Europos Parlamentas
2024-2029

Aplinkos, klimato ir maisto saugos komitetas
Vidaus rinkos ir vartotojų apsaugos komitetas

2023/0284(COD)

24.2.2025

PAKEITIMAI
212 - 418

Pranešimo projektas
Jens Gieseke, Paulius Saudargas
(PE768.004v01-00)

Transporto priemonių projektavimo žiediškumo reikalavimai ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymas ir iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2018/858 ir 2019/1020 ir panaikinamos direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB

Pasiūlymas dėl reglamento
(COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))

Pakeitimas 212
Laurent Castillo

Pasiūlymas dėl reglamento
1 nurodomoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 114 straipsnį,	atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 114 straipsnį ***ir 192 straipsnio 1 dalį, susijusius su šio reglamento 14–45, 46 ir 48 straipsniais***,

Or. en

Pakeitimas 213
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
1 nurodomoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 114 ***straipsnį***,	atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 114 ***ir 192 straipsnius***,

Or. en

Pagrindimas

Šiuo pasiūlymu sujungiami tipo patvirtinimą reglamentuojantys teisės aktai, kurių teisinis pagrindas yra 114 straipsnis, ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių teisės aktai, kurių teisinis pagrindas – 192 straipsnis. Todėl tikslinga nustatyti dvigubą teisinį pagrindą, kaip ir Baterijų reglamento atveju.

Pakeitimas 214
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
1 nurodomoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos	atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos

Sąjungos veikimo, ypač į jos 114 ***straipsnį***,	Sąjungos veikimo, ypač į jos 114 ***ir 192 straipsnius***,
	Or. en

Pakeitimas 215
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Pasiūlymas dėl reglamento
1 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(1) 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos ***komunikatas*** „Europos žaliasis kursas“[37] (toliau – Europos žaliasis kursas) ***yra Europos augimo strategija, kuria*** siekiama ***pertvarkyti Sąjungą į teisingą ir klestinčią visuomenę, pasižyminčią modernia, efektyviai*** išteklius ***naudojančia ir konkurencinga ekonomika, kurioje 2050 m. visai nebus grynojo išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio, o*** ekonomikos ***augimas bus atsietas nuo išteklių naudojimo***. ***Siekiant Sąjungos gaminių politika prisidėti prie išmetamo anglies dioksido kiekio mažinimo pasauliniu lygmeniu reikia užtikrinti, kad gaminiai, kuriais prekiaujama ir kurie parduodami Sąjungos rinkoje, būtų tvariai gauti, pagaminti ir apdoroti jų gyvavimo ciklo pabaigoje***;	(1) 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos ***komunikatu*** „Europos žaliasis kursas“[37] (toliau – Europos žaliasis kursas) siekiama ***sukurti tvaresnę ir efektyviau*** išteklius ***naudojančią ekonomiką, tačiau tai nėra įprasta augimo strategija, nes ja pirmenybė teikiama tvarumui ir reguliavimo intervencinėms priemonėms, o ne ekonomikos augimui, darbo vietų kūrimui ir pramonės konkurencingumui. Didžiausią susirūpinimą kelia jos poveikis Europos automobilių pramonei, kurioje griežti išmetamųjų teršalų kiekio tikslai ir įpareigojimai elektrifikacijos srityje daro didelį spaudimą automobilių gamintojams. Europos gamintojai susiduria su didele pasauline konkurencija, ypač Kinijos ir Jungtinių Amerikos Valstijų, kuriose valstybės subsidijos ir pramonės politika suteikia strateginių pranašumų. Didelės perėjimo prie elektra varomų transporto priemonių (EV) gamybos sąnaudos gali būti neproporcingai didelė našta mažosioms ir vidutinėms įmonėms (MVĮ) automobilių tiekimo grandinėje. Dėl šio pokyčio kyla pavojus prarasti darbo vietas ir sutrikdyti ekonominę veiklą, nes dėl reguliavimo neapibrėžtumo kyla papildomų su ilgalaikėmis investicijomis susijusių iššūkių. Be to, šiuo metu gamintojams, viršijantiems išmetamo CO_2 kiekio tikslus, vienai transporto priemonei gresia 95 EUR bauda už kiekvieną viršytą***

gramą, o tai pramonei gali kainuoti milijardus eurų. Nors šiomis baudomis siekiama mažinti išmetamųjų teršalų kiekį, jomis tik didinama sektoriaus finansinė našta, trukdoma investuoti į inovacijas ir mažinamas konkurencingumas. Nors aplinkos apsaugos aspektai yra svarbūs, politika turi būti rengiama taip, kad nepakenktų rinkos stiprumui, pramonės atsparumui ir įperkamumui vartotojams. Reikia subalansuoto požiūrio, kuriuo būtų skatinamos inovacijos ir tvarumas, kartu remiant ekonomikos ***augimą ir gerovę***. ***Peržiūrint Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (ENTP) direktyvą turėtų būti sustiprinti įsipareigojimai perdirbimo ir žiedinės ekonomikos srityse, kad būtų skatinamas gamintojų, tiekėjų, išmontuotojų, perdirbėjų, metalo laužo rinkų, vartotojų, reguliavimo institucijų, atliekų tvarkytojų, elektrinių transporto priemonių baterijų perdirbėjų ir logistikos paslaugų teikėjų konkurencingumas ir tvarus augimas, o ne nustatomos pernelyg didelės atitikties sąnaudos ar reguliavimo našta***;

---

[37] Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“ (COM(2019)640 *final*).

[37] Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“ (COM(2019)640 *final*).

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
1 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(1) 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikatas „Europos žaliasis kursas“[37] (toliau – Europos žaliasis kursas) yra Europos augimo strategija, kuria siekiama pertvarkyti Sąjungą į teisingą ir klestinčią visuomenę, pasižyminčią modernia, efektyviai išteklius naudojančia ir konkurencinga ekonomika, kurioje 2050 m. visai nebus grynojo išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio, o ekonomikos augimas bus atsietas nuo išteklių naudojimo***. Siekiant Sąjungos gaminių politika prisidėti prie išmetamo anglies dioksido kiekio mažinimo pasauliniu lygmeniu reikia užtikrinti, kad gaminiai, kuriais prekiaujama ir kurie parduodami Sąjungos rinkoje, būtų tvariai gauti, pagaminti ir apdoroti jų gyvavimo ciklo pabaigoje***;	(1) 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikatas „Europos žaliasis kursas“[37] (toliau – Europos žaliasis kursas) yra Europos augimo strategija, kuria siekiama pertvarkyti Sąjungą į teisingą ir klestinčią visuomenę, pasižyminčią modernia, efektyviai išteklius naudojančia ir konkurencinga ekonomika, kurioje***, neperžengiant planetos išgalių ribų, ne vėliau kaip*** 2050 m. visai nebus grynojo išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio ***(„poveikio klimatui neutralumas“)***, o ekonomikos augimas bus atsietas nuo išteklių naudojimo;
[37] Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“ (COM(2019)640 *final*).	[37] Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“ (COM(2019)640 *final*).

Or. en

Pakeitimas 217
Anja Arndt

Pasiūlymas dėl reglamento
1 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(1) 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikatas „Europos žaliasis kursas“[37] (toliau – Europos žaliasis kursas) yra Europos augimo strategija, kuria siekiama pertvarkyti Sąjungą į ***teisingą ir klestinčią visuomenę, pasižyminčią modernia,***	(1) 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikatas „Europos žaliasis kursas“[37] (toliau – Europos žaliasis kursas) yra Europos augimo ***mažinimo*** strategija, kuria siekiama pertvarkyti Sąjungą į ***mažos apimties pramonės ekonomiką, kurios***

efektyviai išteklius naudojančia ir konkurencinga ekonomika, kurioje 2050 m. visai nebus grynojo išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio, ***o ekonomikos augimas bus atsietas nuo išteklių naudojimo***. ***Siekiant*** Sąjungos ***gaminių politika prisidėti prie*** išmetamo ***anglies dioksido*** kiekio ***mažinimo pasauliniu lygmeniu reikia užtikrinti, kad gaminiai, kuriais prekiaujama ir kurie parduodami Sąjungos rinkoje, būtų tvariai gauti, pagaminti ir apdoroti jų gyvavimo ciklo pabaigoje***;	***visuomenė vis labiau skursta ir*** kurioje 2050 m. visai nebus grynojo išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio, ***tikslingai mažinant gamybą ir vartojimą***. ***Dėl*** Sąjungos ***ekonomikos politikos reikalingi gaminiai bus gaminami trečiosiose šalyse, ir juos reikės importuoti. Todėl nesitikima reikšmingo*** išmetamo ***anglies dioksido*** kiekio ***sumažėjimo***;
[37] Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“ (COM(2019) 640 *final*).	[37] Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“ (COM(2019) 640 *final*).

Or. de

Pakeitimas 218
Beatrice Timgren

Pasiūlymas dėl reglamento
2 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(2) automobilių sektorius labai prisideda prie energijos ir materialinių išteklių naudojimo Sąjungoje, o dėl to ir prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo. Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių gamyba trečiosiose šalyse prisideda prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo pasaulyje, o tai savo ruožtu daro neigiamą poveikį aplinkai Sąjungoje. ***Perėjimas nuo iškastinio kuro naudojimo transporto priemonėse prie nulinės taršos judumo, kaip numatyta pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinyje, yra viena iš būtinųjų sąlygų norint pasiekti poveikio klimatui***	(2) automobilių sektorius labai prisideda prie energijos ir materialinių išteklių naudojimo Sąjungoje, o dėl to ir prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo. Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių gamyba trečiosiose šalyse prisideda prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo pasaulyje, o tai savo ruožtu daro neigiamą poveikį aplinkai Sąjungoje. ***Tikrai žiedinėje ekonomikoje pirmenybė turėtų būti teikiama transporto priemonių eksploatavimo trukmės pailginimui, pakartotiniam dalių naudojimui ir remontui, o ne ankstyvam atidavimui į metalo laužą. Skatinant***

neutralumo tikslą 2050 m. Dėl to sumažės automobilių sektoriuje išmetamas ŠESD kiekis, susijęs su transporto priemonių naudojimo etapu. Automobilių pramonė yra viena didžiausių pirminio aliuminio, plieno ir plastiko naudotojų – šios žaliavos naudojamos naujų Sąjungos rinkai teikiamų transporto priemonių gamybai. Tai gali turėti didelį poveikį aplinkai, susijusį su energija, reikalinga šioms žaliavoms išgauti ir perdirbti. Su naujų transporto priemonių gamyba susijęs aplinkosauginis pėdsakas galėtų padidėti dėl vykdomo automobilių parko elektrifikavimo, taip pat dėl platesnio elektronikos naudojimo būsimuose modeliuose – abiem atvejais reikia daug svarbiausiųjų ir strateginių žaliavų bei tauriųjų metalų, pavyzdžiui, vario ir retųjų žemių elementų. Dėl šių pokyčių poveikis aplinkai gamybos etape gali būti didesnis nei transporto priemonių naudojimo etape. Be to, dabartiniai Sąjungos teisės reikalavimai dėl atliekų tvarkymo lemia neoptimalų išteklių atgavimą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, todėl yra didelis potencialas padidinti pakartotinai naudojamų, perdaromų, atnaujinamų ar perdirbamų dalių, komponentų ir medžiagų, gautų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kiekį ir kokybę. Siekiant spręsti šį poveikį aplinkai ir prisidėti prie sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, būtina gerinti bendrosios rinkos veikimą ir paspartinti automobilių pramonės perėjimą prie žiedinės ekonomikos. Tai atitinka 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatą dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“[38], kuriame raginama peržiūrėti galiojančias taisykles siekiant skatinti žiedinei ekonomikai labiau pritaikytus verslo modelius susiejant projektavimo aspektus su eksploatuoti netinkamų transporto atsakingą veikiančių naudotų transporto priemonių atnaujinimą ir eksportą, o ne nustatant griežtą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių klasifikaciją, galima pasiekti geresnių rezultatų aplinkos apsaugos srityje, nes sumažės naujų transporto priemonių gamybos poreikis ir susidarys mažiau atliekų;

priemonių apdorojimu, apsvarstyti privalomos perdirbtųjų medžiagų dalies taisykles ir pagerinti perdirbimo našumą. Taryba[39] ir Parlamentas[40] taip pat pabrėžė, kad reikia naujų šiuos klausimus reglamentuojančių Sąjungos taisyklių, kurios pakeistų esamas transporto priemonių tipo patvirtinimui taikomas taisykles dėl tinkamumo pakartotinai naudoti, perdirbamumo ir atgaunamumo bei dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių;

---

[38] 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“ (COM(2020) 98 *final*).

[39] 2020 m. gruodžio 17 d. Tarybos išvados „Žiedinio ir žalio atsigavimo užtikrinimas“.

[40] 2021 m. vasario 10 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano.

---

[38] 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“ (COM(2020) 98 *final*).

[39] 2020 m. gruodžio 17 d. Tarybos išvados „Žiedinio ir žalio atsigavimo užtikrinimas“.

[40] 2021 m. vasario 10 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano.

Or. en

Pakeitimas 219
Anja Arndt

Pasiūlymas dėl reglamento
2 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(2) automobilių sektorius ***labai*** prisideda prie energijos ir materialinių išteklių naudojimo Sąjungoje***, o dėl to ir prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo. Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių gamyba trečiosiose šalyse prisideda prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo pasaulyje, o tai***	(2) automobilių sektorius prisideda prie energijos ir materialinių išteklių naudojimo Sąjungoje. Perėjimas nuo iškastinio kuro naudojimo transporto priemonėse prie nulinės taršos judumo, kaip numatyta pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinyje, yra ***piliečių apgaudinėjimas. Nėra nulinės taršos***

savo ruožtu daro neigiamą poveikį aplinkai Sąjungoje. Perėjimas nuo iškastinio kuro naudojimo transporto priemonėse prie nulinės taršos judumo, kaip numatyta pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinyje, yra ***viena iš būtinųjų sąlygų norint pasiekti poveikio klimatui neutralumo tikslą 2050 m. Dėl to sumažės automobilių sektoriuje išmetamas ŠESD kiekis, susijęs su transporto priemonių naudojimo etapu***. Automobilių pramonė yra viena didžiausių pirminio aliuminio, ***plieno*** ir plastiko naudotojų – šios žaliavos naudojamos naujų Sąjungos rinkai teikiamų transporto priemonių gamybai. Tai ***gali turėti*** didelį poveikį aplinkai, susijusį su ***energija, reikalinga šioms žaliavoms išgauti ir perdirbti***. Su naujų transporto priemonių gamyba susijęs aplinkosauginis pėdsakas galėtų padidėti dėl vykdomo automobilių parko elektrifikavimo, taip pat dėl platesnio elektronikos naudojimo būsimuose modeliuose – ***abiem atvejais*** reikia daug svarbiausiųjų ir strateginių žaliavų bei tauriųjų metalų, pavyzdžiui, vario ir retųjų žemių elementų. Dėl šių pokyčių poveikis aplinkai gamybos etape gali būti didesnis nei transporto priemonių naudojimo etape. ***Be to, dabartiniai Sąjungos teisės reikalavimai dėl atliekų tvarkymo lemia neoptimalų išteklių atgavimą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, todėl yra didelis potencialas padidinti pakartotinai naudojamų, perdaromų, atnaujinamų ar perdirbamų dalių, komponentų ir medžiagų, gautų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kiekį ir kokybę.*** Siekiant ***spręsti šį poveikį aplinkai ir prisidėti prie sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo***, būtina ***gerinti*** bendrosios rinkos veikimą ir ***paspartinti*** automobilių pramonės perėjimą prie žiedinės ekonomikos***. Tai atitinka 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatą dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama judumo. Elektrinės transporto priemonės taip pat teršia aplinką gamybos, elektros generavimo ir perdirbimo metu***. ***Naujų elektrinių*** automobilių pramonė yra viena didžiausių pirminio aliuminio, ***retųjų žemių elementų*** ir plastiko naudotojų – šios žaliavos naudojamos naujų Sąjungos rinkai teikiamų transporto priemonių gamybai. Tai ***daro*** didelį poveikį aplinkai, susijusį su ***šių žaliavų išgavimu ir perdirbimu***. Su naujų transporto priemonių gamyba susijęs aplinkosauginis pėdsakas galėtų padidėti dėl vykdomo automobilių parko elektrifikavimo, taip pat dėl platesnio elektronikos naudojimo būsimuose modeliuose – ***elektriniams automobiliams*** reikia daug svarbiausiųjų ir strateginių žaliavų bei tauriųjų metalų, pavyzdžiui, vario ir retųjų žemių elementų. Dėl šių pokyčių poveikis aplinkai gamybos etape gali būti didesnis nei transporto priemonių naudojimo etape. Siekiant ***išlaikyti automobilių pramonę ir piliečių judumą***, būtina ***užtikrinti*** bendrosios rinkos veikimą ***laisvos rinkos ekonomikos sąlygomis*** ir ***remti*** automobilių pramonės perėjimą prie žiedinės ekonomikos***. Paaiškėjo, kad priverstinis perėjimas prie elektrinių automobilių yra kenksmingas aplinkai, darbuotojams, perdirbantiems retuosius žemių elementus, ir biudžetams, gaunantiems mažai įplaukų. Sumažinus reguliavimą, automobilių sektoriaus inovacijos gali skatinti atsakingą pakartotinį naudojimą, perdirbimą ir atliekų tvarkymą***;

švaresnės ir konkurencingesnės Europos“[38], kuriame raginama peržiūrėti galiojančias taisykles siekiant skatinti žiedinei ekonomikai labiau pritaikytus verslo modelius susiejant projektavimo aspektus su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu, apsvarstyti privalomos perdirbtųjų medžiagų dalies taisykles ir pagerinti perdirbimo našumą. Taryba[39] ir Parlamentas[40] taip pat pabrėžė, kad reikia naujų šiuos klausimus reglamentuojančių Sąjungos taisyklių, kurios pakeistų esamas transporto priemonių tipo patvirtinimui taikomas taisykles dėl tinkamumo pakartotinai naudoti, perdirbamumo ir atgaunamumo bei dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių;

---

[38] 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“ (COM(2020) 98 *final*).

[39] 2020 m. gruodžio 17 d. Tarybos išvados „Žiedinio ir žalio atsigavimo užtikrinimas“.

[40] 2021 m. vasario 10 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano.

---

[38] 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“ (COM(2020) 98 *final*).

[39] 2020 m. gruodžio 17 d. Tarybos išvados „Žiedinio ir žalio atsigavimo užtikrinimas“.

[40] 2021 m. vasario 10 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano.

Or. de

Pakeitimas 220
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
2 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(2) automobilių sektorius labai	(2) automobilių sektorius labai

prisideda prie energijos ir materialinių išteklių naudojimo Sąjungoje, o dėl to ir prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo. Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių gamyba trečiosiose šalyse prisideda prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo pasaulyje, o tai savo ruožtu daro neigiamą poveikį aplinkai Sąjungoje. Perėjimas nuo iškastinio kuro naudojimo transporto priemonėse prie nulinės taršos judumo, kaip numatyta pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinyje, yra viena iš būtinųjų sąlygų norint pasiekti poveikio klimatui neutralumo tikslą 2050 m. Dėl to sumažės automobilių sektoriuje išmetamas ŠESD kiekis, susijęs su transporto priemonių naudojimo etapu. Automobilių pramonė yra viena didžiausių pirminio aliuminio, plieno ir plastiko naudotojų – šios žaliavos naudojamos naujų Sąjungos rinkai teikiamų transporto priemonių gamybai. Tai gali turėti didelį poveikį aplinkai, susijusį su energija, reikalinga šioms žaliavoms išgauti ir perdirbti. Su naujų transporto priemonių gamyba susijęs aplinkosauginis pėdsakas galėtų padidėti dėl vykdomo automobilių parko elektrifikavimo, taip pat dėl platesnio elektronikos naudojimo ***būsimuose modeliuose*** – ***abiem atvejais*** reikia daug svarbiausiųjų ir strateginių žaliavų bei tauriųjų metalų, pavyzdžiui, vario ir retųjų žemių elementų. Dėl šių pokyčių poveikis aplinkai gamybos etape gali būti didesnis nei transporto priemonių naudojimo etape. Be to, dabartiniai Sąjungos teisės reikalavimai dėl atliekų tvarkymo lemia neoptimalų išteklių atgavimą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, todėl yra didelis potencialas padidinti pakartotinai naudojamų, perdaromų, atnaujinamų ar perdirbamų dalių, komponentų ir medžiagų, gautų iš ***eksploatuoti netinkamų*** transporto priemonių, kiekį ir kokybę. Siekiant spręsti šį poveikį aplinkai ***ir*** prisidėti prie sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, būtina gerinti bendrosios

prisideda prie energijos ir materialinių išteklių naudojimo Sąjungoje, o dėl to ir prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo. Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių gamyba trečiosiose šalyse prisideda prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo pasaulyje, o tai savo ruožtu daro neigiamą poveikį aplinkai Sąjungoje. Perėjimas nuo iškastinio kuro naudojimo transporto priemonėse prie nulinės taršos judumo, kaip numatyta pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinyje, yra viena iš būtinųjų sąlygų norint pasiekti poveikio klimatui neutralumo tikslą 2050 m. Dėl to sumažės automobilių sektoriuje išmetamas ŠESD kiekis, susijęs su transporto priemonių naudojimo etapu. ***Tačiau dėl to, kad vis dažniau naudojamos remontui trukdančios medžiagos ir metodai, nėra atsarginių dalių ir programinės įrangos atnaujinimų ir Sąjungos teisėje nenumatyta priemonių, kuriomis būtų skatinamas transporto priemonių dalių ir komponentų remontas, perdirbimas, atnaujinimas, modifikavimas ir keitimas, transporto priemonių naudojimo etapu jų žiediškumas yra mažas ir dėl to jos anksčiau laiko pasensta.*** Automobilių pramonė yra viena didžiausių pirminio aliuminio, plieno ir plastiko naudotojų – šios žaliavos naudojamos naujų Sąjungos rinkai teikiamų transporto priemonių gamybai. Tai gali turėti didelį poveikį aplinkai, susijusį su energija, reikalinga šioms žaliavoms išgauti ir perdirbti. Su naujų transporto priemonių gamyba susijęs aplinkosauginis pėdsakas galėtų padidėti dėl vykdomo automobilių parko elektrifikavimo***, vis didėjančio transporto priemonių skaičiaus, vis didesnių ir sunkesnių transporto priemonių***, taip pat dėl platesnio elektronikos naudojimo ***ir sudėtingumo*** – reikia daug svarbiausiųjų ir strateginių žaliavų bei tauriųjų metalų, pavyzdžiui, vario ir retųjų žemių elementų***, kuriuos tiekia tik viena ar kelios šalys***. Dėl šių pokyčių poveikis aplinkai gamybos etape gali būti didesnis nei transporto

rinkos veikimą ir paspartinti automobilių pramonės perėjimą prie žiedinės ekonomikos. Tai atitinka 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatą dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“[38], kuriame raginama peržiūrėti galiojančias taisykles siekiant skatinti žiedinei ekonomikai labiau pritaikytus verslo modelius susiejant projektavimo aspektus su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu, apsvarstyti privalomos perdirbtųjų medžiagų dalies taisykles ir pagerinti perdirbimo našumą. Taryba[39] ir Parlamentas[40] taip pat pabrėžė, kad reikia naujų šiuos klausimus reglamentuojančių Sąjungos taisyklių, kurios pakeistų esamas transporto priemonių tipo patvirtinimui taikomas taisykles dėl tinkamumo pakartotinai naudoti, perdirbamumo ir atgaunamumo bei dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių;

priemonių naudojimo etape***, o absoliučiais skaičiais – vis didesnis, be to, pramonė galėtų tapti vis labiau priklausoma nuo importuojamų ypatingos svarbos žaliavų, pažeidžiama dėl tiekimo sutrikimų, ir taip prarasti konkurencingumą***. Be to, dabartiniai Sąjungos teisės reikalavimai dėl atliekų tvarkymo lemia neoptimalų išteklių atgavimą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, todėl yra didelis potencialas padidinti ***remontuojamų,*** pakartotinai naudojamų, perdaromų, atnaujinamų***, modifikuojamų*** ar perdirbamų dalių, komponentų ir medžiagų, gautų iš transporto priemonių ***jų naudojimo etapu ir gyvavimo ciklo pabaigoje***, kiekį ir kokybę. Siekiant spręsti šį poveikį aplinkai***,*** prisidėti prie sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ***ir remti konkurencingumą, didinant automobilių pramonės atsparumą***, būtina gerinti bendrosios rinkos veikimą ir paspartinti automobilių pramonės perėjimą prie žiedinės ekonomikos. Tai atitinka 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatą dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“, kuriame raginama peržiūrėti galiojančias taisykles siekiant skatinti žiedinei ekonomikai labiau pritaikytus verslo modelius susiejant projektavimo aspektus su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu, apsvarstyti privalomos perdirbtųjų medžiagų dalies taisykles ir pagerinti perdirbimo našumą. ***Tai taip pat atitinka Reglamentą (ES) Nr. 2024/1252, kuriuo nustatoma saugaus ir tvaraus ypatingos svarbos žaliavų tiekimo užtikrinimo sistema.*** Taryba ir Parlamentas taip pat pabrėžė, kad reikia naujų šiuos klausimus reglamentuojančių Sąjungos taisyklių, kurios pakeistų esamas transporto priemonių tipo patvirtinimui taikomas taisykles dėl tinkamumo pakartotinai naudoti, perdirbamumo ir atgaunamumo bei dėl eksploatuoti netinkamų transporto

priemonių;

[38] 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“ (COM(2020) 98 *final*).

[39] 2020 m. gruodžio 17 d. Tarybos išvados „Žiedinio ir žalio atsigavimo užtikrinimas“.

[40] 2021 m. vasario 10 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano.

