73

Testo della Commissione	*Emendamento*
(73) È importante che le autorità doganali possano effettuare controlli sui veicoli usati destinati all'esportazione a norma del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio***[63]***. Una quota considerevole dei veicoli usati esportati dall'Unione sono destinati a paesi in cui sono o potrebbero essere stabilite prescrizioni per l'importazione, ad esempio in base all'età o alle emissioni del veicolo. È importante che, quando i paesi terzi comunicano ufficialmente alla Commissione le informazioni in merito a tali prescrizioni, le autorità doganali possano verificare elettronicamente e automaticamente, attraverso l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane, se un veicolo usato destinato all'esportazione è conforme alle prescrizioni. Per tutelare l'ambiente e contribuire alla sicurezza stradale nei paesi terzi è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di stabilire le suddette prescrizioni.	(73) È importante che le autorità doganali possano effettuare controlli sui veicoli usati destinati all'esportazione a norma del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio. ***Dovrebbe essere designata pertanto una zona di controllo prioritaria che consenta l'effettuazione di controlli doganali rafforzati e un'azione coordinata tra le autorità doganali.*** Una quota considerevole dei veicoli usati esportati dall'Unione sono destinati a paesi in cui sono o potrebbero essere stabilite prescrizioni per l'importazione, ad esempio in base all'età o alle emissioni del veicolo. È importante che, quando i paesi terzi comunicano ufficialmente alla Commissione le informazioni in merito a tali prescrizioni, le autorità doganali possano verificare elettronicamente e automaticamente, attraverso l'ambiente dello sportello unico dell'Unione europea per le dogane ***o tramite specifici controlli doganali***, se un veicolo usato destinato all'esportazione è conforme alle prescrizioni. Per tutelare l'ambiente e contribuire alla sicurezza stradale nei paesi

terzi è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea al fine di stabilire le suddette prescrizioni.

[63] Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1).

[63] Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 269 del 10.10.2013, pag. 1).

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 76

Testo della Commissione	*Emendamento*
(76) Le ispezioni dovrebbero essere incentrate sul rispetto delle disposizioni relative all'esportazione dei veicoli usati e al trattamento dei veicoli fuori uso. Ogni anno le ispezioni dovrebbero riguardare almeno il 10 % degli impianti di trattamento e degli operatori autorizzati. Anche i siti dei riparatori-manutentori dovrebbero essere sottoposti a ispezione. Le ispezioni effettuate a norma del presente regolamento dovrebbero essere complementari a quelle sulla spedizione dei veicoli fuori uso, che sono disciplinate in modo esaustivo nel regolamento [OP: nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti].	(76) Le ispezioni dovrebbero essere incentrate sul rispetto delle disposizioni relative all'esportazione dei veicoli usati e al trattamento dei veicoli fuori uso. Ogni anno le ispezioni dovrebbero riguardare almeno il 10 % degli impianti di trattamento e degli operatori autorizzati. Anche i siti dei riparatori-manutentori***, i punti di raccolta e altri impianti e operatori economici che possono trattare veicoli fuori uso o vendere veicoli usati o loro pezzi di ricambio e componenti*** dovrebbero essere sottoposti a ispezione. Le ispezioni effettuate a norma del presente regolamento dovrebbero essere complementari a quelle sulla spedizione dei veicoli fuori uso, che sono disciplinate in modo esaustivo nel regolamento [OP: nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti].

Or. en

Emendamento 409
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 76

Testo della Commissione	*Emendamento*
(76) Le ispezioni dovrebbero essere incentrate sul rispetto delle disposizioni relative all'esportazione dei veicoli usati e al trattamento dei veicoli fuori uso. Ogni anno le ispezioni dovrebbero riguardare almeno il ***10*** % degli impianti di trattamento e degli operatori autorizzati. Anche i siti dei riparatori-manutentori dovrebbero essere sottoposti a ispezione. Le ispezioni effettuate a norma del presente regolamento dovrebbero essere complementari a quelle sulla spedizione dei veicoli fuori uso, che sono disciplinate in modo esaustivo nel regolamento [OP: nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti].	(76) Le ispezioni dovrebbero essere incentrate sul rispetto delle disposizioni relative all'esportazione dei veicoli usati e al trattamento dei veicoli fuori uso. Ogni anno le ispezioni dovrebbero riguardare almeno il ***20*** % degli impianti di trattamento e degli operatori autorizzati. Anche i siti dei riparatori-manutentori dovrebbero essere sottoposti a ispezione. Le ispezioni effettuate a norma del presente regolamento dovrebbero essere complementari a quelle sulla spedizione dei veicoli fuori uso, che sono disciplinate in modo esaustivo nel regolamento [OP: nuovo regolamento sulle spedizioni di rifiuti].