Or. en

Pakeitimas 221
Sirpa Pietikäinen

Pasiūlymas dėl reglamento
2 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(2) automobilių sektorius labai prisideda prie energijos ir materialinių išteklių naudojimo Sąjungoje, o dėl to ir prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo. Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių gamyba trečiosiose šalyse prisideda prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo pasaulyje, o tai savo ruožtu daro neigiamą poveikį aplinkai Sąjungoje. Perėjimas nuo iškastinio kuro naudojimo transporto priemonėse prie nulinės taršos judumo, kaip numatyta pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinyje, yra viena iš būtinųjų sąlygų norint pasiekti poveikio klimatui neutralumo tikslą 2050 m. Dėl to sumažės automobilių sektoriuje išmetamas ŠESD kiekis, susijęs su transporto priemonių naudojimo etapu. Automobilių pramonė	(2) ***Europos Sąjunga labai priklausoma nuo importuojamų medžiagų. Siekdama padidinti strateginį savarankiškumą ir sumažinti priklausomybę nuo trečiųjų šalių, ES turi geriau naudoti išteklius ir energiją. Siekdama spręsti šiuos iššūkius, ES turi imtis būtinų veiksmų, kad būtų užtikrintas medžiagų žiediškumas uždarose grandinėse, didinant išteklių ir energijos vartojimo efektyvumą ir laikantis pakopinio principo, projektavimo principo, kuriuo užtikrinama, kad nebūtų atliekų, atliekų hierarchijos ir bendrųjų žiediškumo principų. Tai taip pat bus naudinga Europos pramonės sektoriams, padidins tvarų konkurencingumą ir sukurs tvarius verslo modelius naujam ekonomikos augimui.*** automobilių

yra viena didžiausių pirminio aliuminio, plieno ir plastiko naudotojų – šios žaliavos naudojamos naujų Sąjungos rinkai teikiamų transporto priemonių gamybai. Tai gali turėti didelį poveikį aplinkai, susijusį su energija, reikalinga šioms žaliavoms išgauti ir perdirbti. Su naujų transporto priemonių gamyba susijęs aplinkosauginis pėdsakas galėtų padidėti dėl vykdomo automobilių parko elektrifikavimo, taip pat dėl platesnio elektronikos naudojimo būsimuose modeliuose – abiem atvejais reikia daug svarbiausiųjų ir strateginių žaliavų bei tauriųjų metalų, pavyzdžiui, vario ir retųjų žemių elementų. Dėl šių pokyčių poveikis aplinkai gamybos etape gali būti didesnis nei transporto priemonių naudojimo etape. Be to, dabartiniai Sąjungos teisės reikalavimai dėl atliekų tvarkymo lemia neoptimalų išteklių atgavimą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, todėl yra didelis potencialas padidinti pakartotinai naudojamų, perdaromų, atnaujinamų ar perdirbamų dalių, komponentų ir medžiagų, gautų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kiekį ir kokybę. Siekiant spręsti šį poveikį aplinkai ir prisidėti prie sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, būtina gerinti bendrosios rinkos veikimą ir paspartinti automobilių pramonės perėjimą prie žiedinės ekonomikos. Tai atitinka 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatą dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“[38], kuriame raginama peržiūrėti galiojančias taisykles siekiant skatinti žiedinei ekonomikai labiau pritaikytus verslo modelius susiejant projektavimo aspektus su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu, apsvarstyti privalomos perdirbtųjų medžiagų dalies taisykles ir pagerinti perdirbimo našumą. Taryba[39] ir Parlamentas[40] taip pat pabrėžė, kad reikia naujų šiuos klausimus reglamentuojančių

sektorius labai prisideda prie energijos ir materialinių išteklių naudojimo Sąjungoje, o dėl to ir prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo. Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių gamyba trečiosiose šalyse prisideda prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo pasaulyje, o tai savo ruožtu daro neigiamą poveikį aplinkai Sąjungoje. Perėjimas nuo iškastinio kuro naudojimo transporto priemonėse prie nulinės taršos judumo, kaip numatyta pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinyje, yra viena iš būtinųjų sąlygų norint pasiekti poveikio klimatui neutralumo tikslą 2050 m. Dėl to sumažės automobilių sektoriuje išmetamas ŠESD kiekis, susijęs su transporto priemonių naudojimo etapu. Automobilių pramonė yra viena didžiausių pirminio aliuminio, plieno ir plastiko naudotojų – šios žaliavos naudojamos naujų Sąjungos rinkai teikiamų transporto priemonių gamybai. Tai gali turėti didelį poveikį aplinkai, susijusį su energija, reikalinga šioms žaliavoms išgauti ir perdirbti. Su naujų transporto priemonių gamyba susijęs aplinkosauginis pėdsakas galėtų padidėti dėl vykdomo automobilių parko elektrifikavimo, taip pat dėl platesnio elektronikos naudojimo būsimuose modeliuose – abiem atvejais reikia daug svarbiausiųjų ir strateginių žaliavų bei tauriųjų metalų, pavyzdžiui, vario ir retųjų žemių elementų. Dėl šių pokyčių poveikis aplinkai gamybos etape gali būti didesnis nei transporto priemonių naudojimo etape. Be to, dabartiniai Sąjungos teisės reikalavimai dėl atliekų tvarkymo lemia neoptimalų išteklių atgavimą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, todėl yra didelis potencialas padidinti pakartotinai naudojamų, perdaromų, atnaujinamų ar perdirbamų dalių, komponentų ir medžiagų, gautų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kiekį ir kokybę. Siekiant spręsti šį poveikį aplinkai ir prisidėti prie sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, būtina gerinti bendrosios

Sąjungos taisyklių, kurios pakeistų esamas transporto priemonių tipo patvirtinimui taikomas taisykles dėl tinkamumo pakartotinai naudoti, perdirbamumo ir atgaunamumo bei dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių;	rinkos veikimą ir paspartinti automobilių pramonės perėjimą prie žiedinės ekonomikos. Tai atitinka 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatą dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“[38], kuriame raginama peržiūrėti galiojančias taisykles siekiant skatinti žiedinei ekonomikai labiau pritaikytus verslo modelius susiejant projektavimo aspektus su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu, apsvarstyti privalomos perdirbtųjų medžiagų dalies taisykles ir pagerinti perdirbimo našumą. Taryba[39] ir Parlamentas[40] taip pat pabrėžė, kad reikia naujų šiuos klausimus reglamentuojančių Sąjungos taisyklių, kurios pakeistų esamas transporto priemonių tipo patvirtinimui taikomas taisykles dėl tinkamumo pakartotinai naudoti, perdirbamumo ir atgaunamumo bei dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių;
[38] 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“ (COM(2020) 98 *final*).	[38] 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“ (COM(2020) 98 *final*).
[39] 2020 m. gruodžio 17 d. Tarybos išvados „Žiedinio ir žalio atsigavimo užtikrinimas“.	[39] 2020 m. gruodžio 17 d. Tarybos išvados „Žiedinio ir žalio atsigavimo užtikrinimas“.
[40] 2021 m. vasario 10 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano.	[40] 2021 m. vasario 10 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano.
	Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
2 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(2) automobilių sektorius labai prisideda prie energijos ir materialinių išteklių naudojimo Sąjungoje, o dėl to ir prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo. Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių gamyba trečiosiose šalyse prisideda prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo pasaulyje, o tai savo ruožtu daro neigiamą poveikį aplinkai Sąjungoje***. Perėjimas nuo iškastinio kuro naudojimo transporto priemonėse prie nulinės taršos judumo, kaip numatyta pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinyje, yra viena iš būtinųjų sąlygų norint pasiekti poveikio klimatui neutralumo tikslą 2050 m. Dėl to sumažės automobilių sektoriuje išmetamas ŠESD kiekis, susijęs su transporto priemonių naudojimo etapu***. Automobilių pramonė yra viena didžiausių pirminio aliuminio, plieno ir plastiko naudotojų – šios žaliavos naudojamos naujų Sąjungos rinkai teikiamų transporto priemonių gamybai. Tai gali turėti didelį poveikį aplinkai, susijusį su energija, reikalinga šioms žaliavoms išgauti ir perdirbti. Su naujų transporto priemonių gamyba susijęs aplinkosauginis pėdsakas galėtų padidėti dėl vykdomo automobilių parko elektrifikavimo, taip pat dėl platesnio elektronikos naudojimo būsimuose modeliuose – abiem atvejais reikia daug svarbiausiųjų ir strateginių žaliavų bei tauriųjų metalų, pavyzdžiui, vario ir retųjų žemių elementų. Dėl šių pokyčių poveikis aplinkai gamybos etape gali būti didesnis nei transporto priemonių naudojimo etape. Be to, dabartiniai Sąjungos teisės reikalavimai dėl atliekų tvarkymo lemia neoptimalų išteklių atgavimą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, todėl yra didelis potencialas padidinti pakartotinai naudojamų, perdaromų, atnaujinamų ar perdirbamų	(2) automobilių sektorius labai prisideda prie energijos ir materialinių išteklių naudojimo Sąjungoje, o dėl to ir prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo. Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių gamyba trečiosiose šalyse prisideda prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo pasaulyje, o tai savo ruožtu daro neigiamą poveikį aplinkai Sąjungoje. Automobilių pramonė yra viena didžiausių pirminio aliuminio, plieno ir plastiko naudotojų – šios žaliavos naudojamos naujų Sąjungos rinkai teikiamų transporto priemonių gamybai. Tai gali turėti didelį poveikį aplinkai, susijusį su energija, reikalinga šioms žaliavoms išgauti ir perdirbti. Su naujų transporto priemonių gamyba susijęs aplinkosauginis pėdsakas galėtų padidėti dėl vykdomo automobilių parko elektrifikavimo, taip pat dėl platesnio elektronikos naudojimo būsimuose modeliuose – abiem atvejais reikia daug svarbiausiųjų ir strateginių žaliavų bei tauriųjų metalų, pavyzdžiui, vario ir retųjų žemių elementų. Dėl šių pokyčių poveikis aplinkai gamybos etape gali būti didesnis nei transporto priemonių naudojimo etape. Be to, dabartiniai Sąjungos teisės reikalavimai dėl atliekų tvarkymo lemia neoptimalų išteklių atgavimą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, todėl yra didelis potencialas padidinti pakartotinai naudojamų, perdaromų, atnaujinamų ar perdirbamų dalių, komponentų ir medžiagų, gautų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kiekį ir kokybę. Siekiant spręsti šį poveikį aplinkai ir prisidėti prie sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, būtina gerinti bendrosios rinkos veikimą ir paspartinti automobilių pramonės perėjimą prie žiedinės ekonomikos. Tai atitinka 2020 m. kovo

dalių, komponentų ir medžiagų, gautų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kiekį ir kokybę. Siekiant spręsti šį poveikį aplinkai ir prisidėti prie sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, būtina gerinti bendrosios rinkos veikimą ir paspartinti automobilių pramonės perėjimą prie žiedinės ekonomikos. Tai atitinka 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatą dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“[38], kuriame raginama peržiūrėti galiojančias taisykles siekiant skatinti žiedinei ekonomikai labiau pritaikytus verslo modelius susiejant projektavimo aspektus su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu, apsvarstyti privalomos perdirbtųjų medžiagų dalies taisykles ir pagerinti perdirbimo našumą. Taryba[39] ir Parlamentas[40] taip pat pabrėžė, kad reikia naujų šiuos klausimus reglamentuojančių Sąjungos taisyklių, kurios pakeistų esamas transporto priemonių tipo patvirtinimui taikomas taisykles dėl tinkamumo pakartotinai naudoti, perdirbamumo ir atgaunamumo bei dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių;

11 d. Komisijos komunikatą dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“[38], kuriame raginama peržiūrėti galiojančias taisykles siekiant skatinti žiedinei ekonomikai labiau pritaikytus verslo modelius susiejant projektavimo aspektus su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu, apsvarstyti privalomos perdirbtųjų medžiagų dalies taisykles ir pagerinti perdirbimo našumą. Taryba[39] ir Parlamentas[40] taip pat pabrėžė, kad reikia naujų šiuos klausimus reglamentuojančių Sąjungos taisyklių, kurios pakeistų esamas transporto priemonių tipo patvirtinimui taikomas taisykles dėl tinkamumo pakartotinai naudoti, perdirbamumo ir atgaunamumo bei dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių;

---

[38] 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“ (COM(2020) 98 *final*).

[39] 2020 m. gruodžio 17 d. Tarybos išvados „Žiedinio ir žalio atsigavimo užtikrinimas“.

[40] 2021 m. vasario 10 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano.

[38] 2020 m. kovo 11 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“ (COM(2020) 98 *final*).

[39] 2020 m. gruodžio 17 d. Tarybos išvados „Žiedinio ir žalio atsigavimo užtikrinimas“.

[40] 2021 m. vasario 10 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl naujo žiedinės ekonomikos veiksmų plano.

Or. fr

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

Pasiūlymas dėl reglamento
3 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(3) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2000/53/EB[41] nustatomi suderinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo reikalavimai ir transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo tikslai. Joje nustatytos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo pareigos ir ekonominės veiklos vykdytojų pareigos, visų pirma apribojant sunkiųjų metalų naudojimą transporto priemonėse. Ja taip pat nustatomos pagrindinės taisyklės dėl didesnės gamintojo atsakomybės, pagal kurias transporto priemonių gamintojai turi padengti dalį eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo išlaidų;	(3) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2000/53/EB[41] nustatomi suderinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo reikalavimai ir transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo tikslai. Joje nustatytos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo pareigos ir ekonominės veiklos vykdytojų pareigos, visų pirma apribojant sunkiųjų metalų naudojimą transporto priemonėse. Ja taip pat nustatomos pagrindinės taisyklės dėl didesnės gamintojo atsakomybės, pagal kurias transporto priemonių gamintojai turi padengti dalį eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo išlaidų***. Pagal SESV 191 straipsnio 2 dalyje įtvirtintą principą „teršėjas moka“ gamintojai turėtų prisiimti finansinę ir veiklos atsakomybę už tinkamą jų rinkai tiekiamų transporto priemonių tvarkymą, užtikrindami, kad su gyvavimo ciklo pabaigos išlaidų tvarkymu susijusios išlaidos nebūtų perkeltos vartotojams, valdžios institucijoms ar atliekų tvarkymo tarnyboms. Labai svarbu stiprinti didesnę gamintojo atsakomybę siekiant skatinti žiediškumą, skatinti tvarų dizainą ir užkirsti kelią išoriniam poveikiui aplinkai***;
[41] 2000 m. rugsėjo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EC dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (OL L 269, 2000 10 21, p. 34).	[41] 2000 m. rugsėjo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/53/EC dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių (OL L 269, 2000 10 21, p. 34).

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
4 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(4) savo pateiktame Direktyvos 2000/53/EB[42] vertinime Komisija pabrėžė, kad šia direktyva veiksmingai įgyvendinta daugelis pradinių jos tikslų, visų pirma iš transporto priemonių pašalinti kadmį, šviną, gyvsidabrį ir šešiavalentį chromą, padidinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo taškų skaičių ir pasiekti atgavimo ir perdirbimo tikslus. Tačiau atlikus vertinimą nustatyta, kad šia direktyva nepakankamai sprendžiami svarbūs klausimai, susiję su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimu, ir ja nebegali būti užtikrinta aukšta šių transporto priemonių apdorojimo kokybė;	(4) savo pateiktame Direktyvos 2000/53/EB[42] vertinime Komisija pabrėžė, kad šia direktyva veiksmingai įgyvendinta daugelis pradinių jos tikslų, visų pirma iš transporto priemonių pašalinti kadmį, šviną, gyvsidabrį ir šešiavalentį chromą, padidinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo taškų skaičių ir pasiekti atgavimo ir perdirbimo tikslus. Tačiau atlikus vertinimą nustatyta, kad šia direktyva nepakankamai sprendžiami svarbūs klausimai, susiję su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimu, ir ja nebegali būti užtikrinta aukšta šių transporto priemonių apdorojimo kokybė***. Atliekant vertinimą nustatyta, kad pagrindinė direktyvos įgyvendinimo problema yra „eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, kurių buvimo vieta nežinoma“, kurios kasmet sudaro apie 35 proc. visų išregistruotų transporto priemonių****;*
[42] 2000 m. rugsėjo 18 d. direktyvos (EB) 2000/53 dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių įvertinimas, SWD(2021) 61 *final*.	[42] 2000 m. rugsėjo 18 d. direktyvos (EB) 2000/53 dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių įvertinimas, SWD(2021) 61 *final*.

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
5 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(5) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/64/EB[43] reglamentuojamas transporto priemonių tipo patvirtinimas, susijęs su galimybe jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti, kad šios transporto priemonės savo gyvavimo ciklo pabaigoje atitiktų Direktyvoje 2000/53/EB nustatytus tikslus. Šia direktyva nepavyko reikšmingai padidinti naujų transporto priemonių pakartotinį naudojimą, perdirbimą ir atgavimą ir ji nėra pritaikyta naujų transporto priemonių savybėms, kurios nuo tos direktyvos įsigaliojimo labai pasikeitė;	(5) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/64/EB[43] reglamentuojamas transporto priemonių tipo patvirtinimas, susijęs su galimybe jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti, kad šios transporto priemonės savo gyvavimo ciklo pabaigoje atitiktų Direktyvoje 2000/53/EB nustatytus tikslus. Šia direktyva nepavyko reikšmingai padidinti naujų transporto priemonių pakartotinį naudojimą, perdirbimą ir atgavimą ir ji nėra pritaikyta naujų transporto priemonių savybėms, kurios nuo tos direktyvos įsigaliojimo labai pasikeitė***, ypač kalbant apie elektrines transporto priemones, kurių baterijų tinkamumo perdirbti lygis yra mažas***;
[43] 2005 m. spalio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/64/EB dėl motorinių transporto priemonių tipų patvirtinimo, atsižvelgiant į galimybę jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atnaujinti, bei iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 70/156/EEB (OL L 310, 2005 11 25, p. 10).	[43] 2005 m. spalio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/64/EB dėl motorinių transporto priemonių tipų patvirtinimo, atsižvelgiant į galimybę jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atnaujinti, bei iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 70/156/EEB (OL L 310, 2005 11 25, p. 10).

Or. fr

Pakeitimas 226
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
7 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(7) siekiant pagerinti bendrosios rinkos veikimą***, kartu užtikrinant*** aukštą aplinkos apsaugos lygį, būtina suderinti transporto priemonių tipo patvirtinimo sąlygas,	(7) siekiant pagerinti bendrosios rinkos veikimą ***ir užtikrinti*** aukštą aplinkos apsaugos lygį, būtina suderinti ***ir priimti naujas*** transporto priemonių tipo

susijusias su ***galimybe*** jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti, taip pat sąlygas, reglamentuojančias atliekų tvarkymą automobilių sektoriuje. Gamybos etapas turi natūralių sąsajų su transporto priemonių apdorojimu jų gyvavimo ciklo pabaigoje, nes ***ekologiškas*** eksploatuoti ***netinkamų*** transporto ***priemonių apdorojimas*** didele dalimi priklauso nuo to, kaip transporto priemonės yra suprojektuotos ir sukonstruotos. Todėl veiksmingiausias būdas palengvinti automobilių sektoriaus perėjimą prie žiedinės ekonomikos – Sąjungos lygmeniu sukurti vienodą reglamentavimo sistemą, kuri integruotai ir nuosekliai apimtų transporto priemonių projektavimą, gamybą, pateikimą Sąjungos rinkai ir apdorojimą jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Tai taip pat būtina norint sukurti Sąjungos antrinių žaliavų, naudojamų naujose rinkai pateikiamose transporto priemonėse, rinką, taip pat siekiant išvengti prekybos kliūčių ir konkurencijos iškraipymų, užtikrinti teisinį aiškumą ir pagerinti visų ekonominės veiklos vykdytojų, dalyvaujančių kuriant, gaminant ir apdorojant transporto priemones jų gyvavimo ciklo pabaigoje, aplinkosauginį veiksmingumą. Siekiant šių tikslų ir ***dėl*** aplinkosaugos problemų ***skatinamos būtinybės*** sukurti vienodas bendrosios rinkos taisykles ***bei*** atsižvelgiant į bendrus Sąjungos teisės aktus dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, Direktyva 2000/53/EB ir Direktyva 2005/64/EB turėtų būti pakeistos reglamentu, pagrįstu Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 114 ***straipsniu***;

patvirtinimo sąlygas, susijusias su ***jų projektavimu užtikrinant galimybę*** jas ***remontuoti,*** pakartotinai naudoti, ***perdaryti, atnaujinti, modifikuoti,*** perdirbti ir atgauti, taip pat sąlygas, reglamentuojančias atliekų tvarkymą automobilių sektoriuje. Gamybos etapas ***ir naudojimo etapas*** turi natūralių sąsajų su transporto priemonių apdorojimu jų gyvavimo ciklo pabaigoje, nes ***galimybė ekologiškai remontuoti, pakartotinai naudoti, perdirbti, atnaujinti, modifikuoti ir apdoroti*** eksploatuoti ***netinkamas*** transporto ***priemones*** didele dalimi priklauso nuo to, kaip transporto priemonės yra suprojektuotos ir sukonstruotos. Todėl veiksmingiausias būdas palengvinti automobilių sektoriaus perėjimą prie žiedinės ekonomikos – Sąjungos lygmeniu sukurti vienodą reglamentavimo sistemą, kuri integruotai ir nuosekliai apimtų transporto priemonių projektavimą, gamybą, pateikimą Sąjungos rinkai ir apdorojimą jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Tai taip pat būtina norint sukurti Sąjungos antrinių žaliavų, naudojamų naujose rinkai pateikiamose transporto priemonėse, rinką, taip pat siekiant išvengti prekybos kliūčių ir konkurencijos iškraipymų, užtikrinti teisinį aiškumą ir pagerinti visų ekonominės veiklos vykdytojų, dalyvaujančių kuriant, gaminant ir apdorojant transporto priemones jų gyvavimo ciklo pabaigoje, aplinkosauginį veiksmingumą. Siekiant šių tikslų ir ***atsižvelgiant į*** aplinkosaugos problemų ***skatinamą būtinybę*** sukurti vienodas bendrosios rinkos taisykles***,*** atsižvelgiant į bendrus Sąjungos teisės aktus dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, ***ir suderintai su papildomais ir panašiais teisės aktais, pavyzdžiui, Reglamentu 2023/1542 dėl baterijų ir baterijų atliekų ir Reglamentu 2024/1781 dėl tvarių gaminių ekologinio projektavimo reikalavimų,*** Direktyva 2000/53/EB ir Direktyva 2005/64/EB turėtų būti pakeistos reglamentu, pagrįstu Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo

(SESV) 114 ***ir 192 straipsniais***;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
7 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(7) siekiant pagerinti bendrosios rinkos veikimą, kartu užtikrinant aukštą aplinkos apsaugos lygį, būtina suderinti transporto priemonių tipo patvirtinimo sąlygas, susijusias su galimybe jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti, taip pat sąlygas, reglamentuojančias atliekų tvarkymą automobilių sektoriuje. Gamybos etapas turi natūralių sąsajų su transporto priemonių apdorojimu jų gyvavimo ciklo pabaigoje, nes ekologiškas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimas didele dalimi priklauso nuo to, kaip transporto priemonės yra suprojektuotos ir sukonstruotos. Todėl veiksmingiausias būdas palengvinti automobilių sektoriaus perėjimą prie žiedinės ekonomikos – Sąjungos lygmeniu sukurti vienodą reglamentavimo sistemą, kuri integruotai ir nuosekliai apimtų transporto priemonių projektavimą, gamybą, pateikimą Sąjungos rinkai ir apdorojimą jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Tai taip pat būtina norint sukurti Sąjungos antrinių žaliavų, naudojamų naujose rinkai pateikiamose transporto priemonėse, rinką, taip pat siekiant išvengti prekybos kliūčių ir konkurencijos iškraipymų, užtikrinti teisinį aiškumą ir pagerinti visų ekonominės veiklos vykdytojų, dalyvaujančių kuriant, gaminant ir apdorojant transporto priemones jų gyvavimo ciklo pabaigoje, aplinkosauginį veiksmingumą. Siekiant šių tikslų ir dėl	(7) siekiant pagerinti bendrosios rinkos veikimą, kartu užtikrinant aukštą aplinkos apsaugos lygį, būtina suderinti transporto priemonių tipo patvirtinimo sąlygas, susijusias su galimybe jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti, taip pat sąlygas, reglamentuojančias atliekų tvarkymą automobilių sektoriuje ***ir naudotų transporto priemonių eksportą***. Gamybos etapas turi natūralių sąsajų su transporto priemonių apdorojimu jų gyvavimo ciklo pabaigoje, nes ekologiškas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimas didele dalimi priklauso nuo to, kaip transporto priemonės yra suprojektuotos ir sukonstruotos. Todėl veiksmingiausias būdas palengvinti automobilių sektoriaus perėjimą prie žiedinės ekonomikos – Sąjungos lygmeniu sukurti vienodą reglamentavimo sistemą, kuri integruotai ir nuosekliai apimtų transporto priemonių projektavimą, gamybą, pateikimą Sąjungos rinkai ir apdorojimą jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Tai taip pat būtina norint sukurti Sąjungos antrinių žaliavų, naudojamų naujose rinkai pateikiamose transporto priemonėse, rinką, taip pat siekiant išvengti prekybos kliūčių ir konkurencijos iškraipymų, užtikrinti teisinį aiškumą ir pagerinti visų ekonominės veiklos vykdytojų, dalyvaujančių kuriant, gaminant ir apdorojant transporto priemones jų gyvavimo ciklo pabaigoje, aplinkosauginį

aplinkosaugos problemų skatinamos būtinybės sukurti vienodas bendrosios rinkos taisykles bei atsižvelgiant į bendrus Sąjungos teisės aktus dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, Direktyva 2000/53/EB ir Direktyva 2005/64/EB turėtų būti pakeistos reglamentu, pagrįstu Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 114 straipsniu;

veiksmingumą. Siekiant šių tikslų ir dėl aplinkosaugos problemų skatinamos būtinybės sukurti vienodas bendrosios rinkos taisykles bei atsižvelgiant į bendrus Sąjungos teisės aktus dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, Direktyva 2000/53/EB ir Direktyva 2005/64/EB turėtų būti pakeistos reglamentu, pagrįstu Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 114 straipsniu;

Or. en

Pakeitimas 228
Sirpa Pietikäinen

Pasiūlymas dėl reglamento
7 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(7) siekiant pagerinti bendrosios rinkos veikimą, kartu užtikrinant aukštą aplinkos apsaugos lygį, būtina suderinti transporto priemonių tipo patvirtinimo sąlygas, susijusias su galimybe jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti, taip pat sąlygas, reglamentuojančias atliekų tvarkymą automobilių sektoriuje. Gamybos etapas turi natūralių sąsajų su transporto priemonių apdorojimu jų gyvavimo ciklo pabaigoje, nes ekologiškas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimas didele dalimi priklauso nuo to, kaip transporto priemonės yra suprojektuotos ir sukonstruotos. Todėl veiksmingiausias būdas palengvinti automobilių sektoriaus perėjimą prie žiedinės ekonomikos – Sąjungos lygmeniu sukurti vienodą reglamentavimo sistemą, kuri integruotai ir nuosekliai apimtų transporto priemonių projektavimą, gamybą, pateikimą Sąjungos rinkai ir apdorojimą jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Tai taip pat būtina norint sukurti Sąjungos antrinių žaliavų, naudojamų naujose rinkai pateikiamose transporto priemonėse, rinką,	(7) siekiant pagerinti bendrosios rinkos veikimą, kartu užtikrinant aukštą aplinkos apsaugos lygį, būtina suderinti transporto priemonių tipo patvirtinimo sąlygas, susijusias su galimybe jas pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti, taip pat sąlygas, reglamentuojančias atliekų tvarkymą automobilių sektoriuje. Gamybos etapas turi natūralių sąsajų su transporto priemonių apdorojimu jų gyvavimo ciklo pabaigoje, nes ekologiškas eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimas didele dalimi priklauso nuo to, kaip transporto priemonės yra suprojektuotos ir sukonstruotos. Todėl veiksmingiausias būdas palengvinti automobilių sektoriaus perėjimą prie žiedinės ekonomikos – Sąjungos lygmeniu sukurti vienodą reglamentavimo sistemą, kuri integruotai ir nuosekliai apimtų transporto priemonių projektavimą, ***kuriuo užtikrinama, kad nebūtų atliekų,*** gamybą, pateikimą Sąjungos rinkai ir apdorojimą jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Tai taip pat būtina norint sukurti Sąjungos antrinių žaliavų, naudojamų naujose rinkai

taip pat siekiant išvengti prekybos kliūčių ir konkurencijos iškraipymų, užtikrinti teisinį aiškumą ir pagerinti visų ekonominės veiklos vykdytojų, dalyvaujančių kuriant, gaminant ir apdorojant transporto priemones jų gyvavimo ciklo pabaigoje, aplinkosauginį veiksmingumą. Siekiant šių tikslų ir dėl aplinkosaugos problemų skatinamos būtinybės sukurti vienodas bendrosios rinkos taisykles bei atsižvelgiant į bendrus Sąjungos teisės aktus dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, Direktyva 2000/53/EB ir Direktyva 2005/64/EB turėtų būti pakeistos reglamentu, pagrįstu Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 114 straipsniu;	pateikiamose transporto priemonėse, rinką, taip pat siekiant išvengti prekybos kliūčių ir konkurencijos iškraipymų, užtikrinti teisinį aiškumą ir pagerinti visų ekonominės veiklos vykdytojų, dalyvaujančių kuriant, gaminant ir apdorojant transporto priemones jų gyvavimo ciklo pabaigoje, aplinkosauginį veiksmingumą. Siekiant šių tikslų ir dėl aplinkosaugos problemų skatinamos būtinybės sukurti vienodas bendrosios rinkos taisykles bei atsižvelgiant į bendrus Sąjungos teisės aktus dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, Direktyva 2000/53/EB ir Direktyva 2005/64/EB turėtų būti pakeistos reglamentu, pagrįstu Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 114 straipsniu;

Or. en

Pakeitimas 229
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
8 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(8) direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB taikomos tik keleivinėms transporto priemonėms (M_1) ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms (N_1), kurios sudaro apie 85 % visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių. Likusioms transporto priemonėms, t. y. dviratėms ir triratėms transporto priemonėms, sunkvežimiams, autobusams ir priekaboms, nėra taikomi jokie Sąjungos teisės aktai, susiję su jų ekologiniu projektavimu ir tvarkymu jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Todėl siekiant užtikrinti žiedinę visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių sistemą, įskaitant aplinkai nekenksmingą jų apdorojimą, taip pat užkirsti kelią bendrosios rinkos susiskaidymui šis	(8) direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB taikomos tik keleivinėms transporto priemonėms (M_1) ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms (N_1), kurios sudaro apie 85 % visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių. Likusioms transporto priemonėms, t. y. dviratėms ir triratėms transporto priemonėms, sunkvežimiams, autobusams ir priekaboms, nėra taikomi jokie Sąjungos teisės aktai, susiję su jų ekologiniu projektavimu ir tvarkymu jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Todėl siekiant užtikrinti žiedinę visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių sistemą, įskaitant aplinkai nekenksmingą jų apdorojimą, taip pat užkirsti kelią bendrosios rinkos susiskaidymui šis

reglamentas turėtų būti taikomas ne tik M_1 ir N_1, kategorijų transporto priemonėms, bet ***iš dalies*** ir tam tikroms L kategorijos transporto priemonėms (L_3e-L_7e), sunkiosioms transporto priemonėms ir jų priekaboms (M_2, M_3, N_2, N_3, O). ***Trūksta išsamios informacijos apie tokių transporto priemonių apdorojimą Sąjungoje jų gyvavimo ciklo pabaigoje, tai neleis joms taikyti to paties režimo, kuris bus taikomas M_1 ir N_1 transporto priemonėms įsigaliojus šiam reglamentui. Tačiau L kategorijos transporto priemonėms (L_3e-L_7e) ir sunkiosioms transporto priemonėms bei jų priekaboms (M_2, M_3, N_2, N_3, O) turėtų būti taikomi eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo, jų privalomo pristatymo į patvirtintus apdorojimo įrenginius apdorojimui ir jų taršos mažinimo reikalavimai. Siekiant palengvinti šių eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą jų gamintojai turėtų būti įpareigoti teikti informaciją apie tokių transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų pašalinimą ir keitimą. Be to, šioms transporto priemonių kategorijoms turėtų būti taikomos nuostatos dėl didesnės gamintojo atsakomybės, apimančios jų surinkimo ir taršos mažinimo jų gyvavimo ciklo pabaigoje išlaidas***;	reglamentas turėtų būti taikomas ne tik M_1 ir N_1, kategorijų transporto priemonėms, bet ir tam tikroms L kategorijos transporto priemonėms (L_3e-L_7e), sunkiosioms transporto priemonėms ir jų priekaboms (M_2, M_3, N_2, N_3, O);

Or. en

Pakeitimas 230
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
8 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(8) direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB taikomos tik keleivinėms transporto priemonėms (M_1) ir lengvosioms komercinėms transporto	(8) direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB taikomos tik keleivinėms transporto priemonėms (M_1) ir lengvosioms komercinėms transporto

priemonėms (N_1), kurios sudaro apie 85 % visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių. Likusioms transporto priemonėms, t. y. dviratėms ir triratėms transporto priemonėms, sunkvežimiams, autobusams ir priekaboms, nėra taikomi jokie Sąjungos teisės aktai, susiję su jų ekologiniu projektavimu ir tvarkymu jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Todėl siekiant užtikrinti žiedinę visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių sistemą, įskaitant aplinkai nekenksmingą jų apdorojimą, taip pat užkirsti kelią bendrosios rinkos susiskaidymui šis reglamentas turėtų būti taikomas ne tik M_1 ir N_1, kategorijų transporto priemonėms, bet iš dalies ir ***tam tikroms*** L kategorijos transporto priemonėms (L_3e-L_7e), sunkiosioms transporto priemonėms ir jų priekaboms (M_2, M_3, N_2, N_3, O). ***Trūksta išsamios informacijos apie tokių transporto priemonių apdorojimą Sąjungoje jų gyvavimo ciklo pabaigoje, tai neleis joms taikyti to paties režimo, kuris bus taikomas M_1 ir N_1 transporto priemonėms įsigaliojus šiam reglamentui. Tačiau*** L kategorijos transporto priemonėms (L_3e-L_7e) ir sunkiosioms transporto priemonėms bei jų priekaboms (M_2, M_3, N_2, N_3, O) turėtų būti taikomi eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo, jų privalomo pristatymo į patvirtintus apdorojimo įrenginius apdorojimui ir jų taršos mažinimo reikalavimai. Siekiant palengvinti šių eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą jų gamintojai turėtų būti įpareigoti teikti informaciją apie tokių transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų pašalinimą ir keitimą. Be to, šioms transporto priemonių kategorijoms turėtų būti taikomos nuostatos dėl didesnės gamintojo atsakomybės, apimančios jų surinkimo ir taršos mažinimo jų gyvavimo ciklo pabaigoje išlaidas;

priemonėms (N_1), kurios sudaro apie 85 % visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių. Likusioms transporto priemonėms, t. y. dviratėms ir triratėms transporto priemonėms, sunkvežimiams, autobusams ir priekaboms, nėra taikomi jokie Sąjungos teisės aktai, susiję su jų ekologiniu projektavimu ir tvarkymu jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Todėl siekiant užtikrinti žiedinę visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių sistemą, įskaitant aplinkai nekenksmingą jų apdorojimą, taip pat užkirsti kelią bendrosios rinkos susiskaidymui šis reglamentas turėtų būti taikomas ne tik M_1 ir N_1, kategorijų transporto priemonėms, bet iš dalies ir L kategorijos transporto priemonėms (L_3e-L_7e), sunkiosioms transporto priemonėms ir jų priekaboms (M_2, M_3, N_2, N_3, O). L kategorijos transporto priemonėms (L_3e-L_7e) ir sunkiosioms transporto priemonėms bei jų priekaboms (M_2, M_3, N_2, N_3, O) turėtų būti taikomi eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo, jų privalomo pristatymo į patvirtintus apdorojimo įrenginius apdorojimui ir jų taršos mažinimo***, galimybės remontuoti ir nesugadinant pašalinti įrengtų elektrinių automobilių įkroviklių ir elektros pavaros variklių komponentus*** reikalavimai. Siekiant palengvinti šių eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą jų gamintojai turėtų būti įpareigoti teikti informaciją apie tokių transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų pašalinimą ir keitimą. Be to, šioms transporto priemonių kategorijoms turėtų būti taikomos nuostatos dėl didesnės gamintojo atsakomybės, apimančios jų surinkimo ir taršos mažinimo jų gyvavimo ciklo pabaigoje išlaidas;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
8 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(8) direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB taikomos tik keleivinėms transporto priemonėms (M_1) ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms (N_1), kurios sudaro apie 85 % visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių. Likusioms transporto priemonėms, t. y. dviratėms ir triratėms transporto priemonėms, sunkvežimiams, autobusams ir priekaboms, nėra taikomi jokie Sąjungos teisės aktai, susiję su jų ekologiniu projektavimu ir tvarkymu jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Todėl siekiant užtikrinti žiedinę visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių sistemą, įskaitant aplinkai nekenksmingą jų apdorojimą, taip pat užkirsti kelią bendrosios rinkos susiskaidymui šis reglamentas turėtų būti taikomas ne tik M_1 ir N_1, kategorijų transporto priemonėms, bet iš dalies ir ***tam tikroms*** L kategorijos transporto priemonėms ***(L_3e-L_7e)***, sunkiosioms transporto priemonėms ir jų priekaboms (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Trūksta išsamios informacijos apie tokių transporto priemonių apdorojimą Sąjungoje jų gyvavimo ciklo pabaigoje, tai neleis joms taikyti to paties režimo, kuris bus taikomas M_1 ir N_1 transporto priemonėms įsigaliojus šiam reglamentui. Tačiau L kategorijos transporto priemonėms ***(L_3e-L_7e)*** ir sunkiosioms transporto priemonėms bei jų priekaboms (M_2, M_3, N_2, N_3, O) turėtų būti taikomi eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo, jų privalomo pristatymo į patvirtintus apdorojimo įrenginius apdorojimui ir jų taršos mažinimo reikalavimai. Siekiant	(8) direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB taikomos tik keleivinėms transporto priemonėms (M_1) ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms (N_1), kurios sudaro apie 85 % visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių. Likusioms transporto priemonėms, t. y. dviratėms ir triratėms transporto priemonėms, sunkvežimiams, autobusams ir priekaboms, nėra taikomi jokie Sąjungos teisės aktai, susiję su jų ekologiniu projektavimu ir tvarkymu jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Todėl siekiant užtikrinti žiedinę visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių sistemą, įskaitant aplinkai nekenksmingą jų apdorojimą, taip pat užkirsti kelią bendrosios rinkos susiskaidymui šis reglamentas turėtų būti taikomas ne tik M_1 ir N_1, kategorijų transporto priemonėms, bet iš dalies ir L kategorijos transporto priemonėms, sunkiosioms transporto priemonėms ir jų priekaboms (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Trūksta išsamios informacijos apie tokių transporto priemonių apdorojimą Sąjungoje jų gyvavimo ciklo pabaigoje, tai neleis joms taikyti to paties režimo, kuris bus taikomas M_1 ir N_1 transporto priemonėms įsigaliojus šiam reglamentui. Tačiau L kategorijos transporto priemonėms ir sunkiosioms transporto priemonėms bei jų priekaboms (M_2, M_3, N_2, N_3, O) turėtų būti taikomi eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo, jų privalomo pristatymo į patvirtintus apdorojimo įrenginius apdorojimui ir jų taršos mažinimo reikalavimai. Siekiant palengvinti šių eksploatuoti netinkamų

palengvinti šių eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą jų gamintojai turėtų būti įpareigoti teikti informaciją apie tokių transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų pašalinimą ir keitimą. Be to, šioms transporto priemonių kategorijoms turėtų būti taikomos nuostatos dėl didesnės gamintojo atsakomybės, apimančios jų surinkimo ir taršos mažinimo jų gyvavimo ciklo pabaigoje išlaidas;

transporto priemonių apdorojimą jų gamintojai turėtų būti įpareigoti teikti informaciją apie tokių transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų pašalinimą ir keitimą. Be to, šioms transporto priemonių kategorijoms turėtų būti taikomos nuostatos dėl didesnės gamintojo atsakomybės, apimančios jų surinkimo ir taršos mažinimo jų gyvavimo ciklo pabaigoje išlaidas;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
8 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(8) direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB taikomos tik keleivinėms transporto priemonėms (M_1) ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms (N_1), kurios sudaro apie 85 % visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių. Likusioms transporto priemonėms, t. y. dviratėms ir triratėms transporto priemonėms, sunkvežimiams, autobusams ir priekaboms, nėra taikomi jokie Sąjungos teisės aktai, susiję su jų ekologiniu projektavimu ir tvarkymu jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Todėl siekiant užtikrinti žiedinę visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių sistemą, įskaitant aplinkai nekenksmingą jų apdorojimą, taip pat užkirsti kelią bendrosios rinkos susiskaidymui šis reglamentas turėtų būti taikomas ne tik M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėms, bet iš dalies ir tam tikroms L kategorijos transporto priemonėms (L_3e–L_7e), sunkiosioms transporto priemonėms ir jų priekaboms (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Trūksta	(8) direktyvos 2000/53/EB ir 2005/64/EB taikomos tik keleivinėms transporto priemonėms (M_1) ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms (N_1), kurios sudaro apie 85 % visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių. Likusioms transporto priemonėms, t. y. dviratėms ir triratėms transporto priemonėms, sunkvežimiams, autobusams ir priekaboms, nėra taikomi jokie Sąjungos teisės aktai, susiję su jų ekologiniu projektavimu ir tvarkymu jų gyvavimo ciklo pabaigoje. Todėl siekiant užtikrinti žiedinę visų Sąjungoje registruotų transporto priemonių sistemą, įskaitant aplinkai nekenksmingą jų apdorojimą, taip pat užkirsti kelią bendrosios rinkos susiskaidymui šis reglamentas turėtų būti taikomas ne tik M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėms, bet iš dalies ir tam tikroms L kategorijos transporto priemonėms (L_3e–L_7e), sunkiosioms transporto priemonėms ir jų priekaboms (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Trūksta

išsamios informacijos apie tokių transporto priemonių apdorojimą Sąjungoje jų gyvavimo ciklo pabaigoje, tai neleis joms taikyti to paties režimo, kuris bus taikomas M_1 ir N_1 transporto priemonėms įsigaliojus šiam reglamentui. Tačiau L kategorijos transporto priemonėms (L_3e–L_7e) ir sunkiosioms transporto priemonėms bei jų priekaboms (M_2, M_3, N_2, N_3, O) turėtų būti taikomi eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo, jų privalomo pristatymo į patvirtintus apdorojimo įrenginius apdorojimui ir jų taršos mažinimo reikalavimai. Siekiant palengvinti šių eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą jų gamintojai turėtų būti įpareigoti teikti informaciją apie tokių transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų pašalinimą ***ir*** keitimą. Be to, šioms transporto priemonių kategorijoms turėtų būti taikomos nuostatos dėl didesnės gamintojo atsakomybės, apimančios jų surinkimo ir taršos mažinimo jų gyvavimo ciklo pabaigoje išlaidas;	išsamios informacijos apie tokių transporto priemonių apdorojimą Sąjungoje jų gyvavimo ciklo pabaigoje, tai neleis joms taikyti to paties režimo, kuris bus taikomas M_1 ir N_1 transporto priemonėms įsigaliojus šiam reglamentui. Tačiau L kategorijos transporto priemonėms (L_3e–L_7e) ir sunkiosioms transporto priemonėms bei jų priekaboms (M_2, M_3, N_2, N_3, O) turėtų būti taikomi eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo, jų privalomo pristatymo į patvirtintus apdorojimo įrenginius apdorojimui ir jų taršos mažinimo reikalavimai. Siekiant palengvinti šių eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą jų gamintojai turėtų būti įpareigoti teikti informaciją apie tokių transporto priemonių dalių, komponentų ir medžiagų pašalinimą***,*** keitimą ***ir skaitmeninį kodavimą***. Be to, šioms transporto priemonių kategorijoms turėtų būti taikomos nuostatos dėl didesnės gamintojo atsakomybės, apimančios jų surinkimo ir taršos mažinimo jų gyvavimo ciklo pabaigoje išlaidas;

Or. fr

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

Pasiūlymas dėl reglamento
8 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(8a) siekiant užtikrinti reguliavimo nuoseklumą ir išvengti bendrosios rinkos susiskaidymo, būtina išplėsti šio reglamento taikymo sritį, įtraukiant transporto priemones, priskiriamas L1 ir L2 kategorijoms, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 168/2013. Jei atskiroje valstybėje narėje tokių kategorijų transporto priemonėms

	netaikoma administracinė registracija pagal Direktyvą 1999/37/EB ir siekiant užtikrinti atitiktį šiam reglamentui, registracija turėtų apimti transporto priemonių registravimą lygiavertėje sistemoje, kurioje būtų galima jas identifikuoti, be kita ko, jas pateikiant rinkai, naudojant ir pasibaigus eksploatacijai;

Or. en

Pakeitimas 234
Beatrice Timgren

Pasiūlymas dėl reglamento
9 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(9) kaip rodo tyrimai[45], naudotų transporto priemonių eksporto problemos susijusios ne tik su keleivinėmis transporto priemonėmis (***M_1***) ir lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis (***N_1***), bet ir su didesnėmis transporto priemonėmis. Todėl šios nuostatos taip pat turėtų būti taikomos sunkiosioms transporto priemonėms ir jų priekaboms ***(M_2, M_3, N_2, N_3, O)***;	(9) kaip rodo tyrimai, naudotų transporto priemonių eksporto problemos susijusios ne tik su keleivinėmis transporto priemonėmis (***M1***) ir lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis (***N1***), bet ir su didesnėmis transporto priemonėmis. Todėl šios nuostatos taip pat turėtų būti taikomos sunkiosioms transporto priemonėms ir jų priekaboms***. Tačiau transporto priemonių eksporto apribojimai neturėtų trukdyti teisėtai prekybai ES ir už jos ribų.*** Naudotos transporto priemonės atlieka svarbų vaidmenį pasaulinėse rinkose, todėl savavališki jų perdavimo apribojimai gali iškreipti rinką, pakenkti ūkio subjektams ir sumažinti naudotų transporto priemonių įperkamumą ES ir užsienyje. ***Užtikrinus aiškias, sąžiningas ir proporcingas eksporto taisykles, bus remiama ekonominė veikla, kartu išlaikant aplinkosaugos ir saugos standartus***;
45 https://www.unep.org/resources/report/glo	45 https://www.unep.org/resources/report/glo

Or. en

Pakeitimas 235
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
10 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(10) specialiosios paskirties transporto priemonės yra sukonstruotos specifinėms funkcijoms atlikti ir dėl to joms reikalingi specialūs kėbulo įrenginiai, kurių vien gamintojas visiškai nekontroliuoja. Dėl to negalima tinkamai apskaičiuoti šių transporto priemonių tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių. Toms transporto priemonėms turėtų būti taikomos tik nuostatos dėl dalių ir komponentų surinkimo, taršos mažinimo ir privalomo pašalinimo. Šios veiklos vykdymo išlaidas turėtų padengti gamintojai pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemą. Specialios paskirties transporto priemonėms taip pat turėtų būti taikomos nuostatos dėl transporto priemonėse esančių medžiagų, kaip nustatyta pagal Direktyvą 2000/53/EB. Antrojo etapo transporto priemonių, kurių tipas buvo patvirtintas keliais etapais, gamintojas neturi galimybės apskaičiuoti visos transporto priemonės tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių. Dėl to turėtų būti reikalaujama, kad tik bazinė transporto priemonė atitiktų šio reglamento reikalavimus;	***Išbraukta.***

Or. en

Pakeitimas 236
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
10 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(10) specialiosios paskirties transporto priemonės yra sukonstruotos specifinėms funkcijoms atlikti ir dėl to joms reikalingi specialūs kėbulo įrenginiai, kurių vien gamintojas visiškai nekontroliuoja. Dėl to negalima tinkamai apskaičiuoti šių transporto priemonių tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių. Toms transporto priemonėms turėtų būti taikomos tik nuostatos dėl dalių ir komponentų surinkimo, taršos mažinimo ir privalomo pašalinimo. Šios veiklos vykdymo išlaidas turėtų padengti gamintojai pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemą. Specialios paskirties transporto priemonėms taip pat turėtų būti taikomos nuostatos dėl transporto priemonėse esančių medžiagų, kaip nustatyta pagal Direktyvą 2000/53/EB. Antrojo etapo transporto priemonių, kurių tipas buvo patvirtintas keliais etapais, gamintojas neturi galimybės apskaičiuoti visos transporto priemonės tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių. Dėl to turėtų būti reikalaujama, kad tik bazinė transporto priemonė atitiktų šio reglamento reikalavimus;	***Išbraukta.***

Or. en

Pakeitimas 237
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Pasiūlymas dėl reglamento
10 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(10) specialiosios paskirties transporto priemonės yra sukonstruotos specifinėms funkcijoms atlikti ir dėl to joms reikalingi ***specialūs*** kėbulo įrenginiai, kurių ***vien*** gamintojas ***visiškai*** nekontroliuoja. ***Dėl to negalima tinkamai apskaičiuoti šių transporto priemonių tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių. Toms transporto priemonėms turėtų būti taikomos tik nuostatos dėl dalių ir komponentų surinkimo, taršos mažinimo ir privalomo pašalinimo. Šios veiklos vykdymo išlaidas turėtų padengti gamintojai pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemą. Specialios paskirties*** transporto priemonėms ***taip pat turėtų būti taikomos nuostatos dėl transporto priemonėse esančių medžiagų, kaip nustatyta pagal Direktyvą 2000/53/EB. Antrojo etapo*** transporto priemonių***, kurių tipas buvo patvirtintas keliais etapais, gamintojas neturi galimybės apskaičiuoti visos transporto priemonės tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių***. ***Dėl to turėtų būti reikalaujama, kad tik bazinė transporto priemonė atitiktų šio*** reglamento ***reikalavimus***;	(10) specialiosios paskirties transporto priemonės***, įskaitant greitosios pagalbos automobilius, gaisrinius automobilius, karines transporto priemones ir kitus specializuotus įrenginius,*** yra sukonstruotos specifinėms funkcijoms atlikti ir dėl to joms reikalingi ***specializuoti*** kėbulo įrenginiai, kurių gamintojas ***dažnai*** nekontroliuoja. ***Šioms*** transporto priemonėms***, kurios sudaro minimalią viso transporto priemonių parko dalį, taikomi unikalūs projektavimo ir eksploatavimo reikalavimai, kurie riboja standartinių žiediškumo kriterijų taikymą***. ***Atsižvelgiant į jų specializuotas funkcijas ir mažą gamybos apimtį, specialios paskirties transporto priemonių įtraukimas į Eksploatuoti netinkamų*** transporto priemonių ***reglamentą duotų nereikšmingą naudą aplinkai ir kartu sukeltų neproporcingai didelių atitikties reikalavimų laikymosi sunkumų***. ***Siekiant išspręsti šias problemas, rekomenduojama į*** reglamento ***taikymo sritį aiškiai neįtraukti specialiosios paskirties transporto priemonių***;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
10 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(10) specialiosios paskirties transporto priemonės yra sukonstruotos specifinėms funkcijoms atlikti ir dėl to joms reikalingi	(10) specialiosios paskirties transporto priemonės yra sukonstruotos specifinėms funkcijoms atlikti ir dėl to joms reikalingi

specialūs kėbulo įrenginiai, kurių vien gamintojas visiškai nekontroliuoja. Dėl to negalima tinkamai apskaičiuoti šių transporto priemonių tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių. Toms transporto priemonėms turėtų būti taikomos tik nuostatos dėl dalių ir komponentų surinkimo, taršos mažinimo ir privalomo pašalinimo. Šios veiklos vykdymo išlaidas turėtų padengti gamintojai pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemą. Specialios paskirties transporto priemonėms taip pat turėtų būti taikomos nuostatos dėl transporto priemonėse esančių medžiagų, kaip nustatyta pagal Direktyvą 2000/53/EB. Antrojo etapo transporto priemonių, kurių tipas buvo patvirtintas keliais etapais, gamintojas ***neturi galimybės apskaičiuoti visos*** transporto ***priemonės tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių***. ***Dėl to turėtų būti reikalaujama, kad tik bazinė transporto priemonė atitiktų šio reglamento reikalavimus***;	specialūs kėbulo įrenginiai, kurių vien gamintojas visiškai nekontroliuoja. Dėl to negalima tinkamai apskaičiuoti šių transporto priemonių tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių. Toms transporto priemonėms turėtų būti taikomos tik nuostatos dėl dalių ir komponentų surinkimo, taršos mažinimo ir privalomo pašalinimo. Šios veiklos vykdymo išlaidas turėtų padengti gamintojai pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemą. Specialios paskirties transporto priemonėms taip pat turėtų būti taikomos nuostatos dėl transporto priemonėse esančių medžiagų, kaip nustatyta pagal Direktyvą 2000/53/EB. Antrojo etapo transporto priemonių, kurių tipas buvo patvirtintas keliais etapais, gamintojas ***taip pat turėtų būti atsakingas už*** transporto ***priemones, kurias jis pateikia rinkai, todėl jam turėtų būti taikomi didesnės gamintojo atsakomybės reikalavimai***. ***Tačiau specialiosios paskirties transporto priemonėms, įskaitant transporto priemones, kurių tipas patvirtintas taikant daugiapakopį tipo patvirtinimo procesą, ir toliau turėtų būti taikoma išimtis, kaip nurodyta šiame reglamente***;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
10 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(10) specialiosios paskirties transporto priemonės yra sukonstruotos specifinėms funkcijoms atlikti ir dėl to joms reikalingi specialūs kėbulo įrenginiai, kurių vien gamintojas visiškai nekontroliuoja. Dėl to negalima tinkamai apskaičiuoti šių transporto priemonių tinkamumo	(10) specialiosios paskirties transporto priemonės yra sukonstruotos specifinėms funkcijoms atlikti ir dėl to joms reikalingi specialūs kėbulo įrenginiai, kurių vien gamintojas visiškai nekontroliuoja. Dėl to negalima tinkamai apskaičiuoti šių transporto priemonių tinkamumo

pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių. Toms transporto priemonėms turėtų būti taikomos tik nuostatos dėl dalių ir komponentų surinkimo, taršos mažinimo ir privalomo pašalinimo. Šios veiklos vykdymo išlaidas turėtų padengti gamintojai pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemą. Specialios paskirties transporto priemonėms taip pat turėtų būti taikomos nuostatos dėl transporto priemonėse esančių medžiagų, kaip nustatyta pagal Direktyvą 2000/53/EB. Antrojo etapo ***transporto priemonių, kurių tipas buvo patvirtintas keliais etapais, gamintojas neturi galimybės apskaičiuoti visos transporto priemonės tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių. Dėl to turėtų būti reikalaujama, kad tik bazinė*** transporto ***priemonė atitiktų šio reglamento reikalavimus***;	pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių. Toms transporto priemonėms turėtų būti taikomos tik nuostatos dėl dalių ir komponentų surinkimo, taršos mažinimo ir privalomo pašalinimo. Šios veiklos vykdymo išlaidas turėtų padengti gamintojai pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemą. Specialios paskirties transporto priemonėms taip pat turėtų būti taikomos nuostatos dėl transporto priemonėse esančių medžiagų, kaip nustatyta pagal Direktyvą 2000/53/EB. ***Transporto priemonių, patvirtintų pagal daugiapakopį patvirtinimą,*** antrojo etapo ***gamintojo pridėtos dalys, pavyzdžiui, kėbulas, bus surinktos ir apdorotos kartu su bazine*** transporto ***priemone. Todėl daugiapakopių transporto priemonių kėbulams taikoma didesnė gamintojo atsakomybė***;
	Or. en

Pakeitimas 240
Zala Tomašič, Milan Zver

Pasiūlymas dėl reglamento
10 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(10a) motorinės priekabos ir priekabiniai nameliai, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 I priedo A dalies 5.1 punkte, skiriasi nuo įprastinių transporto priemonių ar priekabų, nes jų pagrindinė funkcija yra apgyvendinimas, o ne vežimas. Daugelis priekabinių namelių yra visam laikui įtvirtinti kaip atostogų namai, naudojami sezoniniam apgyvendinimui ir išlieka funkcionalūs dešimtmečius. Šie mazgai neturėtų būti klasifikuojami kaip eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, nes jie ir toliau naudojami kaip būstai, dažnai neregistruoti, todėl klaidingai

klasifikuojami kaip „prarastos transporto priemonės“. Šios priekabos pagamintos su neautomobilių komponentais, tokiais kaip mediena, baldai, vandens sistemos ir buitinės elektros sistemos, kurios nepatenka į transporto priemonių perdirbimo įrenginių taikymo sritį. Atsižvelgiant į jų specialiosios paskirties pobūdį, išskirtinę medžiagų sudėtį ir nuolatinį naudojimą, motorinėms priekaboms ir priekabiniams nameliams turėtų būti netaikomos eksploatuoti netinkamų transporto priemonių taisyklės;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
10 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(10b) padangoms keliami žieviškumo reikalavimai turėtų būti įtraukti į Tvarių gaminių ekologinio projektavimo reglamentą kaip prioritetinė gaminių grupė, kaip nurodyta jo 18 straipsnio 5 dalies e punkte. Todėl neturėtų būti laikoma, kad jos patenka į šio reglamento II skyriaus taikymo sritį;

Or. en

Pakeitimas 242
Beatrice Timgren

Pasiūlymas dėl reglamento
11 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(11) vienas didžiausių praktinių iššūkių,	(11) vienas didžiausių praktinių iššūkių,

susijusių su Direktyvos 2000/53/EC taikymu, yra nustatyti, ar transporto priemonė tapo netinkama eksploatuoti, visų pirma tarpvalstybinių transporto priemonių pervežimų atvejais. Nepaisant to, kad šiuo klausimu buvo pateiktos gairės[46], toks vertinimas tebėra problemiškas. ***Todėl būtina nustatyti teisiškai privalomus tikslius kriterijus, leidžiančius nustatyti netinkamą*** eksploatuoti transporto ***priemonę***. ***Šiuos kriterijus*** turėtų ***taikyti visi ekonominės veiklos vykdytojai ir transporto priemonių savininkai, turintys reikalų su eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis***;	susijusių su Direktyvos 2000/53/EC taikymu, yra nustatyti, ar transporto priemonė tapo netinkama eksploatuoti, visų pirma tarpvalstybinių transporto priemonių pervežimų atvejais. Nepaisant to, kad šiuo klausimu buvo pateiktos gairės, toks vertinimas tebėra problemiškas. ***Siekiant užtikrinti, kad transporto priemonių savininkai išsaugotų savo pagrindines nuosavybės teises, transporto priemonė turėtų būti klasifikuojama kaip*** eksploatuoti ***netinkama*** transporto ***priemonė tik tuo atveju, jei ji yra apleista, nepataisomai sugadinta arba kelia aiškų ir akivaizdų pavojų visuomenės saugumui ar aplinkai***. ***Šiuo reglamentu*** turėtų ***būti užtikrinta, kad sprendimai dėl ENTP klasifikavimo būtų priimami laikantis skaidraus proceso, užkertant kelią savavališkiems ar automatizuotiems administraciniams sprendimams, dėl kurių iš savininkų gali būti neteisėtai atimta jų nuosavybė***;
[46] Korespondentų gairės Nr. 9 dėl transporto priemonių atliekų vežimo, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.	[46] Korespondentų gairės Nr. 9 dėl transporto priemonių atliekų vežimo, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Or. en

Pakeitimas 243
Christine Singer

Pasiūlymas dėl reglamento
11 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(11) vienas didžiausių praktinių iššūkių, susijusių su Direktyvos 2000/53/EC taikymu, yra nustatyti, ar transporto priemonė tapo netinkama eksploatuoti, visų pirma tarpvalstybinių transporto priemonių pervežimų atvejais. Nepaisant to, kad šiuo	(11) vienas didžiausių praktinių iššūkių, susijusių su Direktyvos 2000/53/EC taikymu, yra nustatyti, ar transporto priemonė tapo netinkama eksploatuoti, visų pirma tarpvalstybinių transporto priemonių pervežimų atvejais. Nepaisant to, kad šiuo

klausimu buvo pateiktos gairės[46], toks vertinimas tebėra problemiškas. Todėl būtina nustatyti teisiškai privalomus tikslius kriterijus, leidžiančius nustatyti netinkamą eksploatuoti transporto priemonę. Šiuos kriterijus turėtų taikyti visi ekonominės veiklos vykdytojai ir transporto priemonių savininkai, turintys reikalų su eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis;	klausimu buvo pateiktos gairės[46], toks vertinimas tebėra problemiškas. Todėl būtina nustatyti teisiškai privalomus tikslius kriterijus, leidžiančius nustatyti netinkamą eksploatuoti transporto priemonę. Šiuos kriterijus turėtų taikyti visi ekonominės veiklos vykdytojai ir transporto priemonių savininkai, turintys reikalų su eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis***. Šiuos kriterijus turėtų nustatyti ne Komisija, o nepriklausomų ekspertų grupė***;
[46] Korespondentų gairės Nr. 9 dėl transporto priemonių atliekų vežimo, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.	[46] Korespondentų gairės Nr. 9 dėl transporto priemonių atliekų vežimo, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Or. en

Pagrindimas

Europos Komisija negali nustatyti tikslių kriterijų. Tai turi atlikti nepriklausomi ekspertai, turintys reikiamų techninių žinių ir patirties.