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 77

Testo della Commissione	*Emendamento*
(77) Gli Stati membri dovrebbero istituire meccanismi di cooperazione a livello nazionale e internazionale per poter svolgere le ispezioni in modo efficiente**.** I meccanismi dovrebbero consentire lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli, necessari per rintracciare i veicoli e verificare se essi sono stati trattati in modo adeguato quando diventano fuori uso.	(77) Gli Stati membri dovrebbero istituire meccanismi di cooperazione a livello nazionale e internazionale per poter svolgere le ispezioni in modo efficiente***, con l'obiettivo di facilitare la prevenzione e il rilevamento del trattamento illegale e l'esportazione di veicoli fuori uso e affrontare in modo permanente il problema dei "veicoli scomparsi".*** I

	meccanismi dovrebbero consentire lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli, necessari per rintracciare i veicoli e verificare se essi sono stati trattati in modo adeguato quando diventano fuori uso.

Or. en

Emendamento 411
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 78

Testo della Commissione	*Emendamento*
(78) Gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure di contrasto necessarie per combattere il trattamento illegale dei veicoli fuori uso, al fine di prevenire i danni all'ambiente o alla salute umana causati da tali attività. Qualsiasi ente o impresa che tratti veicoli fuori uso senza un'autorizzazione valida o in violazione delle condizioni o delle prescrizioni stabilite nell'autorizzazione dovrebbe pertanto essere sanzionato. Gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione anche altre misure per garantire l'effettiva conformità al presente regolamento, per esempio la revoca dell'autorizzazione o la sospensione delle attività dell'operatore.	(78) Gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure di contrasto necessarie per combattere il trattamento illegale dei veicoli fuori uso, al fine di prevenire i danni all'ambiente o alla salute umana causati da tali attività***, e per affrontare il problema dei veicoli scomparsi e dei veicoli esportati non conformi***. Qualsiasi ente o impresa che tratti veicoli fuori uso senza un'autorizzazione valida o in violazione delle condizioni o delle prescrizioni stabilite nell'autorizzazione dovrebbe pertanto essere sanzionato. Gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione anche altre misure per garantire l'effettiva conformità al presente regolamento, per esempio la revoca dell'autorizzazione o la sospensione delle attività dell'operatore.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 78

Testo della Commissione	*Emendamento*
(78) Gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure di contrasto necessarie per combattere il trattamento illegale dei veicoli fuori uso, al fine di prevenire i danni all'ambiente o alla salute ***umana*** causati da tali attività. Qualsiasi ente o impresa che tratti veicoli fuori uso senza un'autorizzazione valida o in violazione delle condizioni o delle prescrizioni stabilite nell'autorizzazione dovrebbe pertanto essere sanzionato. Gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione anche altre misure per garantire l'effettiva conformità al presente regolamento, per esempio la revoca dell'autorizzazione o la sospensione delle attività dell'operatore.	(78) Gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure di contrasto necessarie per combattere il trattamento illegale dei veicoli fuori uso, al fine di prevenire i danni all'ambiente o alla salute causati da tali attività. Qualsiasi ente o impresa che tratti veicoli fuori uso senza un'autorizzazione valida o in violazione delle condizioni o delle prescrizioni stabilite nell'autorizzazione dovrebbe pertanto essere sanzionato. Gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione anche altre misure per garantire l'effettiva conformità al presente regolamento, per esempio la revoca dell'autorizzazione o la sospensione delle attività dell'operatore.