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

Pasiūlymas dėl reglamento
11 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(11) vienas didžiausių praktinių iššūkių, susijusių su Direktyvos 2000/53/EC taikymu, yra nustatyti, ar transporto priemonė tapo netinkama eksploatuoti, visų pirma tarpvalstybinių transporto priemonių pervežimų atvejais. Nepaisant to, kad šiuo klausimu buvo pateiktos gairės[46], toks vertinimas tebėra problemiškas. Todėl būtina nustatyti teisiškai privalomus tikslius kriterijus, leidžiančius nustatyti netinkamą eksploatuoti transporto	(11) vienas didžiausių praktinių iššūkių, susijusių su Direktyvos 2000/53/EC taikymu, yra nustatyti, ar transporto priemonė tapo netinkama eksploatuoti, visų pirma tarpvalstybinių transporto priemonių pervežimų ***ir eksporto*** atvejais. Nepaisant to, kad šiuo klausimu buvo pateiktos gairės[46], toks vertinimas tebėra problemiškas. Todėl būtina nustatyti teisiškai privalomus tikslius kriterijus, ***pagrįstomis technologinėmis ir***

priemonę. Šiuos kriterijus turėtų taikyti ***visi*** ekonominės veiklos vykdytojai ir transporto priemonių savininkai, turintys reikalų su eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis;	***techninėmis priežastimis,*** leidžiančius nustatyti netinkamą eksploatuoti transporto priemonę. Šiuos kriterijus turėtų taikyti ***visos kompetentingos valdžios institucijos,*** ekonominės veiklos vykdytojai ir transporto priemonių savininkai, turintys reikalų su eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis;
[46] Korespondentų gairės Nr. 9 dėl transporto priemonių atliekų vežimo, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.	[46] Korespondentų gairės Nr. 9 dėl transporto priemonių atliekų vežimo, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

Or. en

Pakeitimas 245
Zala Tomašič, Milan Zver

Pasiūlymas dėl reglamento
12 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(12a) eksploatuoti netinkamos transporto priemonės (ENTP) nėra tik atliekos, bet ir vertingi ištekliai, turintys ekonominį potencialą. Pakartotinis jų naudojimas, kai tai tikslinga, atitinka įmonių ekonominius interesus. Be to, neteisėtas eksportas kelia ne tik pavojų aplinkai, bet ir ekonominius nuostolius ES;

Or. en

Pakeitimas 246
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
13 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(13) norint spręsti visų Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių projektavimo ir jų gyvavimo ciklo pabaigos ***etapo*** klausimus reikia nustatyti suderintus žiediškumo reikalavimus, patikrinamus tipo patvirtinimo etape. Transporto priemonių projektavimas ir gamyba siekiant užtikrinti, kad jų dalis ir komponentus būtų galima naudoti pakartotinai, o jose esančias medžiagas būtų galima perdirbti, yra labai svarbūs siekiant išvengti situacijos, kai transporto priemonei tapus netinkamai eksploatuoti šių dalių, komponentų ir medžiagų negalima tinkamai panaudoti. Todėl transporto priemonių gamintojai ir jų tiekėjai turėtų integruoti projektavimo strategijas, kuriomis būtų padidinta galimybė pakartotinai naudoti ir perdirbti ankstyvajame naujų transporto priemonių kūrimo etape. Atitinkamai naujos transporto priemonės ir toliau turėtų būti konstruojamos taip, kad ne mažiau 85 % jų masės būtų galima pakartotinai naudoti arba perdirbti, o ne mažiau kaip 95 % masės – pakartotinai naudoti arba atgauti, kaip jau numatyta Direktyvoje 2005/64/EB. Siekiant užtikrinti, kad tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai būtų skaičiuojami vienodai ir galėtų būti ***stebimi***, turėtų būti parengta nauja transporto priemonės tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių apskaičiavimo ir tikrinimo metodika. Ši metodika turėtų geriau atspindėti realų naujos transporto priemonės perdirbimo, pakartotinio naudojimo ir atgavimo gyvavimo ciklo pabaigoje potencialą, kartu atsižvelgiant į vykstančią technologinę pažangą. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai sukurti tokią metodiką. Kol tokia metodika nebus sukurta, tinkamumo pakartotinai panaudoti,	(13) norint spręsti visų Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių projektavimo ir jų ***naudojimo bei*** gyvavimo ciklo pabaigos ***etapų*** klausimus reikia nustatyti suderintus žiediškumo reikalavimus, patikrinamus tipo patvirtinimo etape. Transporto priemonių projektavimas ir gamyba siekiant užtikrinti, kad jų dalis ir komponentus būtų galima naudoti pakartotinai, o jose esančias medžiagas būtų galima perdirbti, yra labai svarbūs siekiant išvengti situacijos, kai transporto priemonei tapus netinkamai eksploatuoti šių dalių, komponentų ir medžiagų negalima tinkamai panaudoti. Todėl transporto priemonių gamintojai ir jų tiekėjai turėtų integruoti projektavimo strategijas, kuriomis būtų padidinta galimybė ***keisti, remontuoti,*** pakartotinai naudoti ir perdirbti ankstyvajame naujų transporto priemonių kūrimo etape. Atitinkamai naujos transporto priemonės ir toliau turėtų būti konstruojamos taip, kad ne mažiau 85 % jų masės būtų galima pakartotinai naudoti arba perdirbti, o ne mažiau kaip 95 % masės – pakartotinai naudoti arba atgauti, kaip jau numatyta Direktyvoje 2005/64/EB. ***Siekiant užtikrinti suderinamumą su atliekų hierarchija, ateityje pakartotinio naudojimo tikslas turėtų būti atskirtas nuo perdirbimo ir atgavimo tikslų. Be to, siekiant dar labiau sumažinti transporto priemonių poveikį aplinkai, turėtų būti nustatytas naujas ilgaamžiškumo tikslas, kuriuo būtų užtikrinta, kad gamintojai savo transporto priemones projektuotų taip, kad jos tarnautų ilgiau.*** Siekiant užtikrinti ***pakartotinio naudojimo ir ilgaamžiškumo tikslus***, kad ***ilgaamžiškumo,*** tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai būtų skaičiuojami vienodai ir galėtų būti ***tikrinami***, turėtų būti parengta nauja transporto priemonės ***ilgaamžiškumo,*** tinkamumo pakartotinai panaudoti,

perdirbti ir atgauti rodikliai turėtų būti toliau skaičiuojami pagal standartą ISO 22628:2002, kaip nurodyta Direktyvoje 2005/64/EB;	perdirbti ir atgauti rodiklių apskaičiavimo ir tikrinimo metodika. Ši metodika turėtų geriau atspindėti realų naujos transporto priemonės ***ilgaamžiškumo,*** perdirbimo, pakartotinio naudojimo ir atgavimo gyvavimo ciklo pabaigoje potencialą, kartu atsižvelgiant į vykstančią technologinę pažangą. ***Taikant šią metodiką turėtų būti tinkamai tikrinama Sąjungoje ir už jos ribų pagamintų transporto priemonių atitiktis.*** Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai sukurti tokią metodiką. Kol tokia metodika nebus sukurta, tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai turėtų būti toliau skaičiuojami pagal standartą ISO 22628:2002, kaip nurodyta Direktyvoje 2005/64/EB;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
13 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(13) norint spręsti visų Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių projektavimo ir jų gyvavimo ciklo pabaigos etapo klausimus reikia nustatyti suderintus žiediškumo reikalavimus, patikrinamus tipo patvirtinimo etape. Transporto priemonių projektavimas ir gamyba siekiant užtikrinti, kad jų dalis ir komponentus būtų galima naudoti pakartotinai, o jose esančias medžiagas būtų galima perdirbti, yra labai svarbūs siekiant išvengti situacijos, kai transporto priemonei tapus netinkamai eksploatuoti šių dalių, komponentų ir medžiagų negalima tinkamai panaudoti. Todėl transporto priemonių gamintojai ir jų	(13) norint spręsti visų Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių projektavimo ir jų gyvavimo ciklo pabaigos etapo klausimus reikia nustatyti suderintus žiediškumo reikalavimus, patikrinamus tipo patvirtinimo etape. Transporto priemonių projektavimas ir gamyba siekiant užtikrinti, kad jų dalis ir komponentus būtų galima naudoti pakartotinai, o jose esančias medžiagas būtų galima perdirbti, yra labai svarbūs siekiant išvengti situacijos, kai transporto priemonei tapus netinkamai eksploatuoti šių dalių, komponentų ir medžiagų negalima tinkamai panaudoti. Todėl transporto priemonių gamintojai ir jų

tiekėjai turėtų integruoti projektavimo strategijas, kuriomis būtų padidinta galimybė pakartotinai naudoti ir perdirbti ankstyvajame naujų transporto priemonių kūrimo etape. Atitinkamai naujos transporto priemonės ir toliau turėtų būti konstruojamos taip, kad ne mažiau 85 % jų masės būtų galima pakartotinai naudoti arba perdirbti, o ne mažiau kaip 95 % masės – pakartotinai naudoti arba atgauti, kaip jau numatyta Direktyvoje 2005/64/EB. Siekiant užtikrinti, kad tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai būtų skaičiuojami vienodai ir galėtų būti stebimi, turėtų būti parengta nauja transporto priemonės tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių apskaičiavimo ir tikrinimo metodika. Ši metodika turėtų geriau atspindėti realų naujos transporto priemonės perdirbimo, pakartotinio naudojimo ir atgavimo gyvavimo ciklo pabaigoje potencialą, kartu atsižvelgiant į vykstančią technologinę pažangą. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai sukurti tokią metodiką. Kol tokia metodika nebus sukurta, tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai turėtų būti toliau skaičiuojami pagal standartą ISO 22628:2002, kaip nurodyta Direktyvoje 2005/64/EB;	tiekėjai turėtų integruoti projektavimo strategijas, kuriomis būtų padidinta galimybė pakartotinai naudoti ir perdirbti ankstyvajame naujų transporto priemonių kūrimo etape. Atitinkamai naujos transporto priemonės ir toliau turėtų būti konstruojamos taip, kad ne mažiau 85 % jų masės būtų galima pakartotinai naudoti arba perdirbti, o ne mažiau kaip 95 % masės – pakartotinai naudoti arba atgauti, kaip jau numatyta Direktyvoje 2005/64/EB. Siekiant užtikrinti, kad tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai būtų skaičiuojami vienodai ir galėtų būti stebimi, turėtų būti parengta nauja transporto priemonės tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių apskaičiavimo ir tikrinimo metodika. Ši metodika turėtų geriau atspindėti realų naujos transporto priemonės perdirbimo, pakartotinio naudojimo ir atgavimo gyvavimo ciklo pabaigoje potencialą, kartu atsižvelgiant į vykstančią technologinę pažangą. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai sukurti tokią metodiką. Kol tokia metodika nebus sukurta, tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai turėtų būti toliau skaičiuojami pagal standartą ISO 22628:2002, kaip nurodyta Direktyvoje 2005/64/EB***. Be to, Komisija taip pat turėtų įvertinti, ar reikia nustatyti atskirą tikslą dėl minimalios pakartotinio naudojimo dalies***;

Or. en

Pakeitimas 248
Christine Singer

Pasiūlymas dėl reglamento
13 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(13) norint spręsti visų Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių projektavimo ir jų gyvavimo ciklo pabaigos etapo klausimus reikia nustatyti suderintus žiediškumo reikalavimus, patikrinamus tipo patvirtinimo etape. Transporto priemonių projektavimas ir gamyba siekiant užtikrinti, kad jų dalis ir komponentus būtų galima naudoti pakartotinai, o jose esančias medžiagas būtų galima perdirbti, yra labai svarbūs siekiant išvengti situacijos, kai transporto priemonei tapus netinkamai eksploatuoti šių dalių, komponentų ir medžiagų negalima tinkamai panaudoti. Todėl transporto priemonių gamintojai ir jų tiekėjai turėtų integruoti projektavimo strategijas, kuriomis būtų padidinta galimybė pakartotinai naudoti ir perdirbti ankstyvajame naujų transporto priemonių kūrimo etape. Atitinkamai naujos transporto priemonės ir toliau turėtų būti konstruojamos taip, kad ne mažiau 85 % jų masės būtų galima pakartotinai naudoti arba perdirbti, o ne mažiau kaip 95 % masės – pakartotinai naudoti arba atgauti, kaip jau numatyta Direktyvoje 2005/64/EB. Siekiant užtikrinti, kad tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai būtų skaičiuojami vienodai ir galėtų būti stebimi, turėtų būti parengta nauja transporto priemonės tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių apskaičiavimo ir tikrinimo metodika. Ši metodika turėtų geriau atspindėti realų naujos transporto priemonės perdirbimo, pakartotinio naudojimo ir atgavimo gyvavimo ciklo pabaigoje potencialą, kartu atsižvelgiant į vykstančią technologinę pažangą. ***Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai sukurti tokią metodiką.*** Kol tokia metodika nebus sukurta, tinkamumo	(13) norint spręsti visų Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių projektavimo ir jų gyvavimo ciklo pabaigos etapo klausimus reikia nustatyti suderintus žiediškumo reikalavimus, patikrinamus tipo patvirtinimo etape. Transporto priemonių projektavimas ir gamyba siekiant užtikrinti, kad jų dalis ir komponentus būtų galima naudoti pakartotinai, o jose esančias medžiagas būtų galima perdirbti, yra labai svarbūs siekiant išvengti situacijos, kai transporto priemonei tapus netinkamai eksploatuoti šių dalių, komponentų ir medžiagų negalima tinkamai panaudoti. Todėl transporto priemonių gamintojai ir jų tiekėjai turėtų integruoti projektavimo strategijas, kuriomis būtų padidinta galimybė pakartotinai naudoti ir perdirbti ankstyvajame naujų transporto priemonių kūrimo etape. Atitinkamai naujos transporto priemonės ir toliau turėtų būti konstruojamos taip, kad ne mažiau 85 % jų masės būtų galima pakartotinai naudoti arba perdirbti, o ne mažiau kaip 95 % masės – pakartotinai naudoti arba atgauti, kaip jau numatyta Direktyvoje 2005/64/EB. Siekiant užtikrinti, kad tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai būtų skaičiuojami vienodai ir galėtų būti stebimi, turėtų būti parengta nauja transporto priemonės tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių apskaičiavimo ir tikrinimo metodika. Ši metodika turėtų geriau atspindėti realų naujos transporto priemonės perdirbimo, pakartotinio naudojimo ir atgavimo gyvavimo ciklo pabaigoje potencialą, kartu atsižvelgiant į vykstančią technologinę pažangą. Kol tokia metodika nebus sukurta, tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai turėtų būti toliau skaičiuojami pagal standartą ISO 22628:2002, kaip

pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai turėtų būti toliau skaičiuojami pagal standartą ISO 22628:2002, kaip nurodyta Direktyvoje 2005/64/EB;	nurodyta Direktyvoje 2005/64/EB;

Or. en

Pagrindimas

Europos Komisija neturėtų būti atsakinga už transporto priemonės pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atgaunamumo rodiklių apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką. Vietoj to ją turėtų vertinti reikiamų žinių ir patirties turinčių nepriklausomų ekspertų grupė.

Pakeitimas 249
Sirpa Pietikäinen

Pasiūlymas dėl reglamento
13 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(13) norint spręsti visų Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių projektavimo ir jų gyvavimo ciklo pabaigos etapo klausimus reikia nustatyti suderintus žiediškumo reikalavimus, patikrinamus tipo patvirtinimo etape. Transporto priemonių projektavimas ir gamyba siekiant užtikrinti, kad jų dalis ir komponentus būtų galima naudoti pakartotinai, o jose esančias medžiagas būtų galima perdirbti, yra labai svarbūs siekiant išvengti situacijos, kai transporto priemonei tapus netinkamai eksploatuoti šių dalių, komponentų ir medžiagų negalima tinkamai panaudoti. Todėl transporto priemonių gamintojai ir jų tiekėjai turėtų integruoti projektavimo strategijas, kuriomis būtų padidinta galimybė pakartotinai naudoti ir perdirbti ankstyvajame naujų transporto priemonių kūrimo etape. Atitinkamai naujos transporto priemonės ir toliau turėtų būti konstruojamos taip, kad ne mažiau 85 % jų masės būtų galima pakartotinai naudoti arba perdirbti, o ne mažiau kaip 95 % masės – pakartotinai naudoti arba atgauti,	(13) norint spręsti visų Sąjungos rinkai pateikiamų transporto priemonių projektavimo ir jų gyvavimo ciklo pabaigos etapo klausimus reikia nustatyti suderintus žiediškumo reikalavimus, patikrinamus tipo patvirtinimo etape. Transporto priemonių projektavimas ir gamyba ***įgyvendinant projektavimo principą, kuriuo užtikrinama, kad nebūtų atliekų,*** siekiant užtikrinti, kad jų dalis ir komponentus būtų galima naudoti pakartotinai, o jose esančias medžiagas būtų galima perdirbti, yra labai svarbūs siekiant išvengti situacijos, kai transporto priemonei tapus netinkamai eksploatuoti šių dalių, komponentų ir medžiagų negalima tinkamai panaudoti. Todėl transporto priemonių gamintojai ir jų tiekėjai turėtų integruoti projektavimo strategijas, kuriomis būtų padidinta galimybė pakartotinai naudoti ir perdirbti ankstyvajame naujų transporto priemonių kūrimo etape. Atitinkamai naujos transporto priemonės ir toliau turėtų būti konstruojamos taip, kad ne mažiau 85 % jų masės būtų galima pakartotinai naudoti

kaip jau numatyta Direktyvoje 2005/64/EB. Siekiant užtikrinti, kad tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai būtų skaičiuojami vienodai ir galėtų būti stebimi, turėtų būti parengta nauja transporto priemonės tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių apskaičiavimo ir tikrinimo metodika. Ši metodika turėtų geriau atspindėti realų naujos transporto priemonės perdirbimo, pakartotinio naudojimo ir atgavimo gyvavimo ciklo pabaigoje potencialą, kartu atsižvelgiant į vykstančią technologinę pažangą. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai sukurti tokią metodiką. Kol tokia metodika nebus sukurta, tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai turėtų būti toliau skaičiuojami pagal standartą ISO 22628:2002, kaip nurodyta Direktyvoje 2005/64/EB;	arba perdirbti, o ne mažiau kaip 95 % masės – pakartotinai naudoti arba atgauti, kaip jau numatyta Direktyvoje 2005/64/EB. Siekiant užtikrinti, kad tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai būtų skaičiuojami vienodai ir galėtų būti stebimi, turėtų būti parengta nauja transporto priemonės tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodiklių apskaičiavimo ir tikrinimo metodika. Ši metodika turėtų geriau atspindėti realų naujos transporto priemonės perdirbimo, pakartotinio naudojimo ir atgavimo gyvavimo ciklo pabaigoje potencialą, kartu atsižvelgiant į vykstančią technologinę pažangą. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai sukurti tokią metodiką. Kol tokia metodika nebus sukurta, tinkamumo pakartotinai panaudoti, perdirbti ir atgauti rodikliai turėtų būti toliau skaičiuojami pagal standartą ISO 22628:2002, kaip nurodyta Direktyvoje 2005/64/EB;
	Or. en

Pakeitimas 250
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Pasiūlymas dėl reglamento
13 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(13a) transporto priemonių remonto galimybių užtikrinimas visą jų eksploatavimo laikotarpį yra esminis tikrai tvarios ir žiedinės automobilių ekonomikos ramstis. Transporto priemonės neturėtų būti per anksti priskiriamos prie eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kai jas dar galima remontuoti, nes tai lemtų nereikalingą švaistymą, ekonominį neefektyvumą ir

pernelyg didelę naštą transporto priemonių savininkams. Transporto priemonė turėtų būti laikoma eksploatuoti netinkama transporto priemone tik tada, kai jos negalima pagrįstai atkurti, kad ji atitiktų techninės apžiūros reikalavimus, ir ji kelia pavojų eismo dalyvių saugumui. Transporto priemonių ilgaamžiškumas priklauso ne tik nuo jų pirminio projekto, bet ir nuo prieinamų ir konkurencingų remonto ir techninės priežiūros paslaugų. Nepriklausomi remonto veiklos vykdytojai turi turėti galimybę veikti sąžiningomis ir skaidriomis sąlygomis, kad vartotojai nebūtų priklausomi tik nuo gamintojo kontroliuojamų remonto tinklų, kurie priešingu atveju galėtų riboti konkurenciją, didinti sąnaudas ir mažinti paslaugų prieinamumą. Siekiant apsaugoti vartotojų pasirinkimą ir užtikrinti veiksmingą išteklių naudojimą, reikia užkirsti kelią remonto kliūtims, įskaitant galimybių gauti atsargines dalis, diagnostikos įrankius, nepagrįstą dalių susiejimą su konkrečia transporto priemone ir techninę informaciją, apribojimus. Galimybė remontuoti ir prižiūrėti transporto priemones yra ypač svarbi visuomenei ir ekonomikai, ypač mažesnes pajamas gaunantiems asmenims ir šeimoms, kurių pagrindinė transporto priemonė yra naudota transporto priemonė. Remonto galimybių ribojimas daro neproporcingai didelį poveikį tiems, kurie gyvena kaimo vietovėse arba ekonomiškai nepalankioje padėtyje esančiuose regionuose, kuriuose viešojo transporto infrastruktūra yra nepakankama, todėl ribojamas jų savarankiškumas, judumas ir galimybė įsidarbinti, mokytis ir naudotis pagrindinėmis paslaugomis. Todėl užtikrinti galimybę remontuoti būtina ne tik aplinkosauginiu ir ekonominiu požiūriais, bet ir siekiant užtikrinti lygias galimybes. Be to, tam tikrų kategorijų transporto priemonėms reikia skirti ypatingą dėmesį, kad būtų užtikrinta galimybė toliau juos naudoti ir išsaugoti.

Tai didesnio pravažumo transporto priemonės, laisvalaikio transporto priemonės ir istorinės ar klasikinės transporto priemonės, kurių techninė priežiūra dažnai viršija standartinį komercinį gyvavimo ciklą ir kurioms reikia nuolatinio, dažnai kapitalinio remonto, kad būtų išsaugota jų paskirtis, kultūrinė vertė ir tinkamumas naudoti. Šias transporto priemones dažnai restauruoja ir ilgą laiką prižiūri entuziastai ir mažosios įmonės, ir taip prisidėdama prie ekonominės veiklos ir užimtumo specializuotuose restauravimo ir remonto sektoriuose. Šiuo reglamentu turėtų būti užtikrinta, kad tokios transporto priemonės nebūtų nepagrįstai klasifikuojamos kaip eksploatuoti netinkamos, taip išsaugant galimybę jas toliau naudoti ir restauruoti;

Or. en

Pakeitimas 251
Pietro Fiocchi

Pasiūlymas dėl reglamento
14 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(14) transporto priemonės turėtų būti projektuojamos ir gaminamos taip, kad būtų naudojama kuo mažiau susirūpinimą keliančių medžiagų. 2020 m. spalio 14 d. komunikate „Cheminių medžiagų strategija tvarumui užtikrinti. Aplinkos be toksinių medžiagų kūrimas“*[47]* Komisija nurodė, kad susirūpinimą keliančių medžiagų kiekis turi būti kuo labiau sumažintas ir pakeistas, palaipsniui atsisakant žalingiausių medžiagų, skirtų neesminėms visuomenės reikmėms, visų pirma vartotojų gaminiuose. Tad susirūpinimą keliančių medžiagų, esančių transporto priemonėse naudojamų medžiagų arba bet kurios transporto priemonių dalies ar komponento	(14) transporto priemonės turėtų būti projektuojamos ir gaminamos taip, kad būtų naudojama kuo mažiau susirūpinimą keliančių medžiagų. 2020 m. spalio 14 d. komunikate „Cheminių medžiagų strategija tvarumui užtikrinti. Aplinkos be toksinių medžiagų kūrimas“ Komisija nurodė, kad susirūpinimą keliančių medžiagų kiekis turi būti kuo labiau sumažintas ir pakeistas, palaipsniui atsisakant žalingiausių medžiagų, skirtų neesminėms visuomenės reikmėms, visų pirma vartotojų gaminiuose. Tad susirūpinimą keliančių medžiagų, esančių transporto priemonėse naudojamų medžiagų arba bet kurios transporto priemonių dalies ar komponento

sudėtyje, turėtų būti kuo mažiau siekiant užtikrinti, kad ***transporto priemonės ir perdirbant transporto priemones gautos medžiagos*** per visą ***savo*** gyvavimo ciklą nedarytų neigiamo poveikio žmonių sveikatai ar aplinkai;	sudėtyje, turėtų būti kuo mažiau***, kai reikalaujama,*** siekiant užtikrinti, kad per visą gyvavimo ciklą ***nebūtų daromas neigiamas poveikis*** žmonių sveikatai ar aplinkai;
[47] 2020 m. lapkričio 14 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Cheminių medžiagų strategija tvarumui užtikrinti. Aplinkos be toksinių medžiagų kūrimas“ (COM(2020) 667 *final*).	[47] 2020 m. lapkričio 14 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Cheminių medžiagų strategija tvarumui užtikrinti. Aplinkos be toksinių medžiagų kūrimas“ (COM(2020) 667 *final*).

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
14 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(14) transporto priemonės turėtų būti projektuojamos ir gaminamos taip, kad būtų naudojama kuo mažiau susirūpinimą keliančių medžiagų. 2020 m. spalio 14 d. komunikate „Cheminių medžiagų strategija tvarumui užtikrinti. Aplinkos be toksinių medžiagų kūrimas“[47] Komisija nurodė, kad susirūpinimą keliančių medžiagų kiekis turi būti kuo labiau sumažintas ir pakeistas, palaipsniui atsisakant žalingiausių medžiagų, skirtų neesminėms visuomenės reikmėms, visų pirma vartotojų gaminiuose. Tad susirūpinimą keliančių medžiagų, esančių transporto priemonėse naudojamų medžiagų arba bet kurios transporto priemonių dalies ar komponento sudėtyje, turėtų būti kuo mažiau siekiant užtikrinti, kad transporto priemonės ir perdirbant transporto priemones gautos medžiagos per visą savo gyvavimo ciklą	(14) transporto priemonės turėtų būti projektuojamos ir gaminamos taip, kad būtų naudojama kuo mažiau susirūpinimą keliančių medžiagų. 2020 m. spalio 14 d. komunikate „Cheminių medžiagų strategija tvarumui užtikrinti. Aplinkos be toksinių medžiagų kūrimas“[47] Komisija nurodė, kad***, laikantis koncepcijos „Viena sveikata“,*** susirūpinimą keliančių medžiagų kiekis turi būti kuo labiau sumažintas ir pakeistas, palaipsniui atsisakant žalingiausių medžiagų, skirtų neesminėms visuomenės reikmėms, visų pirma vartotojų gaminiuose. Tad susirūpinimą keliančių medžiagų, esančių transporto priemonėse naudojamų medžiagų arba bet kurios transporto priemonių dalies ar komponento sudėtyje, turėtų būti kuo mažiau siekiant užtikrinti, kad transporto priemonės ir perdirbant

nedarytų neigiamo poveikio ***žmonių*** sveikatai ar aplinkai;	transporto priemones gautos medžiagos per visą savo gyvavimo ciklą nedarytų neigiamo poveikio sveikatai ar aplinkai;
[47] 2020 m. lapkričio 14 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Cheminių medžiagų strategija tvarumui užtikrinti. Aplinkos be toksinių medžiagų kūrimas“ (COM***/***2020***/***667 ***final***).	[47] 2020 m. lapkričio 14 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Cheminių medžiagų strategija tvarumui užtikrinti. Aplinkos be toksinių medžiagų kūrimas“ (COM***(***2020***)*** 0667).

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
15 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(15) Direktyvoje 2000/53/EB jau yra ribojamas švino, gyvsidabrio, kadmio ir šešiavalenčio chromo naudojimas transporto priemonėse ir numatomos išimtys, pagal kurias tokios medžiagos gali būti naudojamos tam tikrais atvejais. Šiuo reglamentu turėtų būti perimtos šios galiojančios taisyklės. Tačiau siekiant užtikrinti cheminių medžiagų teisės aktų nuoseklumą apribojimai, susiję su pateikimu rinkai ir kitų medžiagų naudojimu transporto priemonėse, turėtų būti sprendžiami pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1907/2006[48]. Be to, turėtų būti nustatyti Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/1021[49] reglamentuoti medžiagų naudojimo apribojimai remiantis to reglamento nuostatomis***. Todėl šiame reglamente neturėtų būti numatyta galimybė apriboti kokių nors kitų medžiagų nei švino, gyvsidabrio, kadmio ir šešiavalenčio chromo naudojimą***	(15) Direktyvoje 2000/53/EB jau yra ribojamas švino, gyvsidabrio, kadmio ir šešiavalenčio chromo naudojimas transporto priemonėse ir numatomos išimtys, pagal kurias tokios medžiagos gali būti naudojamos tam tikrais atvejais. Šiuo reglamentu turėtų būti perimtos šios galiojančios taisyklės. Tačiau siekiant užtikrinti cheminių medžiagų teisės aktų nuoseklumą apribojimai, susiję su pateikimu rinkai ir kitų medžiagų naudojimu transporto priemonėse, turėtų būti sprendžiami pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1907/2006[48]. Be to, turėtų būti nustatyti Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/1021[49] reglamentuoti medžiagų naudojimo apribojimai remiantis to reglamento nuostatomis;

transporto priemonėse;

[48] 2006 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1907/2006 dėl cheminių medžiagų registracijos, įvertinimo, autorizacijos ir apribojimų (REACH), įsteigiantis Europos cheminių medžiagų agentūrą, iš dalies keičiantis Direktyvą 1999/45/EB bei panaikinantis Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 793/93, Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1488/94, Tarybos direktyvą 76/769/EEB ir Komisijos direktyvas 91/155/EEB, 93/67/EEB, 93/105/EB bei 2000/21/EB, (OL L 396, 2006 12 30, p. 1).

[49] 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1021 dėl patvariųjų organinių teršalų (OL L 169, 2019 6 25, p. 45).

[48] 2006 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1907/2006 dėl cheminių medžiagų registracijos, įvertinimo, autorizacijos ir apribojimų (REACH), įsteigiantis Europos cheminių medžiagų agentūrą, iš dalies keičiantis Direktyvą 1999/45/EB bei panaikinantis Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 793/93, Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1488/94, Tarybos direktyvą 76/769/EEB ir Komisijos direktyvas 91/155/EEB, 93/67/EEB, 93/105/EB bei 2000/21/EB, (OL L 396, 2006 12 30, p. 1).

[49] 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1021 dėl patvariųjų organinių teršalų (OL L 169, 2019 6 25, p. 45).

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
15 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(15a) siekiant nustatyti papildomus apribojimus, taikomis transporto priemonių sudėtyje esančioms arba fiziškai gaminant baterijas naudojamoms medžiagoms, REACH vertinimo jungtiniame veiksmų plane, kuris paskelbtas Reglamentu (EB) Nr. 1907/2006 įsteigtos Europos cheminių medžiagų agentūros (toliau – Agentūra) interneto tinklalapyje, suplanuoto medžiagų vertinimo kontekste tikslinga nustatyti susirūpinimą keliančias medžiagas, kurios Cheminių medžiagų strategijoje tvarumui užtikrinti apibrėžtos

kaip lėtinį poveikį sveikatai ar aplinkai darančiomis medžiagomis, kaip antai į kandidatinį sąrašą įtrauktos medžiagos, kurias vėliau būtų galima įtraukti į Reglamento (EB) Nr. 1907/2006 XIV priedą ir Reglamento (EB) Nr. 1272/2008 VI priedą, taip pat kaip tos medžiagos, kurios trukdo perdirbti atliekas į saugias ir aukštos kokybės antrines žaliavas;

Or. en

Pakeitimas 255
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
16 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(16) Direktyvoje 2000/53/EB numatomos švino ir kadmio naudojimo transporto priemonėse naudojamose baterijose apribojimų išimtys, kurias dabar perima šis reglamentas. Tačiau medžiagų naudojimas baterijose yra išsamiai reglamentuotas Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 2023/***[Baterijos]***[50]. Todėl tokių medžiagų klausimas turėtų būti sprendžiamas ir jų apribojimai bei susijusios išimtys atitinkamai perkeltos į tą reglamentą, ir jos neturėtų būti reglamentuojamos šiame reglamente. Prieš nustatant tokius apribojimus pagal Reglamentą (ES) Nr. 2023/[Baterijos] pagal tą reglamentą turėtų būti išsamiai įvertinta, ar išimtis vis dar reikalinga ir kokia turėtų būti jos taikymo sritis;	(16) Direktyvoje 2000/53/EB numatomos švino ir kadmio naudojimo transporto priemonėse naudojamose baterijose apribojimų išimtys, kurias dabar perima šis reglamentas. Tačiau medžiagų naudojimas baterijose yra išsamiai reglamentuotas Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 2023/***1542***[50]. Todėl tokių medžiagų klausimas turėtų būti sprendžiamas ir jų apribojimai bei susijusios išimtys atitinkamai perkeltos į tą reglamentą, ir jos neturėtų būti reglamentuojamos šiame reglamente. Prieš nustatant tokius apribojimus pagal Reglamentą (ES) Nr. 2023/[Baterijos] pagal tą reglamentą turėtų būti išsamiai įvertinta, ar išimtis vis dar reikalinga ir kokia turėtų būti jos taikymo sritis;
[50] 2023 m. [data] Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl baterijų ir baterijų atliekų, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2008/98/EB ir Reglamentas (ES) 2019/1020 ir panaikinama Direktyva	[50] 2023 m. [data] Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl baterijų ir baterijų atliekų, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2008/98/EB ir Reglamentas (ES) 2019/1020 ir panaikinama Direktyva

2006/66/EB (OL L […].

Or. en

Pakeitimas 256
Christine Singer

Pasiūlymas dėl reglamento
17 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(17) siekiant atsižvelgti į mokslinę ir techninę pažangą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti toliau deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais ji galėtų keisti švino, gyvsidabrio, kadmio ir heksavalentinio chromo naudojimo transporto priemonėse apribojimų išimtis pagal šį reglamentą. Prieš keičiant arba panaikinant tokias išimtis reikėtų įvertinti socialinį ir ekonominį tokių pokyčių poveikį (Direktyvoje 2000/53/EB tai nėra numatyta), įskaitant alternatyvių medžiagų prieinamumo ir poveikio žmonių sveikatai bei aplinkai vertinimą per visą transporto priemonių gyvavimo ciklą. Siekdama užtikrinti veiksmingą sprendimų dėl šio reglamento keitimo techninių, mokslinių ir administracinių aspektų, susijusių su medžiagų naudojimo transporto priemonėse apribojimais, priėmimą, šių aspektų koordinavimą ir valdymą, Europos cheminių medžiagų agentūra turėtų padėti Komisijai atlikti tokį vertinimą;	(17) siekiant atsižvelgti į mokslinę ir techninę pažangą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti toliau deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais ji galėtų keisti švino, gyvsidabrio, kadmio ir heksavalentinio chromo naudojimo transporto priemonėse apribojimų išimtis pagal šį reglamentą. Prieš keičiant arba panaikinant tokias išimtis reikėtų įvertinti socialinį ir ekonominį tokių pokyčių poveikį (Direktyvoje 2000/53/EB tai nėra numatyta), įskaitant alternatyvių medžiagų prieinamumo ir poveikio žmonių sveikatai bei aplinkai vertinimą per visą transporto priemonių gyvavimo ciklą. ***Prieš priimdama tokį deleguotąjį aktą Komisija turėtų konsultuotis su atitinkamais ekspertais ir suinteresuotosiomis šalimis, kad būtų užtikrinta, jog būtų atsižvelgiama ne tik į poveikį žmonių sveikatai ir aplinkos higienai, bet ir į platesnį socialinį ir ekonominį poveikį.*** Siekdama užtikrinti veiksmingą sprendimų dėl šio reglamento keitimo techninių, mokslinių ir administracinių aspektų, susijusių su medžiagų naudojimo transporto priemonėse apribojimais, priėmimą, šių aspektų koordinavimą ir valdymą, Europos cheminių medžiagų agentūra turėtų padėti Komisijai atlikti tokį vertinimą;

Or. en

Pagrindimas

Komisija ne visada turi reikiamos kompetencijos, ypač kai kalbama apie techninius aspektus ir praktinį taikymą.

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

Pasiūlymas dėl reglamento
17 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(17a) siekiant užtikrinti, kad būtų galima tinkamai spręsti su medžiagomis, kurios, kai jos naudojamos transporto priemonėse arba kai jų yra eksploatuoti netinkamose transporto priemonėse, kelia nepriimtiną riziką žmonių sveikatai ar aplinkai, susijusius klausimus, pagal SESV veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais iš dalies keičiami apribojimai, taikomi transporto priemonėse esančioms medžiagoms;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
18 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(18) siekiant padidinti automobilių sektoriaus žiediškumą transporto priemonės turėtų būti projektuojamos ir gaminamos taip, kad būtų naudojamos ne pirminės žaliavos, o perdirbtos medžiagos.	(18) siekiant padidinti automobilių sektoriaus žiediškumą transporto priemonės turėtų būti projektuojamos ir gaminamos taip, kad būtų naudojamos ne pirminės žaliavos, o perdirbtos medžiagos.

Perdirbtųjų medžiagų naudojimas leidžia efektyviau naudoti išteklius, mažina gamybos priklausomybę nuo iškastinio kuro ir mažina su pirminių žaliavų naudojimu susijusį neigiamą poveikį aplinkai. Didesnis Sąjungos rinkai pateikiamų trečiosiose šalyse pagamintų transporto priemonių žiediškumas taip pat prisidės prie išmetamo ŠESD kiekio mažinimo visame pasaulyje, įskaitant Sąjungą. Jis taip pat ***mažina*** su pirminių žaliavų tiekimu susijusią priklausomybę nuo žaliavų ir energijos ir tuo pačiu ***sustiprina*** antrinių žaliavų rinką. Nors reikalavimų dėl perdirbtųjų medžiagų naudojimo pasauliniu mastu nėra, daugelis gamintojų jau įtraukė perdirbtąsias medžiagas į savo transporto priemones. Nustačius tikslus ir vienodas nuostatas dėl to, kaip apskaičiuoti perdirbtųjų medžiagų dalį, bus užtikrintas teisinis tikrumas ir prisidėta prie sąžiningos gamintojų konkurencijos kūrimo. Šie reikalavimai bus taikomi visiems gamintojams, ketinantiems pateikti transporto priemones Sąjungos rinkai nepriklausomai nuo to, kur jie įsisteigę. Pripažįstant pasaulinių vertės grandinių svarbą automobilių sektoriuje reglamentu turėtų būti sudarytos sąlygos įsigyti antrinių žaliavų iš Sąjungai nepriklausančių šalių;	Perdirbtųjų medžiagų naudojimas leidžia efektyviau naudoti išteklius, mažina gamybos priklausomybę nuo iškastinio kuro ir mažina su pirminių žaliavų naudojimu susijusį neigiamą poveikį aplinkai. Didesnis Sąjungos rinkai pateikiamų trečiosiose šalyse pagamintų transporto priemonių žiediškumas taip pat prisidės prie išmetamo ŠESD kiekio mažinimo visame pasaulyje, įskaitant Sąjungą. Jis taip pat ***stiprina Sąjungos strateginį savarankiškumą ir konkurencingumą mažinant*** su pirminių žaliavų tiekimu susijusią priklausomybę nuo žaliavų ir energijos***, visų pirma padedat išsaugoti vertingas ypatingos svarbos žaliavas Sąjungoje*** ir tuo pačiu ***stiprinant*** antrinių žaliavų rinką. Nors reikalavimų dėl perdirbtųjų medžiagų naudojimo pasauliniu mastu nėra, daugelis gamintojų jau įtraukė perdirbtąsias medžiagas į savo transporto priemones. Nustačius tikslus ir vienodas nuostatas dėl to, kaip apskaičiuoti perdirbtųjų medžiagų dalį, bus užtikrintas teisinis tikrumas ir prisidėta prie sąžiningos gamintojų konkurencijos kūrimo. Šie reikalavimai bus taikomi visiems gamintojams, ketinantiems pateikti transporto priemones Sąjungos rinkai nepriklausomai nuo to, kur jie įsisteigę. Pripažįstant pasaulinių vertės grandinių svarbą automobilių sektoriuje reglamentu turėtų būti sudarytos sąlygos įsigyti antrinių žaliavų iš Sąjungai nepriklausančių šalių;
	Or. en

Pakeitimas 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

Pasiūlymas dėl reglamento
18 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(18) siekiant padidinti automobilių sektoriaus žiediškumą transporto priemonės turėtų būti projektuojamos ir gaminamos taip, kad būtų naudojamos ne pirminės žaliavos, o perdirbtos medžiagos. Perdirbtųjų medžiagų naudojimas leidžia efektyviau naudoti išteklius, mažina gamybos priklausomybę nuo iškastinio kuro ir mažina su pirminių žaliavų naudojimu susijusį neigiamą poveikį aplinkai. Didesnis Sąjungos rinkai pateikiamų trečiosiose šalyse pagamintų transporto priemonių žiediškumas taip pat prisidės prie išmetamo ŠESD kiekio mažinimo visame pasaulyje, įskaitant Sąjungą. Jis taip pat mažina su pirminių žaliavų tiekimu susijusią priklausomybę nuo žaliavų ir energijos ir tuo pačiu sustiprina antrinių žaliavų rinką. Nors reikalavimų dėl perdirbtųjų medžiagų naudojimo pasauliniu mastu nėra, daugelis gamintojų jau įtraukė perdirbtąsias medžiagas į savo transporto priemones. Nustačius tikslus ir vienodas nuostatas dėl to, kaip apskaičiuoti perdirbtųjų medžiagų dalį, bus užtikrintas teisinis tikrumas ir prisidėta prie sąžiningos gamintojų konkurencijos kūrimo. Šie reikalavimai bus taikomi visiems gamintojams, ketinantiems pateikti transporto priemones Sąjungos rinkai nepriklausomai nuo to, kur jie įsisteigę. Pripažįstant pasaulinių vertės grandinių svarbą automobilių sektoriuje reglamentu turėtų būti sudarytos sąlygos įsigyti antrinių žaliavų iš Sąjungai nepriklausančių šalių;	(18) siekiant padidinti automobilių sektoriaus žiediškumą transporto priemonės turėtų būti projektuojamos ir gaminamos taip, kad būtų naudojamos ne pirminės žaliavos, o perdirbtos medžiagos***, jei tik dėl perdirbtų medžiagų nepakis transporto priemonių saugos rodikliai***. Perdirbtųjų medžiagų naudojimas leidžia efektyviau naudoti išteklius, mažina gamybos priklausomybę nuo iškastinio kuro ir mažina su pirminių žaliavų naudojimu susijusį neigiamą poveikį aplinkai. Didesnis Sąjungos rinkai pateikiamų trečiosiose šalyse pagamintų transporto priemonių žiediškumas taip pat prisidės prie išmetamo ŠESD kiekio mažinimo visame pasaulyje, įskaitant Sąjungą. Jis taip pat mažina su pirminių žaliavų tiekimu susijusią priklausomybę nuo žaliavų ir energijos ir tuo pačiu sustiprina antrinių žaliavų rinką. Nors reikalavimų dėl perdirbtųjų medžiagų naudojimo pasauliniu mastu nėra, daugelis gamintojų jau įtraukė perdirbtąsias medžiagas į savo transporto priemones. Nustačius tikslus ir vienodas nuostatas dėl to, kaip apskaičiuoti perdirbtųjų medžiagų dalį, bus užtikrintas teisinis tikrumas ir prisidėta prie sąžiningos gamintojų konkurencijos kūrimo. Šie reikalavimai bus taikomi visiems gamintojams, ketinantiems pateikti transporto priemones Sąjungos rinkai nepriklausomai nuo to, kur jie įsisteigę. Pripažįstant pasaulinių vertės grandinių svarbą automobilių sektoriuje reglamentu turėtų būti sudarytos sąlygos įsigyti antrinių žaliavų iš Sąjungai nepriklausančių šalių;

Or. en

Pagrindimas

Siekiant užtikrinti, kad transporto priemonių tipas būtų patvirtintas keleiviams, atliekami griežti saugos ir veikimo vertinimai. Naudojant daug perdirbtų medžiagų, reikia iš anksto įvertinti jo poveikį bendrai transporto priemonės saugai ir kokybei.

Pakeitimas 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

Pasiūlymas dėl reglamento
18 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(18) siekiant padidinti automobilių sektoriaus žiediškumą transporto priemonės turėtų būti projektuojamos ir gaminamos taip, kad būtų naudojamos ne pirminės žaliavos, o perdirbtos medžiagos. Perdirbtųjų medžiagų naudojimas leidžia efektyviau naudoti išteklius, mažina gamybos priklausomybę nuo iškastinio kuro ir mažina su pirminių žaliavų naudojimu susijusį neigiamą poveikį aplinkai. Didesnis Sąjungos rinkai pateikiamų trečiosiose šalyse pagamintų transporto priemonių žiediškumas taip pat prisidės prie išmetamo ŠESD kiekio mažinimo visame pasaulyje, įskaitant Sąjungą. Jis taip pat mažina su pirminių žaliavų tiekimu susijusią priklausomybę nuo žaliavų ir energijos ir tuo pačiu sustiprina antrinių žaliavų rinką. Nors reikalavimų dėl perdirbtųjų medžiagų naudojimo pasauliniu mastu nėra, daugelis gamintojų jau įtraukė perdirbtąsias medžiagas į savo transporto priemones. Nustačius tikslus ir vienodas nuostatas dėl to, kaip apskaičiuoti perdirbtųjų medžiagų dalį, bus užtikrintas teisinis tikrumas ir prisidėta prie sąžiningos gamintojų konkurencijos kūrimo. Šie reikalavimai bus taikomi visiems gamintojams, ketinantiems pateikti transporto priemones Sąjungos rinkai nepriklausomai nuo to, kur jie įsisteigę. Pripažįstant pasaulinių vertės grandinių svarbą automobilių sektoriuje reglamentu turėtų būti sudarytos sąlygos įsigyti antrinių žaliavų iš Sąjungai nepriklausančių šalių;	(18) siekiant padidinti automobilių sektoriaus žiediškumą transporto priemonės turėtų būti projektuojamos ir gaminamos taip, kad būtų naudojamos ne pirminės žaliavos, o perdirbtos medžiagos***, jei tik dėl perdirbtų medžiagų nepakis transporto priemonių saugos rodikliai***. Perdirbtųjų medžiagų naudojimas leidžia efektyviau naudoti išteklius, mažina gamybos priklausomybę nuo iškastinio kuro ir mažina su pirminių žaliavų naudojimu susijusį neigiamą poveikį aplinkai. Didesnis Sąjungos rinkai pateikiamų trečiosiose šalyse pagamintų transporto priemonių žiediškumas taip pat prisidės prie išmetamo ŠESD kiekio mažinimo visame pasaulyje, įskaitant Sąjungą. Jis taip pat mažina su pirminių žaliavų tiekimu susijusią priklausomybę nuo žaliavų ir energijos ir tuo pačiu sustiprina antrinių žaliavų rinką. Nors reikalavimų dėl perdirbtųjų medžiagų naudojimo pasauliniu mastu nėra, daugelis gamintojų jau įtraukė perdirbtąsias medžiagas į savo transporto priemones. Nustačius tikslus ir vienodas nuostatas dėl to, kaip apskaičiuoti perdirbtųjų medžiagų dalį, bus užtikrintas teisinis tikrumas ir prisidėta prie sąžiningos gamintojų konkurencijos kūrimo. Šie reikalavimai bus taikomi visiems gamintojams, ketinantiems pateikti transporto priemones Sąjungos rinkai nepriklausomai nuo to, kur jie įsisteigę. Pripažįstant pasaulinių vertės grandinių svarbą automobilių sektoriuje reglamentu turėtų būti sudarytos sąlygos įsigyti antrinių žaliavų iš Sąjungai

nepriklausančių šalių;

Or. en

Pakeitimas 261
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
18 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(18) siekiant padidinti automobilių sektoriaus žiediškumą transporto priemonės turėtų būti projektuojamos ir gaminamos taip, kad būtų naudojamos ne pirminės žaliavos, o perdirbtos medžiagos. Perdirbtųjų medžiagų naudojimas leidžia efektyviau naudoti išteklius, mažina gamybos priklausomybę nuo iškastinio kuro ir mažina su pirminių žaliavų naudojimu susijusį neigiamą poveikį aplinkai. Didesnis Sąjungos rinkai pateikiamų trečiosiose šalyse pagamintų transporto priemonių žiediškumas taip pat prisidės prie išmetamo ŠESD kiekio mažinimo visame pasaulyje, įskaitant Sąjungą. Jis taip pat mažina su pirminių žaliavų tiekimu susijusią priklausomybę nuo žaliavų ir energijos ir tuo pačiu sustiprina antrinių žaliavų rinką. Nors reikalavimų dėl perdirbtųjų medžiagų naudojimo pasauliniu mastu nėra, daugelis gamintojų jau įtraukė perdirbtąsias medžiagas į savo transporto priemones. Nustačius tikslus ir vienodas nuostatas dėl to, kaip apskaičiuoti perdirbtųjų medžiagų dalį, bus užtikrintas teisinis tikrumas ir prisidėta prie sąžiningos gamintojų konkurencijos kūrimo. Šie reikalavimai bus taikomi visiems gamintojams, ketinantiems pateikti transporto priemones Sąjungos rinkai nepriklausomai nuo to, kur jie įsisteigę. Pripažįstant pasaulinių vertės grandinių svarbą automobilių sektoriuje reglamentu turėtų būti sudarytos sąlygos įsigyti antrinių žaliavų iš Sąjungai	(18) siekiant padidinti automobilių sektoriaus žiediškumą transporto priemonės turėtų būti projektuojamos ir gaminamos taip, kad būtų naudojamos ne pirminės žaliavos, o perdirbtos medžiagos. Perdirbtųjų medžiagų naudojimas leidžia efektyviau naudoti išteklius, mažina gamybos priklausomybę nuo iškastinio kuro ir mažina su pirminių žaliavų naudojimu susijusį neigiamą poveikį aplinkai. Didesnis Sąjungos rinkai pateikiamų trečiosiose šalyse pagamintų transporto priemonių žiediškumas taip pat prisidės prie išmetamo ŠESD kiekio mažinimo visame pasaulyje, įskaitant Sąjungą. Jis taip pat mažina su pirminių žaliavų tiekimu susijusią priklausomybę nuo žaliavų ir energijos ir tuo pačiu sustiprina antrinių žaliavų rinką. Nors reikalavimų dėl perdirbtųjų medžiagų naudojimo pasauliniu mastu nėra, daugelis gamintojų jau įtraukė perdirbtąsias medžiagas į savo transporto priemones. Nustačius tikslus ir vienodas nuostatas dėl to, kaip apskaičiuoti perdirbtųjų medžiagų dalį, bus užtikrintas teisinis tikrumas ir prisidėta prie sąžiningos gamintojų konkurencijos kūrimo. Šie reikalavimai bus taikomi visiems gamintojams, ketinantiems pateikti transporto priemones Sąjungos rinkai nepriklausomai nuo to, kur jie įsisteigę***, įskaitant tuos atvejus, kai transporto priemonės pateikiamos rinkai per internetines prekyvietes***. Pripažįstant pasaulinių vertės grandinių svarbą

nepriklausančių šalių;	automobilių sektoriuje reglamentu turėtų būti sudarytos sąlygos įsigyti antrinių žaliavų iš Sąjungai nepriklausančių šalių;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
18 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(18a) perėjimas prie žiedinės ekonomikos automobilių sektoriuje turėtų būti vykdomas kartu su priemonėmis, kuriomis užtikrinamos darbo vietų garantijos ir kuriamos naujos užimtumo galimybės. Šiuo reglamentu turėtų būti galima padėti darbuotojams vykdyti teisingą pertvarką, integruojant socialinius, ekonominius ir aplinkos tvarumo aspektus;

Or. en

Pakeitimas 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

Pasiūlymas dėl reglamento
19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas	***Išbraukta.***

privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti dvidešimt penki procentai plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. Dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;

Or. en

Pakeitimas 264
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti ***nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo*** į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti dvidešimt ***penki procentai*** plastiko, perdirbto iš po	(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turėtų būti ***nustatyti privalomi tikslai, pagal kuriuos būtų reikalaujama, kad*** į naujas transporto priemones ***būtų įtrauktas minimalus plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, kiekis***. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės***, patvirtintos praėjus 48***

vartojimo likusių plastiko atliekų. Dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;	***mėnesiams nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos,*** sudėtyje turėtų būti dvidešimt ***procentų*** plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. ***Praėjus 72 mėnesiams po šio reglamento įsigaliojimo dienos, tikslas turėtų būti trisdešimt procentų ir*** dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. ***Taikant šį dviejų etapų metodą bus sudarytos sąlygos patekti į pramonę, užtikrintas laipsniškas tobulėjimas ir išlaisvintos investicijos.*** Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką***. Tikrinimo metodika turėtų būti užtikrintos lygiavertės atliekų tvarkymo ir perdirbimo sąlygos Sąjungoje ir už jos ribų ir pagal ją gali būti reikalaujama, kad atitiktį įrodytų atitinkamą kvalifikaciją turinti nepriklausoma ir akredituota trečioji šalis, išduodama sertifikatą;***
	Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo	(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo

būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti dvidešimt penki procentai plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. Dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;	būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti dvidešimt penki procentai plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. Dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką***. Siekiant užtikrinti vienodas sąlygas, būtina šalies viduje pagaminto ir importuojamo plastiko atveju nediskriminaciniu būdu spręsti susijusius aplinkos apsaugos klausimus. Todėl į Sąjungoje importuojamas transporto priemones integruojamiems perdirbtiems plastikams turėtų būti taikomos lygiavertės sąlygos, susijusios su išmetamųjų teršalų kiekiu, atskiru surinkimu ir tvarumo kriterijais, taikomais perdirbimo technologijoms***;
	Or. en

Pakeitimas 266
Christine Singer

Pasiūlymas dėl reglamento
19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti dvidešimt penki procentai plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. Dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies ***tikslo*** turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas ***Komisijai*** turėtų ***būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima*** nustatyti plastiko, atgauto ***atitinkamai*** iš po vartojimo likusių atliekų ***ir*** iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir ***esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją*** įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;	(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto ***iš atliekų srautų, susidariusių prieš vartojimą, ir*** iš po vartojimo likusių atliekų ***srautų***, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti dvidešimt penki procentai plastiko, perdirbto ***tiek iš atliekų srautų, susidariusių prieš vartojimą, tiek*** iš po vartojimo likusių plastiko atliekų ***srautų, įskaitant biologinį plastiką***. Dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą ***iš atliekų srautų, gaunamų*** iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas ***nepriklausoma ekspertų grupė*** turėtų nustatyti plastiko, atgauto iš ***atliekų, susidariusių prieš vartojimą iš*** po vartojimo likusių atliekų***, taip pat*** iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir įtraukto ***į atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtį***, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką***, atsižvelgiant į geriausias turimas perdirbimo technologijas, įskaitant cheminį perdirbimą***;

Or. en

Pagrindimas

Komisija neturėtų būti atsakinga už plastiko, atgauto iš atliekų, susidariusių prieš vartojimą iš po vartojimo likusių atliekų, taip pat iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodikos rengimą.Tam labiau tiktų nepriklausoma ekspertų grupė, turinti daugiausia žinių.