Or. en

Emendamento 413
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta di regolamento
Considerando 75 bis (nuovo)

Testo della Commissione	*Emendamento*
	(78 bis) Al fine di garantire un'effettiva cooperazione tra gli Stati membri, la Commissione dovrebbe istituire e supervisionare una rete di coordinamento ai fini dell'applicazione. Tale rete dovrebbe mirare a discutere i problemi ricorrenti a livello di applicazione, scambiare le migliori pratiche ed esaminare un quadro armonizzato per l'adozione di misure correttive e di sanzioni.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 86

Testo della Commissione	*Emendamento*
(86) I veicoli scomparsi costituiscono uno dei principali problemi che ostacolano l'attuazione della direttiva 2000/53/CE. L'assenza di un sistema efficiente che consenta lo scambio di informazioni in tempo reale tra gli Stati membri sullo stato di immatricolazione dei veicoli rende più difficile la tracciabilità ed è considerata la causa dell'elevato numero di veicoli scomparsi nell'Unione. A tal fine la Commissione dovrebbe proporre una revisione della direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli[67]. La revisione dovrebbe imporre agli Stati membri di registrare in formato elettronico, per i veicoli immatricolati nel loro territorio, i dati che consentono di documentare adeguatamente i motivi dell'annullamento dell'immatricolazione del veicolo, specialmente se è stato trattato come veicolo fuori uso in un impianto di trattamento autorizzato, reimmatricolato in un altro Stato membro, esportato in un paese terzo o rubato. Inoltre, per prevenire la demolizione o l'esportazione illegali di veicoli la cui immatricolazione è stata temporaneamente annullata, i proprietari dovrebbero essere tenuti a comunicare tempestivamente qualunque cambiamento della proprietà all'autorità nazionale d'immatricolazione. Queste modifiche integrano e sviluppano le attuali prescrizioni, che obbligano gli Stati membri a registrare in formato elettronico i dati su tutti i veicoli immatricolati nel loro territorio.	(86) I veicoli scomparsi costituiscono uno dei principali problemi che ostacolano l'attuazione della direttiva 2000/53/CE. L'assenza di un sistema efficiente che consenta lo scambio di informazioni in tempo reale tra gli Stati membri sullo stato di immatricolazione dei veicoli rende più difficile la tracciabilità ed è considerata la causa dell'elevato numero di veicoli scomparsi nell'Unione. A tal fine la Commissione dovrebbe proporre***, entro un termine ragionevole,*** una revisione della direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli[67]. La revisione dovrebbe imporre agli Stati membri di registrare in formato elettronico, per i veicoli immatricolati nel loro territorio, i dati che consentono di documentare adeguatamente i motivi dell'annullamento dell'immatricolazione del veicolo, specialmente se è stato trattato come veicolo fuori uso in un impianto di trattamento autorizzato, reimmatricolato in un altro Stato membro, esportato in un paese terzo o rubato. Inoltre, per prevenire la demolizione o l'esportazione illegali di veicoli la cui immatricolazione è stata temporaneamente annullata, i proprietari dovrebbero essere tenuti a comunicare tempestivamente qualunque cambiamento della proprietà all'autorità nazionale d'immatricolazione. Queste modifiche integrano e sviluppano le attuali prescrizioni, che obbligano gli Stati membri a registrare in formato elettronico i dati su tutti i veicoli immatricolati nel loro territorio.
[67] Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del	[67] Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del

29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).	29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57).

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 87

Testo della Commissione	*Emendamento*
(87) Vista la necessità di garantire un livello elevato di protezione ambientale e di tenere conto dei progressi scientifici, è opportuno che la Commissione presenti al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento e sul suo impatto sul funzionamento del mercato interno e sull'ambiente. Nella relazione la Commissione dovrebbe includere una valutazione delle disposizioni relative alla progettazione dei nuovi veicoli, compresi gli obiettivi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, la gestione dei veicoli fuori uso, inclusi gli obiettivi di riciclaggio, e delle sanzioni, come anche una valutazione della necessità e della fattibilità di ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento a determinati veicoli di categoria L, ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi. La valutazione dovrebbe concentrarsi non solo sugli aspetti riguardanti il trattamento dei veicoli fuori uso, ma anche sulla rilevanza e sul valore aggiunto della definizione di specifiche di progettazione.	(87) Vista la necessità di garantire un livello elevato di protezione ambientale e di tenere conto dei progressi scientifici, è opportuno che la Commissione presenti al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento e sul suo impatto sul funzionamento del mercato interno e sull'ambiente. Nella relazione la Commissione dovrebbe includere una valutazione delle disposizioni relative alla progettazione dei nuovi veicoli, compresi gli obiettivi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, la gestione dei veicoli fuori uso, inclusi gli obiettivi di riciclaggio, e delle sanzioni, come anche una valutazione della necessità e della fattibilità di ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento a determinati veicoli di categoria L, ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi. La valutazione dovrebbe concentrarsi non solo sugli aspetti riguardanti il trattamento dei veicoli fuori uso, ma anche sulla rilevanza e sul valore aggiunto della definizione di specifiche di progettazione***, e sull'impatto delle misure volte a far fronte al problema dei "veicoli scomparsi" e in particolare sul trattamento illegale e l'esportazione dei veicoli fuori uso***.