Pakeitimas 267
Laurent Castillo

Pasiūlymas dėl reglamento
19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti dvidešimt penki procentai plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. Dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;	(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto ***iš atliekų, susidariusių prieš vartojimą, ir*** iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti dvidešimt procentų perdirbto ***tiek iš atliekų, susidariusių prieš vartojimą, tiek*** iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. Dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai ***iš atliekų, susidariusių prieš vartojimą,*** iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką***, kurią taikant būtų atsižvelgiama į geriausias turimas perdirbimo technologijas, pirmenybę teikiant mechaniniam perdirbimui***;

Or. en

Pakeitimas 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

Pasiūlymas dėl reglamento
19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti ***dvidešimt penki procentai*** plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. ***Dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių.*** Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;	(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones***, praėjus 72 mėnesiams nuo reglamento įsigaliojimo dienos***. Atitinkamai kiekvieno ***naujo*** tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti ***dešimt procentų*** perdirbto ***tiek iš atliekų, susidariusių prieš vartojimą, tiek*** iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;

Or. en

Pagrindimas

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.

Pakeitimas 269
Sirpa Pietikäinen

Pasiūlymas dėl reglamento
19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti ***dvidešimt penki procentai*** plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. ***Dvidešimt penki procentai*** šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;	(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti ***keturiasdešimt procentų*** plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. ***Keturiasdešimt procentų*** šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;

Pakeitimas 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

Pasiūlymas dėl reglamento
19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti ***dvidešimt penki procentai*** plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. ***Dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių.*** Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko***, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto,*** dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;	(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones***, praėjus 72 mėnesiams nuo reglamento įsigaliojimo dienos arba 48 mėnesiams nuo 6 straipsnio 2 dalyje nurodyto įgyvendinimo akto įsigaliojimo, atsižvelgiant į tai, kas įvyks vėliau***. Atitinkamai kiekvieno ***naujo*** tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti ***dešimt procentų*** perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų ***ir iš atliekų, susidariusių prieš vartojimą***. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti ***atgauto*** plastiko dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką***, laikantis technologinio neutralumo***;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti dvidešimt penki procentai plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. Dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti ***įgyvendinimo*** įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;	(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti dvidešimt penki procentai plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. Dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti ***deleguotieji*** įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;

Or. en

Pakeitimas 272
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti ***dvidešimt penki procentai*** plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. Dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;	(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti ***trisdešimt procentų*** plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. Dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą	(19) atsižvelgiant į mažą plastiko, ypač iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo lygį ir bendrą

neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti ***dvidešimt penki procentai*** plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. ***Dvidešimt penki procentai*** šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;	neigiamą kitų plastiko atliekų tvarkymo būdų poveikį, tikslinga padidinti perdirbto plastiko naudojimą transporto priemonėse. Todėl turi būti nustatytas privalomas tikslas dėl plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, įtraukimo į naujas transporto priemones. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti ***penkiolika procentų*** plastiko, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų. ***Penkiolika procentų*** šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plastiką, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plastiko, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;

Or. fr

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

Pasiūlymas dėl reglamento
19 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(19a) siekdama paskatinti inovacijas ir biologinių sprendimų rinką, Komisija ne vėliau kaip per 96 mėnesius nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos turėtų paskelbti transporto priemonėse naudojamo biologinio plastiko technologinės plėtros ir aplinkosauginio veiksmingumo apžvalgą ir prireikus pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo būtų

nustatyti tvarumo reikalavimai ir specialūs tikslai;

Or. en

Pakeitimas 275
Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Pasiūlymas dėl reglamento
19 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(19b) šiame reglamente nustatyti minimalūs perdirbtojo plastiko kiekio tikslai apima ES perdirbtas plastiko atliekas arba plastiko atliekas iš trečiosios šalies, kurioje taikoma atliekų tvarkymo ir perdirbimo praktika, atitinkanti atitinkamus ES teisės aktus. Atitiktį tikrina ir dokumentais patvirtina akredituota trečioji šalis;

Or. en

Pagrindimas

Nustatant perdirbtų medžiagų dalies tikslus nebus teigiamo poveikio nei aplinkai, nei ES konkurencingumui ir strateginiam savarankiškumui, jei perdirbtos medžiagos nebus gaunamas iš ES arba iš trečiosios šalies, kuri gamina perdirbtą turinį, atitinkantį patikrintus ES socialinius, aplinkosaugos ir saugos standartus. ES tikslams ir uždaviniams prieštarauja trečiųjų šalių pirminių, ekomanipuliavimu grindžiamas ar žemos kokybės perdirbtų medžiagų importas.

Pakeitimas 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

Pasiūlymas dėl reglamento
20 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(20) automobilių sektorius yra vienas	***Išbraukta.***

didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima nustatyti minimalią plieno, perdirbto iš po vartojimo likusių plieno atliekų, dalį, kuri turėtų būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta. Prieš nustatant būsimą tikslą turėtų būti atliktas specialus Komisijos tyrimas, apimantis visus aktualius techninius, aplinkos ir ekonominius veiksnius, susijusius su galimybe tokį tikslą įgyvendinti. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plieno, atgauto iš po vartojimo likusių plieno atliekų ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;

Or. en

Pagrindimas

Bet koks pasiūlymas nustatyti perdirbtojo plieno tikslą turėtų neproporcingą poveikį transporto priemonių įperkamumui.

Pakeitimas 277
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
20 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(20) automobilių sektorius yra vienas didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis	(20) automobilių sektorius yra vienas didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis

perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo ***Komisijai*** turėtų būti ***deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima nustatyti minimalią*** plieno, perdirbto iš po vartojimo likusių ***plieno*** atliekų, ***dalį, kuri turėtų būti atitinkamo*** tipo transporto ***priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta***. ***Prieš nustatant būsimą tikslą*** turėtų būti ***atliktas specialus Komisijos tyrimas, apimantis visus aktualius techninius, aplinkos ir ekonominius veiksnius, susijusius su galimybe tokį tikslą įgyvendinti***. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plieno, atgauto iš po vartojimo likusių ***plieno*** atliekų ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;

perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo***, sumažinti energijos sąnaudas ir kainas bei padidinti atsparumą mažinant priklausomybę nuo pirminių žaliavų tiekimo, tikslinga didinti perdirbtojo plieno naudojimą transporto priemonėse. Todėl*** turėtų būti ***nustatyti privalomi tikslai, pagal kuriuos į naujas transporto priemones turėtų būti įtrauktas minimalus*** plieno, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, ***kiekis. Atitinkamai kiekvieno*** tipo transporto ***priemonės, patvirtintos praėjus ne mažiau kaip 48 ir 108 mėnesiams nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, sudėtyje atitinkamai turėtų būti trisdešimt ir keturiasdešimt procentų plieno, perdirbto iš po vartojimo likusio plieno***. ***Dvidešimt penki procentai šio perdirbtosios plastiko dalies tikslo*** turėtų būti ***pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plieną, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių***. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plieno, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių***, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto,*** dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką***. Tikrinimo metodika turėtų būti užtikrintos lygiavertės atliekų tvarkymo ir perdirbimo sąlygos Sąjungoje ir už jos ribų ir pagal ją gali būti reikalaujama, kad atitiktį įrodytų atitinkamą kvalifikaciją turinti nepriklausoma ir akredituota trečioji šalis, išduodama sertifikatą***;

Or. en

Pakeitimas 278
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi

Pasiūlymas dėl reglamento
20 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(20) automobilių sektorius yra vienas didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima nustatyti minimalią plieno ***, perdirbto iš po vartojimo likusių plieno atliekų,*** dalį, kuri turėtų būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta. Prieš nustatant būsimą tikslą turėtų būti atliktas specialus Komisijos tyrimas, apimantis visus aktualius techninius, aplinkos ir ekonominius veiksnius, susijusius su galimybe tokį tikslą įgyvendinti. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti ***įgyvendinimo*** įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plieno, atgauto iš po vartojimo likusių plieno atliekų ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;	(20) automobilių sektorius yra vienas didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo***, reikėtų nustatyti tikslą į naujas transporto priemones integruoti plieną, perdirbtą iš po vartojimo likusių atliekų. Be to,*** Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima nustatyti minimalią ***mažo anglies dioksido pėdsako*** plieno dalį, kuri turėtų būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta. Prieš nustatant būsimą tikslą turėtų būti atliktas specialus Komisijos tyrimas, apimantis visus aktualius techninius, aplinkos ir ekonominius veiksnius, susijusius su galimybe tokį tikslą įgyvendinti. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti ***deleguotieji*** įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plieno, atgauto iš po vartojimo likusių plieno atliekų ir ***mažo anglies dioksido pėdsako plieno,*** esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;

Or. en

Pakeitimas 279
Dennis Radtke

Pasiūlymas dėl reglamento
20 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(20) automobilių sektorius yra vienas didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima nustatyti minimalią plieno, perdirbto iš po vartojimo likusių plieno atliekų, dalį, kuri turėtų būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta. Prieš nustatant būsimą tikslą turėtų būti atliktas specialus Komisijos tyrimas, apimantis visus aktualius techninius, aplinkos ir ekonominius veiksnius, susijusius su galimybe tokį tikslą įgyvendinti. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plieno, atgauto iš po vartojimo likusių plieno atliekų ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;	(20) automobilių sektorius yra vienas didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima nustatyti minimalią ***mažo anglies dioksido pėdsako plieno ir*** plieno, perdirbto iš po vartojimo likusių plieno atliekų, dalį, kuri turėtų būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta. Prieš nustatant būsimą tikslą turėtų būti atliktas specialus Komisijos tyrimas, apimantis visus aktualius techninius, aplinkos ir ekonominius veiksnius, susijusius su galimybe tokį tikslą įgyvendinti***, taip pat įskaitant poveikį kitiems plieną naudojantiems sektoriams ir pasauliniam išmetamo ŠESD kiekiui***. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plieno, atgauto iš po vartojimo likusių plieno atliekų ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;

Or. en

Pagrindimas

Perdirbto plieno dalies didinimas automobilių sektoriuje, nedidėjant bendram laužo prieinamumui, turėtų neigiamą poveikį kitiems plieną naudojantiems sektoriams, kuriuose laužo nebeliktų, tiek kalbant apie perdirbtą dalį, tiek apie išmetamą ŠESD kiekį (pakeitimo poveikis).

Pakeitimas 280
Susana Solís Pérez

Pasiūlymas dėl reglamento
20 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(20) automobilių sektorius yra vienas didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima nustatyti minimalią plieno, perdirbto iš po vartojimo likusių plieno atliekų, dalį, kuri turėtų būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta. Prieš nustatant būsimą tikslą turėtų būti atliktas specialus Komisijos tyrimas, apimantis visus aktualius techninius, aplinkos ir ekonominius veiksnius, susijusius su galimybe tokį tikslą įgyvendinti. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plieno, atgauto iš po vartojimo likusių plieno atliekų ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;	(20) automobilių sektorius yra vienas didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima nustatyti minimalią plieno, perdirbto iš po vartojimo likusių plieno atliekų, dalį, kuri turėtų būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta. Prieš nustatant būsimą tikslą turėtų būti atliktas specialus Komisijos tyrimas, apimantis visus aktualius techninius, aplinkos ir ekonominius veiksnius, susijusius su galimybe tokį tikslą įgyvendinti***, taip pat įskaitant poveikį kitiems plieną naudojantiems sektoriams ir pasauliniam išmetamo ŠESD kiekiui***. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plieno, atgauto iš po vartojimo likusių plieno atliekų ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;

Or. en

Pakeitimas 281
Laurent Castillo

Pasiūlymas dėl reglamento
20 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(20) automobilių sektorius yra vienas didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima nustatyti minimalią plieno, perdirbto iš po vartojimo likusių plieno atliekų, dalį, kuri turėtų būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta. Prieš nustatant būsimą tikslą turėtų būti atliktas specialus Komisijos tyrimas, apimantis visus aktualius techninius, aplinkos ir ekonominius veiksnius, susijusius su galimybe tokį tikslą įgyvendinti. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plieno, atgauto iš po vartojimo likusių plieno atliekų ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;	(20) automobilių sektorius yra vienas didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima nustatyti minimalią plieno, perdirbto iš po vartojimo likusių plieno atliekų, dalį, kuri turėtų būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta. Prieš nustatant būsimą tikslą turėtų būti atliktas specialus Komisijos tyrimas, apimantis visus aktualius techninius, aplinkos ir ekonominius veiksnius, susijusius su galimybe tokį tikslą įgyvendinti***, taip pat įskaitant poveikį kitiems plieną naudojantiems sektoriams ir pasauliniam išmetamo ŠESD kiekiui***. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plieno, atgauto iš po vartojimo likusių plieno atliekų ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
20 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(20) automobilių sektorius yra vienas didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo ***Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima nustatyti minimalią plieno, perdirbto iš po vartojimo likusių plieno atliekų, dalį, kuri turėtų būti atitinkamo*** tipo transporto ***priemonių*** sudėtyje ***ir į jas įtraukta***. ***Prieš nustatant būsimą tikslą turėtų būti atliktas specialus Komisijos tyrimas, apimantis visus aktualius techninius, aplinkos ir ekonominius veiksnius, susijusius su galimybe tokį tikslą įgyvendinti.*** Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti ***įgyvendinimo*** įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plieno, atgauto iš po vartojimo likusių plieno atliekų ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;	(20) automobilių sektorius yra vienas didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo***, reikėtų nustatyti privalomą tikslą į naujas transporto priemones įtraukti plieną, perdirbtą iš po vartojimo likusių atliekų. Atitinkamai*** kiekvieno tipo transporto ***priemonės*** sudėtyje ***turėtų būti trisdešimt procentų plieno, perdirbto iš po vartojimo likusių plastiko atliekų***. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti ***deleguotieji*** įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plieno, atgauto iš po vartojimo likusių plieno atliekų ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką***. Siekiant atsižvelgti į plieno pasiūlos trūkumo riziką ir įvertinti galimybę gauti tų žaliavų, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų iš dalies keičiamas minimalios perdirbto plieno dalies, esančios transporto priemonėje, tikslas;***

Or. en

Pakeitimas 283
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
20 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(20) automobilių sektorius yra vienas didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis	(20) automobilių sektorius yra vienas didžiausių plieno naudotojų, o dabartinis

perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio ***anglies pėdsako mažinimo*** ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo ***Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima*** nustatyti ***minimalią plieno, perdirbto*** iš po vartojimo likusių ***plieno*** atliekų***, dalį, kuri turėtų būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta***. ***Prieš nustatant būsimą tikslą turėtų būti atliktas specialus Komisijos tyrimas, apimantis visus aktualius techninius, aplinkos ir ekonominius veiksnius, susijusius su galimybe tokį tikslą įgyvendinti***. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plieno, atgauto iš po vartojimo likusių plieno atliekų ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;

perdirbto plieno naudojimas naujose transporto priemonėse tebėra mažas. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio ***poveikio aplinkai*** mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo, ***reikėtų*** nustatyti ***privalomą tikslą į naujas transporto priemones įtraukti plieną, perdirbtą*** iš po vartojimo likusių atliekų. ***Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti keturiasdešimt procentų plieno, perdirbto iš po vartojimo likusių plieno atliekų, masės. Septyniasdešimt penki procentai šio perdirbtosios plieno dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant plieną, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių***. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti plieno, atgauto iš po vartojimo likusių plieno atliekų ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;

Or. en

Pakeitimas 284
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
20 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(20a) automobilių sektorius taip pat yra vienas didžiausių aliuminio naudotojų – jis sudaro daugiau kaip keturiasdešimt procentų visos paklausos, ir jo naudojimas vis didėja. Šiuo metu perdirbtas aliuminis naujose transporto priemonėse naudojamas nedaug. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio anglies

pėdsako mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo, sumažinti energijos sąnaudas ir kainas bei padidinti atsparumą mažinant priklausomybę nuo pirminių žaliavų tiekimo, tikslinga didinti perdirbtojo aliuminio naudojimą transporto priemonėse. Todėl turėtų būti nustatyti privalomi tikslai, pagal kuriuos į naujas transporto priemones turėtų būti įpareigota įtraukti minimalų aliuminio, perdirbto iš po vartojimo likusių atliekų, kiekis. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės, patvirtintos praėjus ne mažiau kaip 48 ir 108 mėnesiams nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos, sudėtyje atitinkamai turėtų būti trisdešimt ir penkiasdešimt procentų aliuminio, perdirbto iš po vartojimo likusio aliuminio. Atitinkamai dešimt ir dvidešimt procentų šio perdirbtosios aliuminio dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant aliuminį, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti aliuminio, atgauto atitinkamai iš po vartojimo likusių atliekų ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką; Tikrinimo metodika turėtų būti užtikrintos lygiavertės atliekų tvarkymo ir perdirbimo sąlygos Sąjungoje ir už jos ribų ir pagal ją gali būti reikalaujama, kad atitiktį įrodytų atitinkamą kvalifikaciją turinti nepriklausoma ir akredituota trečioji šalis, išduodama sertifikatą. Nustatant perdirbto kiekio tikslus, kartu turėtų būti nustatyti projektavimo ir apdorojimo reikalavimai, kurie leistų išardyti, pašalinti ir atskirti medžiagas, kad jos išliktų tos pačios kokybės ir būtų išvengta perdirbimo į

žemesnės kokybės medžiagą;

Or. en

Pakeitimas 285
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
20 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(20a) aliuminis yra viena iš sparčiausiai augančių medžiagų, naudojamų automobilių sektoriuje gaminant transporto priemones. Siekiant prisidėti prie su naujų transporto priemonių gamyba susijusio poveikio aplinkai mažinimo ir paremti automobilių pramonės perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo, reikėtų nustatyti privalomą tikslą į naujas transporto priemones įtraukti aliuminį, perdirbtą iš po vartojimo likusių atliekų. Atitinkamai kiekvieno tipo transporto priemonės sudėtyje turėtų būti penkiasdešimt procentų aliuminio, perdirbto iš po vartojimo likusių aliuminio atliekų, masės. Dvidešimt procentų šio perdirbtosios aliuminio dalies tikslo turėtų būti pasiekti į atitinkamo tipo transporto priemonę įtraukiant aliuminį, perdirbtą iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti aliuminio, atgauto iš po vartojimo likusių aliuminio atliekų ir esančio atitinkamo tipo transporto priemonės sudėtyje bei į ją įtraukto, dalies apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką;

Or. en

Pakeitimas 286
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
21 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(21) tobulėjant rūšiavimo ir perdirbimo technologijoms galima padidinti kitų perdirbtųjų medžiagų, kurias paprastai naudoja automobilių pramonė, kurių antrinių žaliavų rinkos yra nepakankamai išplėtotos ir kurių su pirminių žaliavų gamyba susijęs poveikis aplinkai yra didelis arba perdirbimo lygiai yra riboti, naudojimą transporto priemonėse. Todėl Komisijai tikslinga įvertinti tikslų dėl nuolatiniuose magnetuose, aliuminyje ir jo lydiniuose ***arba*** magnyje ir jo lydiniuose naudojamo perdirbtojo neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario, boro dalies nustatymo patrauklumą, galimybes ir poveikį. Kalbant apie konkrečių tipų aliuminio ir magnio lydinių tikslų nustatymo galimybes, tyrime apskritai turėtų būti nagrinėjamas paklausos patenkinimas per antrinę pasiūlą, o ypač tiriamas geriausias balansas tarp masto ekonomijos maksimizavimo nurodant minimalų lydinių šeimų skaičių ir vertės išlaikymo maksimizavimo rūšiuojant pagal platesnį konkrečių lydinių tipų sąrašą;	(21) tobulėjant rūšiavimo ir perdirbimo technologijoms galima padidinti kitų perdirbtųjų medžiagų, kurias paprastai naudoja automobilių pramonė, kurių antrinių žaliavų rinkos yra nepakankamai išplėtotos ir kurių su pirminių žaliavų gamyba susijęs poveikis aplinkai yra didelis arba perdirbimo lygiai yra riboti, naudojimą transporto priemonėse. Todėl Komisijai tikslinga įvertinti tikslų dėl nuolatiniuose magnetuose, aliuminyje ir jo lydiniuose***,*** magnyje ir jo lydiniuose***, stikle arba gumoje*** naudojamo perdirbtojo neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario, ***nikelio, kobalto ir*** boro dalies nustatymo patrauklumą, galimybes ir poveikį,. Kalbant apie konkrečių tipų aliuminio ir magnio lydinių tikslų nustatymo galimybes, tyrime apskritai turėtų būti nagrinėjamas paklausos patenkinimas per antrinę pasiūlą, o ypač tiriamas geriausias balansas tarp masto ekonomijos maksimizavimo nurodant minimalų lydinių šeimų skaičių ir vertės išlaikymo maksimizavimo rūšiuojant pagal platesnį konkrečių lydinių tipų sąrašą;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
21 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(21) tobulėjant rūšiavimo ir perdirbimo	(21) tobulėjant rūšiavimo ir perdirbimo

technologijoms galima padidinti kitų perdirbtųjų medžiagų, kurias paprastai naudoja automobilių pramonė, kurių antrinių žaliavų rinkos yra nepakankamai išplėtotos ir kurių su pirminių žaliavų gamyba susijęs poveikis aplinkai yra didelis arba perdirbimo lygiai yra riboti, naudojimą transporto priemonėse. Todėl Komisijai tikslinga įvertinti tikslų dėl nuolatiniuose magnetuose, aliuminyje ir jo lydiniuose arba magnyje ir jo lydiniuose naudojamo perdirbtojo neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario, boro dalies nustatymo patrauklumą, galimybes ir poveikį. Kalbant apie konkrečių tipų aliuminio ir magnio lydinių tikslų nustatymo galimybes, tyrime apskritai turėtų būti nagrinėjamas paklausos patenkinimas per antrinę pasiūlą, o ypač tiriamas geriausias balansas tarp masto ekonomijos maksimizavimo nurodant minimalų lydinių šeimų skaičių ir vertės išlaikymo maksimizavimo rūšiuojant pagal platesnį konkrečių lydinių tipų sąrašą;	technologijoms galima padidinti kitų perdirbtųjų medžiagų, kurias paprastai naudoja automobilių pramonė, kurių antrinių žaliavų rinkos yra nepakankamai išplėtotos ir kurių su pirminių žaliavų gamyba susijęs poveikis aplinkai yra didelis arba perdirbimo lygiai yra riboti, naudojimą transporto priemonėse. Todėl Komisijai tikslinga įvertinti tikslų dėl nuolatiniuose magnetuose, aliuminyje ir jo lydiniuose ***varyje*** arba magnyje ir jo lydiniuose naudojamo perdirbtojo neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario, ***nikelio, kobalto,*** boro dalies nustatymo patrauklumą, galimybes ir poveikį. Kalbant apie konkrečių tipų aliuminio ir magnio lydinių tikslų nustatymo galimybes, tyrime apskritai turėtų būti nagrinėjamas paklausos patenkinimas per antrinę pasiūlą, o ypač tiriamas geriausias balansas tarp masto ekonomijos maksimizavimo nurodant minimalų lydinių šeimų skaičių ir vertės išlaikymo maksimizavimo rūšiuojant pagal platesnį konkrečių lydinių tipų sąrašą;

Or. en

Pakeitimas 288
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
21 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(21) tobulėjant rūšiavimo ir perdirbimo technologijoms galima padidinti kitų perdirbtųjų medžiagų, kurias paprastai naudoja automobilių pramonė, kurių antrinių žaliavų rinkos yra nepakankamai išplėtotos ir kurių su pirminių žaliavų gamyba susijęs poveikis aplinkai yra didelis arba perdirbimo lygiai yra riboti, naudojimą transporto priemonėse. Todėl Komisijai tikslinga įvertinti tikslų dėl nuolatiniuose magnetuose, ***aliuminyje ir jo***	(21) tobulėjant rūšiavimo ir perdirbimo technologijoms galima padidinti kitų perdirbtųjų medžiagų, kurias paprastai naudoja automobilių pramonė, kurių antrinių žaliavų rinkos yra nepakankamai išplėtotos ir kurių su pirminių žaliavų gamyba susijęs poveikis aplinkai yra didelis arba perdirbimo lygiai yra riboti, naudojimą transporto priemonėse. Todėl Komisijai tikslinga įvertinti tikslų dėl nuolatiniuose magnetuose, magnyje ir jo

lydiniuose arba magnyje ir jo lydiniuose naudojamo perdirbtojo neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario, boro dalies nustatymo patrauklumą, galimybes ir poveikį. Kalbant apie konkrečių tipų ***aliuminio ir*** magnio lydinių tikslų nustatymo galimybes, tyrime apskritai turėtų būti nagrinėjamas paklausos patenkinimas per antrinę pasiūlą, o ypač tiriamas geriausias balansas tarp masto ekonomijos maksimizavimo nurodant minimalų lydinių šeimų skaičių ir vertės išlaikymo maksimizavimo rūšiuojant pagal platesnį konkrečių lydinių tipų sąrašą;	lydiniuose naudojamo perdirbtojo neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario, boro dalies nustatymo patrauklumą, galimybes ir poveikį. Kalbant apie konkrečių tipų magnio lydinių tikslų nustatymo galimybes, tyrime apskritai turėtų būti nagrinėjamas paklausos patenkinimas per antrinę pasiūlą, o ypač tiriamas geriausias balansas tarp masto ekonomijos maksimizavimo nurodant minimalų lydinių šeimų skaičių ir vertės išlaikymo maksimizavimo rūšiuojant pagal platesnį konkrečių lydinių tipų sąrašą;

Or. en

Pakeitimas 289
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Pasiūlymas dėl reglamento
22 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(22) siekiant paskatinti nepakankamai išsivysčiusias antrinių žaliavų rinkas Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl minimalios iš atliekų, susidariusių prieš vartojimą, ir iš po vartojimo likusių atliekų perdirbto aliuminio ir jo lydinių, magnio ir jo lydinių, neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario arba boro dalies, kuri turi būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta, nustatymo. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti iš po vartojimo likusių atliekų perdirbtų medžiagų dalies atitinkamo tipo transporto priemonėse apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką. Ši metodika reikalinga, kad būtų aiškiau	***Išbraukta.***

apibrėžtos po vartojimo likusio metalo laužo ir iki vartojimo buvusio metalo laužo apibrėžtys. Tai aktualu siekiant skatinti kokybės gerinimą ir vertės išlaikymą, ypač susijusį su po vartojimo likusiomis frakcijomis. Norint skatinti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą naudojant didesnes perdirbtųjų medžiagų dalis reikia aiškių apibrėžčių, kad būtų skatinama perdirbti po vartojimo likusį metalo laužą, kartu kuo mažiau naudojant iki vartojimo buvusį metalo laužą, kuris paprastai pasižymi tokiu pat anglies pėdsaku kaip ir pagrindinė žaliava;

Or. es

Pakeitimas 290
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Pasiūlymas dėl reglamento
22 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(22) siekiant paskatinti nepakankamai išsivysčiusias antrinių žaliavų rinkas Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl minimalios iš atliekų, susidariusių prieš vartojimą, ir iš po vartojimo likusių atliekų perdirbto aliuminio ir jo lydinių, magnio ir jo lydinių, neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario arba boro dalies, kuri turi būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta, nustatymo. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti iš po vartojimo likusių atliekų perdirbtų medžiagų dalies atitinkamo tipo transporto priemonėse apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką. Ši metodika reikalinga, kad būtų aiškiau	(22) siekiant paskatinti nepakankamai išsivysčiusias antrinių žaliavų rinkas Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl minimalios iš atliekų, susidariusių prieš vartojimą, ir iš po vartojimo likusių atliekų perdirbto aliuminio ir jo lydinių, magnio ir jo lydinių, neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario arba boro dalies, kuri turi būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta, nustatymo. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti iš po vartojimo likusių atliekų perdirbtų medžiagų dalies atitinkamo tipo transporto priemonėse apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką. Ši metodika reikalinga, kad būtų aiškiau

apibrėžtos po vartojimo likusio metalo laužo ir iki vartojimo buvusio metalo laužo apibrėžtys. Tai aktualu siekiant skatinti kokybės gerinimą ir vertės išlaikymą, ypač susijusį su po vartojimo likusiomis frakcijomis. Norint skatinti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą naudojant didesnes perdirbtųjų medžiagų dalis reikia aiškių apibrėžčių, kad būtų skatinama perdirbti po vartojimo likusį metalo laužą, kartu kuo mažiau naudojant iki vartojimo buvusį metalo laužą, kuris paprastai pasižymi tokiu pat anglies pėdsaku kaip ir pagrindinė žaliava;	apibrėžtos po vartojimo likusio metalo laužo ir iki vartojimo buvusio metalo laužo apibrėžtys. Tai aktualu siekiant skatinti kokybės gerinimą ir vertės išlaikymą, ypač susijusį su po vartojimo likusiomis frakcijomis. Norint skatinti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą naudojant didesnes perdirbtųjų medžiagų dalis reikia aiškių apibrėžčių, kad būtų skatinama perdirbti po vartojimo likusį metalo laužą, kartu kuo mažiau naudojant iki vartojimo buvusį metalo laužą, kuris paprastai pasižymi tokiu pat anglies pėdsaku kaip ir pagrindinė žaliava***. Prieš nustatant šį tikslą turėtų būti atliktas specialus Komisijos poveikio tyrimas, apimantis visus aktualius techninius, aplinkos ir ekonominius veiksnius, susijusius su galimybe tokį tikslą įgyvendinti***;
	Or. es

Pakeitimas 291
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
22 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(22) siekiant paskatinti nepakankamai išsivysčiusias antrinių žaliavų rinkas Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl minimalios iš po vartojimo likusių atliekų perdirbto aliuminio ir jo lydinių, magnio ir jo lydinių, neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario ***arba*** boro dalies, kuri turi būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta, nustatymo. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti iš po vartojimo likusių atliekų perdirbtų medžiagų dalies	(22) siekiant paskatinti nepakankamai išsivysčiusias antrinių žaliavų rinkas Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl minimalios iš po vartojimo likusių atliekų perdirbto aliuminio ir jo lydinių, magnio ir jo lydinių, neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario***, nikelio, kobalto,*** boro***, stiklo ir gumos*** dalies, kuri turi būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta, nustatymo. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti iš po vartojimo likusių atliekų perdirbtų

atitinkamo tipo transporto priemonėse apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką. Ši metodika reikalinga, kad būtų aiškiau apibrėžtos po vartojimo likusio metalo laužo ir iki vartojimo buvusio metalo laužo apibrėžtys. Tai aktualu siekiant skatinti kokybės gerinimą ir vertės išlaikymą, ypač susijusį su po vartojimo likusiomis frakcijomis. Norint skatinti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą naudojant didesnes perdirbtųjų medžiagų dalis reikia aiškių apibrėžčių, kad būtų skatinama perdirbti po vartojimo likusį metalo laužą, kartu kuo mažiau naudojant iki vartojimo buvusį metalo laužą, kuris paprastai pasižymi tokiu pat anglies pėdsaku kaip ir pagrindinė žaliava;	medžiagų dalies atitinkamo tipo transporto priemonėse apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką. Ši metodika reikalinga, kad būtų aiškiau apibrėžtos po vartojimo likusio metalo laužo ir iki vartojimo buvusio metalo laužo apibrėžtys. Tai aktualu siekiant skatinti kokybės gerinimą ir vertės išlaikymą, ypač susijusį su po vartojimo likusiomis frakcijomis. Norint skatinti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą naudojant didesnes perdirbtųjų medžiagų dalis reikia aiškių apibrėžčių, kad būtų skatinama perdirbti po vartojimo likusį metalo laužą, kartu kuo mažiau naudojant iki vartojimo buvusį metalo laužą, kuris paprastai pasižymi tokiu pat anglies pėdsaku kaip ir pagrindinė žaliava;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
22 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(22) siekiant paskatinti nepakankamai išsivysčiusias antrinių žaliavų rinkas Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl minimalios iš po vartojimo likusių atliekų perdirbto aliuminio ir jo lydinių, magnio ir jo lydinių, neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario arba boro dalies, kuri turi būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta, nustatymo. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti ***įgyvendinimo*** įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti iš po vartojimo likusių atliekų perdirbtų medžiagų dalies atitinkamo tipo transporto priemonėse	(22) siekiant paskatinti nepakankamai išsivysčiusias antrinių žaliavų rinkas Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl minimalios iš po vartojimo likusių atliekų perdirbto aliuminio ir jo lydinių, ***vario,*** magnio ir jo lydinių, neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario***, nikelio, kobalto*** arba boro dalies, kuri turi būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta, nustatymo. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti ***deleguotieji*** įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti iš po vartojimo likusių atliekų perdirbtų medžiagų dalies atitinkamo tipo transporto priemonėse

apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką. Ši metodika reikalinga, kad būtų aiškiau apibrėžtos po vartojimo likusio metalo laužo ir iki vartojimo buvusio metalo laužo apibrėžtys. Tai aktualu siekiant skatinti kokybės gerinimą ir vertės išlaikymą, ypač susijusį su po vartojimo likusiomis frakcijomis. Norint skatinti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą naudojant didesnes perdirbtųjų medžiagų dalis reikia aiškių apibrėžčių, kad būtų skatinama perdirbti po vartojimo likusį metalo laužą, kartu kuo mažiau naudojant iki vartojimo buvusį metalo laužą, kuris paprastai pasižymi tokiu pat anglies pėdsaku kaip ir pagrindinė žaliava;

apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką. Ši metodika reikalinga, kad būtų aiškiau apibrėžtos po vartojimo likusio metalo laužo ir iki vartojimo buvusio metalo laužo apibrėžtys. Tai aktualu siekiant skatinti kokybės gerinimą ir vertės išlaikymą, ypač susijusį su po vartojimo likusiomis frakcijomis. Norint skatinti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą naudojant didesnes perdirbtųjų medžiagų dalis reikia aiškių apibrėžčių, kad būtų skatinama perdirbti po vartojimo likusį metalo laužą, kartu kuo mažiau naudojant iki vartojimo buvusį metalo laužą, kuris paprastai pasižymi tokiu pat anglies pėdsaku kaip ir pagrindinė žaliava;

Or. en

Pakeitimas 293
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
22 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(22) siekiant paskatinti nepakankamai išsivysčiusias antrinių žaliavų rinkas Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl minimalios iš po vartojimo likusių atliekų perdirbto ***aliuminio ir jo lydinių,*** magnio ir jo lydinių, neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario arba boro dalies, kuri turi būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta, nustatymo. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti iš po vartojimo likusių atliekų perdirbtų medžiagų dalies atitinkamo tipo transporto priemonėse apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką. Ši metodika reikalinga, kad būtų aiškiau	(22) siekiant paskatinti nepakankamai išsivysčiusias antrinių žaliavų rinkas Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl minimalios iš po vartojimo likusių atliekų perdirbto magnio ir jo lydinių, neodimio, disprozio, praseodimio, terbio, samario arba boro dalies, kuri turi būti atitinkamo tipo transporto priemonių sudėtyje ir į jas įtraukta, nustatymo. Siekiant užtikrinti vienodas šios pareigos įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti iš po vartojimo likusių atliekų perdirbtų medžiagų dalies atitinkamo tipo transporto priemonėse apskaičiavimo ir tikrinimo metodiką. Ši metodika reikalinga, kad būtų aiškiau apibrėžtos po vartojimo likusio metalo

apibrėžtos po vartojimo likusio metalo laužo ir iki vartojimo buvusio metalo laužo apibrėžtys. Tai aktualu siekiant skatinti kokybės gerinimą ir vertės išlaikymą, ypač susijusį su po vartojimo likusiomis frakcijomis. Norint skatinti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą naudojant didesnes perdirbtųjų medžiagų dalis reikia aiškių apibrėžčių, kad būtų skatinama perdirbti po vartojimo likusį metalo laužą, kartu kuo mažiau naudojant iki vartojimo buvusį metalo laužą, kuris paprastai pasižymi tokiu pat anglies pėdsaku kaip ir pagrindinė žaliava;	laužo ir iki vartojimo buvusio metalo laužo apibrėžtys. Tai aktualu siekiant skatinti kokybės gerinimą ir vertės išlaikymą, ypač susijusį su po vartojimo likusiomis frakcijomis. Norint skatinti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą naudojant didesnes perdirbtųjų medžiagų dalis reikia aiškių apibrėžčių, kad būtų skatinama perdirbti po vartojimo likusį metalo laužą, kartu kuo mažiau naudojant iki vartojimo buvusį metalo laužą, kuris paprastai pasižymi tokiu pat anglies pėdsaku kaip ir pagrindinė žaliava;

Or. en

Pakeitimas 294
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
23 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(23) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) ***[Svarbiausiųjų žaliavų aktas]***[51] reikalavimus ir atsižvelgiant į tai, kad šiame reglamente būtina nustatyti nuostatas dėl perdirbtųjų medžiagų dalies transporto priemonėse ir dėl transporto priemonių dalyse ir komponentuose naudojamų svarbiausiųjų žaliavų, šios nuostatos turėtų būti taikomos pritaikant Reglamento (ES) ***[Svarbiausiųjų žaliavų aktas]*** nuostatas konkrečiam sektoriui. Tai užtikrins įvairių informavimo, ženklinimo ir pašalinimo pareigų racionalizavimą ir integravimą pagal šio reglamento procedūras jas suderinant su pareigomis dėl kitų dalių, komponentų ir medžiagų;	(23) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) ***2024/1252***[51] reikalavimus ir atsižvelgiant į tai, kad šiame reglamente būtina nustatyti nuostatas dėl perdirbtųjų medžiagų dalies transporto priemonėse ir dėl transporto priemonių dalyse ir komponentuose naudojamų svarbiausiųjų žaliavų, šios nuostatos turėtų būti taikomos pritaikant Reglamento (ES) ***2024/1252*** nuostatas konkrečiam sektoriui. Tai užtikrins įvairių informavimo, ženklinimo ir pašalinimo pareigų racionalizavimą ir integravimą pagal šio reglamento procedūras jas suderinant su pareigomis dėl kitų dalių, komponentų ir medžiagų;
[51] Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma saugaus ir tvaraus svarbiausiųjų žaliavų	51 Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma saugaus ir tvaraus svarbiausiųjų žaliavų

tiekimo užtikrinimo sistema ir kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 168/2013, (ES) 2018/858, 2018/1724 ir (ES) 2019/1020 (COM(2023) 160 ***final)***.	tiekimo užtikrinimo sistema ir kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 168/2013, (ES) 2018/858, 2018/1724 ir (ES) 2019/1020 (COM(2023) ***0***160).

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
24 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(24) siekiant užtikrinti, kad baterijos būtų perdirbamos pagal Reglamento (ES) 2023/[Baterijos] reikalavimus ir kad elektros pavaros varikliai, kurių sudėtyje yra reikšmingas retųjų žemių elementų kiekis, taip pat galėtų būti keičiami ir perdirbami, būtina nustatyti naujų transporto priemonių tipų projektavimo reikalavimus užtikrinant, kad patvirtinti apdorojimo įrenginiai arba remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojai galėtų lengvai išimti šias baterijas ir elektros pavaros variklius bet kuriuo transporto priemonės gyvavimo ciklo etapu. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima iš dalies keisti šį reglamentą peržiūrint dalių ir komponentų, projektuotinų taip, kad juos būtų galima iš transporto priemonių pašalinti ir pakeisti, sąrašą. Siekiant užtikrinti vienodas šio projektavimo reikalavimo įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai;	(24) siekiant užtikrinti, kad baterijos būtų perdirbamos pagal Reglamento (ES) 2023/[Baterijos] reikalavimus ir kad elektros pavaros varikliai, kurių sudėtyje yra reikšmingas retųjų žemių elementų kiekis, taip pat galėtų būti keičiami ir perdirbami, būtina nustatyti naujų transporto priemonių tipų projektavimo reikalavimus užtikrinant, kad patvirtinti apdorojimo įrenginiai arba remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojai galėtų lengvai išimti šias baterijas***,*** ***sudėtines baterijas*** ir elektros pavaros variklius bet kuriuo transporto priemonės gyvavimo ciklo etapu. ***Komisija turėtų skatinti rengti projektavimo ir surinkimo metodų standartus, kurie palengvintų baterijų ir sudėtinių baterijų techninę priežiūrą, remontą ir paskirties keitimą.*** Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima iš dalies keisti šį reglamentą peržiūrint dalių ir komponentų, projektuotinų taip, kad juos būtų galima iš transporto priemonių pašalinti ir pakeisti, sąrašą. Siekiant užtikrinti vienodas šio projektavimo reikalavimo įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti

įgyvendinimo įgaliojimai;

Or. en

Pakeitimas 296
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
24 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(24) siekiant užtikrinti, kad ***baterijos būtų perdirbamos pagal Reglamento (ES) 2023/[Baterijos] reikalavimus*** ir ***kad*** elektros pavaros ***varikliai, kurių sudėtyje yra reikšmingas retųjų žemių elementų kiekis, taip pat galėtų*** būti keičiami ir perdirbami, būtina nustatyti naujų transporto priemonių tipų projektavimo reikalavimus užtikrinant, kad patvirtinti apdorojimo įrenginiai arba remonto ***ir*** techninės priežiūros veiklos vykdytojai galėtų lengvai išimti šias ***baterijas ir elektros pavaros variklius*** bet kuriuo transporto priemonės gyvavimo ciklo etapu. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima iš dalies keisti šį reglamentą peržiūrint dalių ir komponentų, projektuotinų taip, kad juos būtų galima iš transporto priemonių pašalinti ir pakeisti, sąrašą. Siekiant užtikrinti vienodas šio projektavimo reikalavimo įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai;	(24) siekiant užtikrinti, kad ***transporto priemonių dalys ir komponentai, įskaitant baterijas*** ir elektros pavaros ***variklius, gali*** būti ***pašalinami, remontuojami, perdaromi, atnaujinami, modifikuojami,*** keičiami ir perdirbami, būtina nustatyti naujų transporto priemonių tipų projektavimo reikalavimus užtikrinant, kad patvirtinti apdorojimo įrenginiai arba remonto***,*** techninės priežiūros ***modifikavimo*** veiklos vykdytojai galėtų lengvai išimti šias ***transporto priemonių dalis ir komponentus ir jų nesugadinti*** bet kuriuo transporto priemonės gyvavimo ciklo etapu. ***Projektavimo reikalavimais turėtų būti sudarytos sąlygos baterijas perdirbti pagal Reglamento (ES) 2023/1542 reikalavimus.*** Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima iš dalies keisti šį reglamentą peržiūrint dalių ir komponentų, projektuotinų taip, kad juos būtų galima iš transporto priemonių pašalinti ir pakeisti, sąrašą. Siekiant užtikrinti vienodas šio projektavimo reikalavimo įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
24 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(24) siekiant užtikrinti, kad baterijos būtų perdirbamos pagal Reglamento (ES) 2023/[Baterijos] reikalavimus ir kad elektros pavaros varikliai, kurių sudėtyje yra reikšmingas retųjų žemių elementų kiekis, taip pat galėtų būti keičiami ir perdirbami, būtina nustatyti naujų transporto priemonių tipų projektavimo reikalavimus užtikrinant, kad patvirtinti apdorojimo įrenginiai arba remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojai galėtų lengvai išimti šias baterijas ir elektros pavaros variklius bet kuriuo transporto priemonės gyvavimo ciklo etapu. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima iš dalies keisti šį reglamentą peržiūrint dalių ir komponentų, projektuotinų taip, kad juos būtų galima iš transporto priemonių pašalinti ir pakeisti, sąrašą. Siekiant užtikrinti vienodas šio projektavimo reikalavimo įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai;	(24) siekiant užtikrinti, kad baterijos būtų perdirbamos pagal Reglamento (ES) 2023/[Baterijos] reikalavimus ir kad elektros pavaros varikliai, kurių sudėtyje yra reikšmingas retųjų žemių elementų kiekis, taip pat galėtų būti keičiami ir perdirbami, būtina nustatyti naujų transporto priemonių tipų projektavimo ***ir prieigos prie techninės bei skaitmeninės informacijos*** reikalavimus užtikrinant, kad patvirtinti apdorojimo įrenginiai arba remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojai galėtų lengvai išimti šias baterijas ir elektros pavaros variklius bet kuriuo transporto priemonės gyvavimo ciklo etapu. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima iš dalies keisti šį reglamentą peržiūrint dalių ir komponentų, projektuotinų taip, kad juos būtų galima iš transporto priemonių pašalinti ir pakeisti, sąrašą. Siekiant užtikrinti vienodas šio projektavimo reikalavimo įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai;

Or. fr

Pakeitimas 298
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
24 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(24) siekiant užtikrinti, kad baterijos būtų perdirbamos pagal Reglamento (ES) ***2023/[Baterijos]*** reikalavimus ir kad elektros pavaros varikliai, kurių sudėtyje yra reikšmingas retųjų žemių elementų kiekis, taip pat galėtų būti keičiami ir perdirbami, būtina nustatyti naujų transporto priemonių tipų projektavimo reikalavimus užtikrinant, kad patvirtinti apdorojimo įrenginiai arba remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojai galėtų lengvai išimti šias baterijas ir elektros pavaros variklius bet kuriuo transporto priemonės gyvavimo ciklo etapu. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima iš dalies keisti šį reglamentą peržiūrint dalių ir komponentų, projektuotinų taip, kad juos būtų galima iš transporto priemonių pašalinti ir pakeisti, sąrašą. Siekiant užtikrinti vienodas šio projektavimo reikalavimo įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai;	(24) siekiant užtikrinti, kad baterijos būtų perdirbamos pagal Reglamento (ES) ***2023/1542*** reikalavimus ir kad elektros pavaros varikliai, kurių sudėtyje yra reikšmingas retųjų žemių elementų kiekis, taip pat galėtų būti keičiami ir perdirbami, būtina nustatyti naujų transporto priemonių tipų projektavimo reikalavimus užtikrinant, kad patvirtinti apdorojimo įrenginiai arba remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojai galėtų lengvai išimti šias baterijas ***ir jų komponentus*** ir elektros pavaros variklius bet kuriuo transporto priemonės gyvavimo ciklo etapu. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima iš dalies keisti šį reglamentą peržiūrint dalių ir komponentų, projektuotinų taip, kad juos būtų galima iš transporto priemonių pašalinti ir pakeisti, sąrašą. Siekiant užtikrinti vienodas šio projektavimo reikalavimo įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai;

Or. en

Pakeitimas 299
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
24 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(24a) siekiant paremti labiau žiedinį automobilių sektoriaus požiūrį ir suteikti vartotojams galimybę priimti informacija pagrįstus sprendimus, turėtų būti nustatytas privalomas elektrinių transporto priemonių tinkamumo

remontuoti rodiklis. Tinkamumo remontuoti rodiklis turėtų apimti esminius transporto priemonių remonto ir priežiūros aspektus, pavyzdžiui, atsarginių dalių ir remonto įrankių prieinamumą ir kainą. Įgaliojimas priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteiktas atsižvelgiant į tokio rodiklio, grindžiamo tinkamiausio projekto vertinimu, nustatymą.

Or. en

Pakeitimas 300
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
24 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(24b) atsarginių dalių prieinamumas ir įperkamumas yra labai svarbūs transporto priemonių remontui, ilgaamžiškumui ir tvarumui, be to, jie yra labai svarbūs skatinant žiedinę ekonomiką pagal Žiedinės ekonomikos veiksmų plane nustatytus tikslus. Siekiant sumažinti ankstyvą transporto priemonių keitimą ir sumažinti su atliekų susidarymu susijusį poveikį aplinkai, būtina užtikrinti, kad svarbiausi komponentai, įskaitant baterijas, elektroninės pavaros variklius ir kitas svarbias dalis, išliktų prieinami bent minimalų laikotarpį po transporto priemonės pateikimo rinkai. Siekiant užtikrinti transporto priemonių ilgaamžiškumą ir tinkamumą remontuoti, šiuo reglamentu turėtų būti reikalaujama, kad gamintojai garantuotų atsarginių dalių prieinamumą 20 metų po pateikimo rinkai pabaigos;

Or. en

Pakeitimas 301
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
26 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(26) kad ***lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių*** gamintojai imtųsi veiksmų, kuriais užtikrintų savo atitiktį šiame reglamente nustatytiems žiediškumo reikalavimams, ir kad jie būtų skatinami gerinti rinkai pateikiamų savo transporto priemonių tipų žiediškumą, jie turėtų parengti išsamią kiekvieno naujo tipo žiediškumo strategiją ir ją pateikti tipo patvirtinimo institucijai. Ši strategija turėtų būti pagrįsta patvirtinta technologija, kurią jau galima naudoti arba kuri yra kuriama tuo metu, kai kreipiamasi dėl transporto priemonės tipo patvirtinimo, ir turėtų būti periodiškai atnaujinama. Komisija turėtų reguliariai teikti ataskaitas apie automobilių sektoriaus žiediškumą remdamasi gamintojų pateiktomis žiediškumo strategijomis. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą transporto priemonių gamybos ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo srityse, automobilių sektoriaus rinkos pokyčius ir reglamentavimo pokyčius Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl priedo, kuriame nustatyti žiediškumo strategijos turinio ir jo atnaujinimo reikalavimai, keitimo;	(26) kad gamintojai imtųsi veiksmų, kuriais užtikrintų savo atitiktį šiame reglamente nustatytiems žiediškumo reikalavimams, ir kad jie būtų skatinami gerinti rinkai pateikiamų savo transporto priemonių tipų žiediškumą, jie turėtų parengti išsamią kiekvieno naujo tipo žiediškumo strategiją ir ją pateikti tipo patvirtinimo institucijai. Ši strategija turėtų būti pagrįsta patvirtinta technologija, kurią jau galima naudoti arba kuri yra kuriama tuo metu, kai kreipiamasi dėl transporto priemonės tipo patvirtinimo, ir turėtų būti periodiškai atnaujinama. ***Komisija turėtų priimti įgyvendinimo aktus, kad gamintojams būtų pateikti bendrai sutarti standartai, kuriuos jie turi taikyti atlikdami gyvavimo ciklo vertinimą, kuriuo kiekybiškai įvertinamas transporto priemonių gamybos ir eksploatacijos pabaigos valdymo poveikis aplinkai ir išteklių naudojimas, kaip žiedinės strategijos dalis.*** Komisija turėtų reguliariai teikti ataskaitas apie automobilių sektoriaus žiediškumą remdamasi gamintojų pateiktomis žiediškumo strategijomis. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą transporto priemonių gamybos ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo srityse, automobilių sektoriaus rinkos pokyčius ir reglamentavimo pokyčius Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl priedo, kuriame nustatyti žiediškumo strategijos turinio ir jo atnaujinimo reikalavimai, keitimo;

Or. en

Pakeitimas 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

Pasiūlymas dėl reglamento
26 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(26) kad lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojai imtųsi veiksmų, kuriais užtikrintų savo atitiktį šiame reglamente nustatytiems žiediškumo reikalavimams, ir kad jie būtų skatinami gerinti rinkai pateikiamų savo transporto priemonių tipų žiediškumą, jie turėtų parengti išsamią ***kiekvieno naujo tipo*** žiediškumo strategiją ir ją pateikti tipo patvirtinimo institucijai. Ši strategija turėtų būti pagrįsta patvirtinta technologija***, kurią jau galima naudoti arba kuri yra kuriama tuo metu, kai kreipiamasi dėl transporto priemonės tipo patvirtinimo, ir*** turėtų būti periodiškai atnaujinama. Komisija turėtų reguliariai teikti ataskaitas apie automobilių sektoriaus žiediškumą remdamasi gamintojų pateiktomis žiediškumo strategijomis. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą transporto priemonių gamybos ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo srityse, automobilių sektoriaus rinkos pokyčius ir reglamentavimo pokyčius Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl priedo, kuriame nustatyti žiediškumo strategijos turinio ir jo atnaujinimo reikalavimai, keitimo;	(26) kad lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojai imtųsi veiksmų, kuriais užtikrintų savo atitiktį šiame reglamente nustatytiems žiediškumo reikalavimams, ir kad jie būtų skatinami gerinti rinkai pateikiamų savo transporto priemonių tipų žiediškumą, jie turėtų parengti išsamią žiediškumo strategiją ir ją pateikti tipo patvirtinimo institucijai. Ši strategija turėtų būti ***parengta įmonės lygmeniu ir*** pagrįsta patikrinta technologija. ***Žiediškumo strategija*** turėtų būti periodiškai atnaujinama. Komisija turėtų reguliariai teikti ataskaitas apie automobilių sektoriaus žiediškumą remdamasi gamintojų pateiktomis žiediškumo strategijomis. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą transporto priemonių gamybos ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo srityse, automobilių sektoriaus rinkos pokyčius ir reglamentavimo pokyčius Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl priedo, kuriame nustatyti žiediškumo strategijos turinio ir jo atnaujinimo reikalavimai, keitimo;

Or. en

Pagrindimas

Jei kiekvienam transporto priemonės modeliui būtų kuriamos atskiros žiedinės gamybos

strategijos, atsirastų perteklinių procesų, padidėtų sąnaudos ir būtų veikla taptų neveiksminga. Bendras, vieningas visos įmonės požiūris leidžia standartizuoti medžiagų įsigijimo, perdirbimo ir eksploatavimo pabaigos valdymo procesus, taip užtikrinant masto ekonomiją ir efektyvesnį išteklių naudojimą.

Pakeitimas 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

Pasiūlymas dėl reglamento
26 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(26) kad lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojai imtųsi veiksmų, kuriais užtikrintų savo atitiktį šiame reglamente nustatytiems žiediškumo reikalavimams, ir kad jie būtų skatinami gerinti rinkai pateikiamų savo transporto priemonių tipų žiediškumą, jie turėtų parengti išsamią ***kiekvieno naujo tipo*** žiediškumo strategiją ir ją pateikti tipo patvirtinimo institucijai. Ši strategija turėtų būti pagrįsta patvirtinta technologija***, kurią jau galima naudoti arba kuri yra kuriama tuo metu, kai kreipiamasi dėl transporto priemonės tipo patvirtinimo, ir*** turėtų būti periodiškai atnaujinama. Komisija turėtų reguliariai teikti ataskaitas apie automobilių sektoriaus žiediškumą remdamasi gamintojų pateiktomis žiediškumo strategijomis. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą transporto priemonių gamybos ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo srityse, automobilių sektoriaus rinkos pokyčius ir reglamentavimo pokyčius Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl priedo, kuriame nustatyti žiediškumo strategijos turinio ir jo atnaujinimo reikalavimai, keitimo;	(26) kad lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojai imtųsi veiksmų, kuriais užtikrintų savo atitiktį šiame reglamente nustatytiems žiediškumo reikalavimams, ir kad jie būtų skatinami gerinti rinkai pateikiamų savo transporto priemonių tipų žiediškumą, jie turėtų parengti išsamią žiediškumo strategiją ir ją pateikti tipo patvirtinimo institucijai. Ši strategija turėtų būti ***parengta įmonės lygmeniu ir*** pagrįsta patikrinta technologija. ***Žiediškumo strategija*** turėtų būti periodiškai atnaujinama. Komisija turėtų reguliariai teikti ataskaitas apie automobilių sektoriaus žiediškumą remdamasi gamintojų pateiktomis žiediškumo strategijomis. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą transporto priemonių gamybos ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo srityse, automobilių sektoriaus rinkos pokyčius ir reglamentavimo pokyčius Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl priedo, kuriame nustatyti žiediškumo strategijos turinio ir jo atnaujinimo reikalavimai, keitimo;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
27 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(27) siekiant padidinti perdirbtųjų medžiagų naudojimo automobilių sektoriuje skaidrumą ir skatinti didinti perdirbtųjų medžiagų dalį turėtų būti reikalaujama, kad transporto priemonių gamintojai pateiktų techninius dokumentus, kuriuose būtų nurodyta tipo patvirtinimui pateiktose naujų tipų transporto priemonėse esančių perdirbtųjų medžiagų procentinė dalis. Šis reikalavimas turėtų būti taikomas atrinktoms medžiagoms, kurių perdirbtųjų medžiagų dalies padidėjimas transporto priemonėse būtų ypač naudingas aplinkai. Privaloma deklaracija turėtų būti pateikta tipo patvirtinimo institucijai kartu su kitais dokumentais teikiant paraišką dėl tipo patvirtinimo;	***Išbraukta.***

Or. fr

Pakeitimas 305
Maria Grapini

Pasiūlymas dėl reglamento
28 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(28) siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonės dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, perdarymą ir atnaujinimą bei užtikrinti kokybišką eksploatuoti netinkamų transporto	(28) siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonės dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, perdarymą ir atnaujinimą bei užtikrinti kokybišką eksploatuoti netinkamų transporto

priemonių perdirbimą labai svarbu, kad transporto priemonių gamintojai ir atliekų tvarkymo subjektai galėtų gauti naujausią informaciją ir vykdyti savalaikę komunikaciją tarpusavyje ir visoje automobilių vertės grandinėje. Todėl atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams gamintojai turėtų suteikti neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos, kuri leistų saugiai pašalinti ir pakeisti tam tikras transporto priemonės dalis, komponentus ir medžiagas. Šioje informacijoje atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams turėtų būti pateiktos veiksmų gairės ir aiškios instrukcijos, kokius įrankius ar technologijas reikia naudoti norint pasiekti elektrinių transporto priemonių baterijas (įskaitant jas saugiai iškrauti leidžiančius įrankius ar technologijas) ir elektros pavaros variklius bei juos išimti. Ši informacija taip pat turėtų padėti nustatyti, rasti ir išimti dalis, komponentus ir medžiagas, iš kurių reikia pašalinti teršalus ir kurias reikia išimti iš transporto priemonės prieš ją smulkinant, taip pat dalis ir komponentus, kurių sudėtyje yra nuolatiniuose magnetuose esančių svarbiausiųjų žaliavų, nurodytų Reglamente (ES) [Svarbiausiųjų žaliavų aktas]. Tai turėtų būti daroma per gamintojų sukurtas ryšių platformas, o informacija turėtų būti teikiama nemokamai, išskyrus administracines išlaidas. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų patikrinti, ar gamintojai pateikė reikiamą informaciją. Siekiant reguliariai atnaujinti informacijos, kurią gamintojai turi teikti atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams, taikymo sritį, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl V priedo keitimo.

priemonių perdirbimą labai svarbu, kad transporto priemonių gamintojai***, išmontuotojai, perdarytojai, remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojai*** ir atliekų tvarkymo subjektai galėtų gauti naujausią informaciją ir vykdyti savalaikę komunikaciją tarpusavyje ir visoje automobilių vertės grandinėje. Todėl ***išmontuotojams,*** atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams gamintojai turėtų suteikti neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos, ***nurodytos Komisijos papildomų gairių dėl vertikaliųjų apribojimų variklinių transporto priemonių pardavimo ir remonto, taip pat variklinių transporto priemonių atsarginių dalių platinimo susitarimuose 66 punkte,*** kuri leistų saugiai pašalinti ir pakeisti tam tikras transporto priemonės dalis, komponentus ir medžiagas. Šioje informacijoje atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams turėtų būti pateiktos veiksmų gairės ir aiškios instrukcijos, kokius įrankius ar technologijas reikia naudoti norint pasiekti elektrinių transporto priemonių baterijas (įskaitant jas saugiai iškrauti leidžiančius įrankius ar technologijas) ir elektros pavaros variklius bei juos išimti. Ši informacija taip pat turėtų padėti nustatyti, rasti ir išimti dalis, komponentus ir medžiagas, iš kurių reikia pašalinti teršalus ir kurias reikia išimti iš transporto priemonės prieš ją smulkinant, taip pat dalis ir komponentus, kurių sudėtyje yra nuolatiniuose magnetuose esančių svarbiausiųjų žaliavų, nurodytų Reglamente (ES) [Svarbiausiųjų žaliavų aktas]. Tai turėtų būti daroma per gamintojų sukurtas ryšių platformas, o informacija turėtų būti teikiama nemokamai, išskyrus administracines išlaidas. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų patikrinti, ar gamintojai pateikė reikiamą informaciją. Siekiant reguliariai atnaujinti informacijos, kurią gamintojai turi teikti atliekų tvarkymo subjektams bei

remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams, taikymo sritį, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl V priedo keitimo.