Or. en

Emendamento 416
Laurent Castillo

Proposta di regolamento
Considerando 87

Testo della Commissione	*Emendamento*
(87) Vista la necessità di garantire un livello elevato di protezione ambientale e di tenere conto dei progressi scientifici, è opportuno che la Commissione presenti al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento e sul suo impatto sul funzionamento del mercato interno e sull'ambiente. Nella relazione la Commissione dovrebbe includere una valutazione delle disposizioni relative alla progettazione dei nuovi veicoli, compresi gli obiettivi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, la gestione dei veicoli fuori uso, inclusi gli obiettivi di riciclaggio, e delle sanzioni, come anche una valutazione della necessità e della fattibilità di ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento a determinati veicoli di categoria L, ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi. La valutazione dovrebbe concentrarsi non solo sugli aspetti riguardanti il trattamento dei veicoli fuori uso, ma anche sulla rilevanza e sul valore aggiunto della definizione di specifiche di progettazione.	(87) Vista la necessità di garantire un livello elevato di protezione ambientale e di tenere conto dei progressi scientifici, è opportuno che la Commissione presenti al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento e sul suo impatto sul funzionamento del mercato interno e sull'ambiente***, considerando anche le esportazioni e le spedizioni illegali***. Nella relazione la Commissione dovrebbe includere una valutazione delle disposizioni relative alla progettazione dei nuovi veicoli, compresi gli obiettivi di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità, la gestione dei veicoli fuori uso, inclusi gli obiettivi di riciclaggio, e delle sanzioni, come anche una valutazione della necessità e della fattibilità di ampliare l'ambito di applicazione del presente regolamento a determinati veicoli di categoria L, ai veicoli pesanti e ai loro rimorchi. La valutazione dovrebbe concentrarsi non solo sugli aspetti riguardanti il trattamento dei veicoli fuori uso, ma anche sulla rilevanza e sul valore aggiunto della definizione di specifiche di progettazione.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 95

Testo della Commissione	*Emendamento*
(95) È opportuno rinviare l'applicazione di tutte le disposizioni relative ai veicoli delle categorie ***L_3e-L_7***e, M_2, M_3, N_2, N_3 e O per concedere agli operatori tempo sufficiente per conformarsi alle nuove prescrizioni. Ciò è particolarmente importante per quanto riguarda le autorizzazioni degli impianti di trattamento autorizzati che sono in grado di effettuare la depurazione e l'ulteriore trattamento di tali veicoli.	(95) È opportuno rinviare l'applicazione di tutte le disposizioni relative ai veicoli delle categorie ***$L1e$-L_7***e, M_2, M_3, N_2, N_3 e O per concedere agli operatori tempo sufficiente per conformarsi alle nuove prescrizioni. Ciò è particolarmente importante per quanto riguarda le autorizzazioni degli impianti di trattamento autorizzati che sono in grado di effettuare la depurazione e l'ulteriore trattamento di tali veicoli.

Or. en

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

Proposta di regolamento
Considerando 97

Testo della Commissione	*Emendamento*
(97) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, ossia contribuire al funzionamento del mercato interno, prevenire e ridurre gli effetti negativi della gestione dei veicoli fuori uso e garantire un elevato livello di protezione della salute ***umana*** e dell'ambiente, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo dell'esigenza di armonizzazione, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso	(97) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, ossia contribuire al funzionamento del mercato interno, prevenire e ridurre gli effetti negativi della gestione dei veicoli fuori uso e garantire un elevato livello di protezione della salute e dell'ambiente, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo dell'esigenza di armonizzazione, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso

articolo,	articolo,

Or. en