Or. ro

Pakeitimas 306
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
28 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(28) siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonės dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, perdarymą ir atnaujinimą bei užtikrinti kokybišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių perdirbimą labai svarbu, kad transporto priemonių gamintojai ir atliekų tvarkymo subjektai galėtų gauti naujausią informaciją ir vykdyti savalaikę komunikaciją tarpusavyje ir visoje automobilių vertės grandinėje. Todėl atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams gamintojai turėtų suteikti neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos, kuri leistų saugiai pašalinti ir pakeisti tam tikras transporto priemonės dalis, komponentus ir medžiagas. Šioje informacijoje atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams turėtų būti pateiktos veiksmų gairės ir aiškios instrukcijos, kokius įrankius ar technologijas reikia naudoti norint pasiekti elektrinių transporto priemonių baterijas (įskaitant jas saugiai iškrauti leidžiančius įrankius ar technologijas) ir elektros pavaros variklius bei juos išimti. Ši informacija taip pat turėtų padėti nustatyti, rasti ir išimti dalis, komponentus ir	(28) siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonės dalių ir komponentų ***remontą,*** pakartotinį naudojimą, perdarymą***, modifikavimą*** ir atnaujinimą bei užtikrinti kokybišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių perdirbimą labai svarbu, kad transporto priemonių gamintojai ir ***remonto, techninės priežiūros, modifikavimo bei*** atliekų tvarkymo subjektai galėtų gauti naujausią informaciją ir vykdyti savalaikę komunikaciją tarpusavyje ir visoje automobilių vertės grandinėje. Todėl atliekų tvarkymo subjektams bei ***modifikavimo,*** remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams gamintojai ***ne mažiau kaip 20 metų po pateikimo rinkai pabaigos*** turėtų ***laiku*** suteikti neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos, kuri leistų saugiai ***ir nesugadinant*** pašalinti***, remontuoti, atnaujinti, modifikuoti, perdaryti*** ir pakeisti tam tikras transporto priemonės dalis, komponentus ir medžiagas. Šioje informacijoje atliekų tvarkymo subjektams bei ***modifikavimo,*** remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams turėtų būti pateiktos veiksmų gairės ir aiškios instrukcijos, kokius įrankius ar technologijas reikia naudoti

medžiagas, iš kurių reikia pašalinti teršalus ir kurias reikia išimti iš transporto priemonės prieš ją smulkinant, taip pat dalis ir komponentus, kurių sudėtyje yra nuolatiniuose magnetuose esančių svarbiausiųjų žaliavų, nurodytų Reglamente (ES) [Svarbiausiųjų žaliavų aktas]. Tai turėtų būti daroma per gamintojų sukurtas ryšių platformas, o informacija turėtų būti teikiama nemokamai, išskyrus administracines išlaidas. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų patikrinti, ar gamintojai pateikė reikiamą informaciją. Siekiant reguliariai atnaujinti informacijos, kurią gamintojai turi teikti atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams, taikymo sritį, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl V priedo keitimo.

norint pasiekti elektrinių transporto priemonių baterijas (įskaitant jas saugiai iškrauti leidžiančius įrankius ar technologijas) ir elektros pavaros variklius bei juos išimti. Ši informacija taip pat turėtų padėti nustatyti, rasti ir išimti dalis, komponentus ir medžiagas, iš kurių reikia pašalinti teršalus ir kurias reikia išimti iš transporto priemonės prieš ją smulkinant, taip pat dalis ir komponentus, kurių sudėtyje yra nuolatiniuose magnetuose esančių svarbiausiųjų žaliavų, nurodytų Reglamente (ES) [Svarbiausiųjų žaliavų aktas]. Tai turėtų būti daroma per gamintojų sukurtas ryšių platformas, o informacija turėtų būti teikiama nemokamai, išskyrus administracines išlaidas. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų patikrinti, ar gamintojai pateikė reikiamą informaciją. Siekiant reguliariai atnaujinti informacijos, kurią gamintojai turi teikti atliekų tvarkymo subjektams bei ***modifikavimo,*** remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams, taikymo sritį, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl V priedo keitimo.

Or. en

Pakeitimas 307
Zala Tomašič, Milan Zver

Pasiūlymas dėl reglamento
28 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(28) siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonės dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, perdarymą ir atnaujinimą bei užtikrinti kokybišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių perdirbimą labai svarbu, kad transporto priemonių gamintojai ir atliekų tvarkymo subjektai galėtų gauti naujausią	(28) siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonės dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, perdarymą ir atnaujinimą bei užtikrinti kokybišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių perdirbimą labai svarbu, kad transporto priemonių gamintojai ir atliekų tvarkymo subjektai galėtų gauti naujausią

informaciją ir vykdyti savalaikę komunikaciją tarpusavyje ir visoje automobilių vertės grandinėje. Todėl atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams gamintojai turėtų suteikti neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos, kuri leistų saugiai pašalinti ir pakeisti tam tikras transporto priemonės dalis, komponentus ir medžiagas. Šioje informacijoje atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams turėtų būti pateiktos veiksmų gairės ir aiškios instrukcijos, kokius įrankius ar technologijas reikia naudoti norint pasiekti elektrinių transporto priemonių baterijas (įskaitant jas saugiai iškrauti leidžiančius įrankius ar technologijas) ir elektros pavaros variklius bei juos išimti. Ši informacija taip pat turėtų padėti nustatyti, rasti ir išimti dalis, komponentus ir medžiagas, iš kurių reikia pašalinti teršalus ir kurias reikia išimti iš transporto priemonės prieš ją smulkinant, taip pat dalis ir komponentus, kurių sudėtyje yra nuolatiniuose magnetuose esančių svarbiausiųjų žaliavų, nurodytų Reglamente (ES) [Svarbiausiųjų žaliavų aktas]. Tai turėtų būti daroma per gamintojų sukurtas ryšių platformas, o informacija turėtų būti teikiama nemokamai, išskyrus administracines išlaidas. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų patikrinti, ar gamintojai pateikė reikiamą informaciją. Siekiant reguliariai atnaujinti informacijos, kurią gamintojai turi teikti atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams, taikymo sritį, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl V priedo keitimo.

informaciją ir vykdyti savalaikę komunikaciją tarpusavyje ir visoje automobilių vertės grandinėje. Todėl atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams gamintojai turėtų suteikti neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos, kuri leistų saugiai pašalinti ir pakeisti tam tikras transporto priemonės dalis, komponentus ir medžiagas. Šioje informacijoje atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams turėtų būti pateiktos veiksmų gairės ir aiškios instrukcijos, kokius įrankius ar technologijas reikia naudoti norint pasiekti elektrinių transporto priemonių baterijas (įskaitant jas saugiai iškrauti leidžiančius įrankius ar technologijas) ir elektros pavaros variklius bei juos išimti. Ši informacija taip pat turėtų padėti nustatyti, rasti ir išimti dalis, komponentus ir medžiagas, iš kurių reikia pašalinti teršalus ir kurias reikia išimti iš transporto priemonės prieš ją smulkinant, taip pat dalis ir komponentus, kurių sudėtyje yra nuolatiniuose magnetuose esančių svarbiausiųjų žaliavų, nurodytų Reglamente (ES) [Svarbiausiųjų žaliavų aktas]. ***Svarbu, kad būtų tinkamai laikomasi intelektinės nuosavybės teisių, užtikrinant, kad prieiga prie techninės informacijos nekeltų pavojaus patentuotoms technologijoms arba komercinėms paslaptims.*** Tai turėtų būti daroma per gamintojų sukurtas ryšių platformas, o informacija turėtų būti teikiama nemokamai, išskyrus administracines išlaidas. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų patikrinti, ar gamintojai pateikė reikiamą informaciją. Siekiant reguliariai atnaujinti informacijos, kurią gamintojai turi teikti atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams, taikymo sritį, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos

veikimo 290 straipsnį dėl V priedo keitimo.

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
28 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(28) siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonės dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, perdarymą ir atnaujinimą bei užtikrinti kokybišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių perdirbimą labai svarbu, kad transporto priemonių gamintojai ir atliekų tvarkymo subjektai galėtų gauti naujausią informaciją ir vykdyti savalaikę komunikaciją tarpusavyje ir visoje automobilių vertės grandinėje. Todėl atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams gamintojai turėtų suteikti neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos, kuri leistų saugiai pašalinti ir pakeisti tam tikras transporto priemonės dalis, komponentus ir medžiagas. Šioje informacijoje atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams turėtų būti pateiktos veiksmų gairės ir aiškios instrukcijos, kokius įrankius ar technologijas reikia naudoti norint pasiekti elektrinių transporto priemonių baterijas (įskaitant jas saugiai iškrauti leidžiančius įrankius ar technologijas) ir elektros pavaros variklius bei juos išimti. Ši informacija taip pat turėtų padėti nustatyti, rasti ir išimti dalis, komponentus ir medžiagas, iš kurių reikia pašalinti teršalus ir kurias reikia išimti iš transporto priemonės prieš ją smulkinant, taip pat dalis ir komponentus, kurių sudėtyje yra	(28) siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonės dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, perdarymą ir atnaujinimą bei užtikrinti kokybišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių perdirbimą labai svarbu, kad transporto priemonių gamintojai***, remonto, ir techninės priežiūros veiklos vykdytojai*** ir atliekų tvarkymo subjektai galėtų gauti naujausią informaciją ir vykdyti savalaikę komunikaciją tarpusavyje ir visoje automobilių vertės grandinėje. Todėl atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams gamintojai turėtų suteikti neribotą, ***neatidėliotiną, nemokamą,*** standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos, kuri leistų saugiai ***ir nesugadinant*** pašalinti ir pakeisti***, taip pat, kai įmanoma, remontuoti, perdaryti ir atnaujinti*** tam tikras transporto priemonės dalis, komponentus ir medžiagas. Šioje informacijoje atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams turėtų būti pateiktos veiksmų gairės ir aiškios instrukcijos, kokius įrankius ar technologijas reikia naudoti norint pasiekti elektrinių transporto priemonių baterijas ***ir jų sudėtines baterijas*** (įskaitant jas saugiai iškrauti leidžiančius įrankius ar technologijas) ir elektros pavaros variklius bei juos išimti. Ši informacija taip pat turėtų padėti nustatyti, rasti ir išimti dalis, komponentus

nuolatiniuose magnetuose esančių svarbiausiųjų žaliavų, nurodytų Reglamente (ES) [Svarbiausiųjų žaliavų aktas]. Tai turėtų būti daroma per gamintojų sukurtas ryšių platformas, o informacija turėtų būti teikiama nemokamai, išskyrus administracines išlaidas. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų patikrinti, ar gamintojai pateikė reikiamą informaciją. Siekiant reguliariai atnaujinti informacijos, kurią gamintojai turi teikti atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams, taikymo sritį, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl V priedo keitimo.

ir medžiagas, iš kurių reikia pašalinti teršalus ir kurias reikia išimti iš transporto priemonės prieš ją smulkinant, taip pat dalis ir komponentus, kurių sudėtyje yra nuolatiniuose magnetuose esančių svarbiausiųjų žaliavų, nurodytų Reglamente (ES) [Svarbiausiųjų žaliavų aktas]. Tai turėtų būti daroma per gamintojų sukurtas ryšių platformas, o informacija turėtų būti teikiama nemokamai, išskyrus administracines išlaidas. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų patikrinti, ar gamintojai pateikė reikiamą informaciją. Siekiant reguliariai atnaujinti informacijos, kurią gamintojai turi teikti atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams, taikymo sritį, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl V priedo keitimo.

Or. en

Pakeitimas 309
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Pasiūlymas dėl reglamento
28 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(28) siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonės dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, perdarymą ir atnaujinimą bei užtikrinti kokybišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių perdirbimą labai svarbu, kad transporto priemonių gamintojai ir atliekų tvarkymo subjektai galėtų gauti naujausią informaciją ir vykdyti savalaikę komunikaciją tarpusavyje ir visoje automobilių vertės grandinėje. Todėl atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams gamintojai turėtų suteikti neribotą,	(28) siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonės dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, perdarymą ir atnaujinimą bei užtikrinti kokybišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių perdirbimą labai svarbu, kad transporto priemonių gamintojai***, išmontavimo, perdarymo, remonto, modifikavimo ir techninės priežiūros veiklos vykdytojai*** ir atliekų tvarkymo subjektai galėtų gauti naujausią informaciją ir vykdyti savalaikę komunikaciją tarpusavyje ir visoje automobilių vertės grandinėje. Todėl ***išmontavimo,***

standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos, kuri leistų saugiai pašalinti ir pakeisti tam tikras transporto priemonės dalis, komponentus ir medžiagas. Šioje informacijoje atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams turėtų būti pateiktos veiksmų gairės ir aiškios instrukcijos, kokius įrankius ar technologijas reikia naudoti norint pasiekti elektrinių transporto priemonių baterijas (įskaitant jas saugiai iškrauti leidžiančius įrankius ar technologijas) ir elektros pavaros variklius bei juos išimti. Ši informacija taip pat turėtų padėti nustatyti, rasti ir išimti dalis, komponentus ir medžiagas, iš kurių reikia pašalinti teršalus ir kurias reikia išimti iš transporto priemonės prieš ją smulkinant, taip pat dalis ir komponentus, kurių sudėtyje yra nuolatiniuose magnetuose esančių svarbiausiųjų žaliavų, nurodytų Reglamente (ES) ***[Svarbiausiųjų žaliavų aktas]***. Tai turėtų būti daroma per gamintojų sukurtas ryšių platformas, o informacija turėtų būti teikiama nemokamai***, išskyrus administracines išlaidas***. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų patikrinti, ar gamintojai pateikė reikiamą informaciją. Siekiant reguliariai atnaujinti informacijos, kurią gamintojai turi teikti atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams, taikymo sritį, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl V priedo keitimo.

modifikavimo ir perdarymo veiklos vykdytojai atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams gamintojai turėtų suteikti neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos, kuri leistų saugiai pašalinti ir pakeisti tam tikras transporto priemonės dalis, komponentus ir medžiagas. Šioje informacijoje atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams turėtų būti pateiktos veiksmų gairės ir aiškios instrukcijos, kokius įrankius ar technologijas reikia naudoti norint pasiekti elektrinių transporto priemonių baterijas ***ir jų sudedamuosius elementus*** (įskaitant jas saugiai iškrauti leidžiančius įrankius ar technologijas) bei elektros pavaros variklius ir juos išimti. Ši informacija taip pat turėtų padėti nustatyti, rasti ir išimti dalis, komponentus ir medžiagas, iš kurių reikia pašalinti teršalus ir kurias reikia išimti iš transporto priemonės prieš ją smulkinant, taip pat dalis ir komponentus, kurių sudėtyje yra nuolatiniuose magnetuose esančių svarbiausiųjų žaliavų, nurodytų Reglamente (ES) ***2024/1252***. Tai turėtų būti daroma per gamintojų sukurtas ryšių platformas, o informacija turėtų būti teikiama nemokamai. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų patikrinti, ar gamintojai pateikė reikiamą informaciją. Siekiant reguliariai atnaujinti informacijos, kurią gamintojai turi teikti atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams, taikymo sritį, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl V priedo keitimo.

Or. en

Pakeitimas 310
Jens Gieseke, Paulius Saudargas

Pasiūlymas dėl reglamento
28 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(28) siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonės dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, perdarymą ir atnaujinimą bei užtikrinti kokybišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių perdirbimą labai svarbu, kad transporto priemonių gamintojai ir atliekų tvarkymo subjektai galėtų gauti naujausią informaciją ir vykdyti savalaikę komunikaciją tarpusavyje ir visoje automobilių vertės grandinėje. Todėl atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams gamintojai turėtų suteikti neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos, kuri leistų saugiai pašalinti ir pakeisti tam tikras transporto priemonės dalis, komponentus ir medžiagas. Šioje informacijoje atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams turėtų būti pateiktos veiksmų gairės ir aiškios instrukcijos, kokius įrankius ar technologijas reikia naudoti norint pasiekti elektrinių transporto priemonių baterijas (įskaitant jas saugiai iškrauti leidžiančius įrankius ar technologijas) ir elektros pavaros variklius bei juos išimti. Ši informacija taip pat turėtų padėti nustatyti, rasti ir išimti dalis, komponentus ir medžiagas, iš kurių reikia pašalinti teršalus ir kurias reikia išimti iš transporto priemonės prieš ją smulkinant, taip pat dalis ir komponentus, kurių sudėtyje yra nuolatiniuose magnetuose esančių svarbiausiųjų žaliavų, nurodytų Reglamente (ES) [Svarbiausiųjų žaliavų aktas]. Tai turėtų būti daroma per gamintojų sukurtas ryšių platformas, o informacija turėtų būti teikiama nemokamai, išskyrus administracines išlaidas. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų patikrinti, ar gamintojai pateikė reikiamą informaciją. Siekiant reguliariai	(28) siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonės dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, perdarymą ir atnaujinimą bei užtikrinti kokybišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių perdirbimą labai svarbu, kad transporto priemonių gamintojai ir atliekų tvarkymo subjektai galėtų gauti naujausią informaciją ir vykdyti savalaikę komunikaciją tarpusavyje ir visoje automobilių vertės grandinėje. Todėl atliekų tvarkymo subjektams bei ***modifikavimo veiklos vykdytojams,*** remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams gamintojai turėtų suteikti neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos***, pvz., pasitelkiant esamas automobilių pramonės naudojamas priemones***, kuri leistų saugiai pašalinti ir pakeisti tam tikras transporto priemonės dalis, komponentus ir medžiagas. Šioje informacijoje atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams turėtų būti pateiktos veiksmų gairės ir aiškios instrukcijos, kokius įrankius ar technologijas reikia naudoti norint pasiekti elektrinių transporto priemonių baterijas (įskaitant jas saugiai iškrauti leidžiančius įrankius ar technologijas) ir elektros pavaros variklius bei juos išimti. Ši informacija taip pat turėtų padėti nustatyti, rasti ir išimti dalis, komponentus ir medžiagas, iš kurių reikia pašalinti teršalus ir kurias reikia išimti iš transporto priemonės prieš ją smulkinant, taip pat dalis ir komponentus, kurių sudėtyje yra nuolatiniuose magnetuose esančių svarbiausiųjų žaliavų, nurodytų Reglamente (ES) [Svarbiausiųjų žaliavų aktas]. Tai turėtų būti daroma per gamintojų sukurtas ryšių platformas, o informacija turėtų būti teikiama nemokamai, išskyrus administracines

atnaujinti informacijos, kurią gamintojai turi teikti atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams, taikymo sritį, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl V priedo keitimo.

išlaidas. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų patikrinti, ar gamintojai pateikė reikiamą informaciją. Siekiant reguliariai atnaujinti informacijos, kurią gamintojai turi teikti atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams, taikymo sritį, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl V priedo keitimo.

Or. en

Pagrindimas

Modifikavimo operatoriai yra svarbūs antrinės rinkos dalyviai.

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

Pasiūlymas dėl reglamento
28 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(28) siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonės dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, perdarymą ir atnaujinimą bei užtikrinti kokybišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių perdirbimą labai svarbu, kad transporto priemonių gamintojai ir atliekų tvarkymo subjektai galėtų gauti naujausią informaciją ir vykdyti savalaikę komunikaciją tarpusavyje ir visoje automobilių vertės grandinėje. Todėl atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams gamintojai turėtų suteikti neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos, kuri leistų saugiai pašalinti ir pakeisti tam tikras transporto priemonės dalis, komponentus ir medžiagas. Šioje informacijoje atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir	(28) siekiant kuo labiau padidinti transporto priemonės dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, perdarymą ir atnaujinimą bei užtikrinti kokybišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių perdirbimą labai svarbu, kad transporto priemonių gamintojai ir atliekų tvarkymo subjektai galėtų gauti naujausią informaciją ir vykdyti savalaikę komunikaciją tarpusavyje ir visoje automobilių vertės grandinėje. Todėl atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams gamintojai turėtų suteikti neribotą, standartizuotą ir nediskriminacinę prieigą prie informacijos, kuri leistų saugiai pašalinti ir pakeisti tam tikras transporto priemonės dalis, komponentus ir medžiagas. Šioje informacijoje atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir

techninės priežiūros veiklos vykdytojams turėtų būti pateiktos veiksmų gairės ir aiškios instrukcijos, kokius įrankius ar technologijas reikia naudoti norint pasiekti elektrinių transporto priemonių baterijas ***(***įskaitant jas saugiai iškrauti leidžiančius įrankius ar technologijas***)*** ir elektros pavaros ***variklius*** bei ***juos išimti***. Ši informacija taip pat turėtų padėti nustatyti, rasti ir išimti dalis, komponentus ir medžiagas, iš kurių reikia pašalinti teršalus ir kurias reikia išimti iš transporto priemonės prieš ją smulkinant, taip pat dalis ir komponentus, kurių sudėtyje yra nuolatiniuose magnetuose esančių svarbiausiųjų žaliavų, nurodytų Reglamente (ES) [Svarbiausiųjų žaliavų aktas]. Tai turėtų būti daroma per gamintojų sukurtas ryšių platformas, o informacija turėtų būti teikiama nemokamai, išskyrus administracines išlaidas. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų patikrinti, ar gamintojai pateikė reikiamą informaciją. Siekiant reguliariai atnaujinti informacijos, kurią gamintojai turi teikti atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams, taikymo sritį, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl V priedo keitimo.

techninės priežiūros veiklos vykdytojams turėtų būti pateiktos veiksmų gairės ir aiškios instrukcijos, kokius įrankius ar technologijas reikia naudoti norint pasiekti elektrinių transporto priemonių baterijas***,*** įskaitant jas saugiai iškrauti leidžiančius įrankius ar technologijas***, informaciją apie dalių skaitmeninį kodavimą*** ir ***informaciją apie prieigą prie*** elektros pavaros ***variklių*** bei ***jų išėmimą***. Ši informacija taip pat turėtų padėti nustatyti, rasti ir išimti dalis, komponentus ir medžiagas, iš kurių reikia pašalinti teršalus ir kurias reikia išimti iš transporto priemonės prieš ją smulkinant, taip pat dalis ir komponentus, kurių sudėtyje yra nuolatiniuose magnetuose esančių svarbiausiųjų žaliavų, nurodytų Reglamente (ES) [Svarbiausiųjų žaliavų aktas]. Tai turėtų būti daroma per gamintojų sukurtas ryšių platformas, o informacija turėtų būti teikiama nemokamai, išskyrus administracines išlaidas. Tipo patvirtinimo institucijos turėtų patikrinti, ar gamintojai pateikė reikiamą informaciją. Siekiant reguliariai atnaujinti informacijos, kurią gamintojai turi teikti atliekų tvarkymo subjektams bei remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojams, taikymo sritį, Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl V priedo keitimo.

Or. fr

Pakeitimas 312
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
28 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(28a) Reglamentu (ES) 2024/1781 nustatyti privalomi reikalavimai, kuriais skatinamas gaminio ilgaamžiškumas, be

	kita ko, uždraudžiant tam tikrą ankstyvo senėjimo praktiką, pavyzdžiui, neproporcingai trapių sudedamųjų dalių naudojimą, kliūtis išardymui ar programinės įrangos nesuderinamumą. Šis metodas turėtų būti taikomas ir pagal šį reglamentą, kad būtų remiamas ilgesnis transporto priemonių eksploatavimo laikas. Todėl ilgalaikis elektrinių transporto priemonių funkcionalumas, kibernetinis saugumas ir technologinis suderinamumas turėtų būti užtikrintas gamintojams privalomai reguliariai teikiant saugius ir prieinamus operacinės sistemos atnaujinimus. Tokie atnaujinimai iš tiesų yra labai svarbūs, kad būtų išlaikytas transporto priemonės veikimas, pašalinta kibernetiniam saugumui kylanti rizika ir užtikrintas suderinamumas su besikeičiančia infrastruktūra ir įkrovimo standartais;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
28 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(28a) siekdami paskatinti gamintojus gerinti transporto priemonių tinkamumą remontuoti ir suteikti vartotojams skaidresnę informaciją apie įsigyjamų transporto priemonių priežiūros ir remonto išlaidas, gamintojai turėtų pateikti informaciją apie kiekvieno naujo tipo transporto priemonių tinkamumą remontuoti;

Or. en

Pakeitimas 314
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
29 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(29) nors įvairių transporto priemonės dalių ir komponentų kontrolei vis dažniau naudojamas skaitmeninis kodavimas, įvertinus Direktyvą 2000/53/EB nustatyta, kad toks kodavimas gali trukdyti pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti tam tikras dalis ir komponentus. Todėl labai svarbu, kad ***transporto priemonės gamintojų būtų prašoma teikti informaciją, leidžiančią profesionaliems atliekų tvarkymo subjektams spręsti problemas, kylančias dėl minėtų skaitmeniniu būdu užkoduotų transporto priemonės dalių ir komponentų, kai dėl tokio kodavimo negalima atlikti remonto, priežiūros ar pakeitimo darbų kitoje transporto priemonėje***;	(29) nors įvairių transporto priemonės dalių ir komponentų kontrolei vis dažniau naudojamas skaitmeninis kodavimas, įvertinus Direktyvą 2000/53/EB nustatyta, kad toks kodavimas gali trukdyti pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti tam tikras dalis ir komponentus. Todėl labai svarbu, kad ***šis skaitmeninis kodavimas būtų uždraustas***;

Or. en

Pakeitimas 315
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
29 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(29) nors įvairių transporto priemonės dalių ir komponentų kontrolei vis dažniau naudojamas skaitmeninis kodavimas, įvertinus Direktyvą 2000/53/EB nustatyta, kad toks kodavimas gali trukdyti pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti tam tikras dalis ir komponentus. Todėl labai svarbu, kad ***transporto priemonės gamintojų būtų prašoma teikti informaciją, leidžiančią profesionaliems atliekų tvarkymo subjektams spręsti***	(29) nors įvairių transporto priemonės dalių ir komponentų kontrolei vis dažniau naudojamas skaitmeninis kodavimas, įvertinus Direktyvą 2000/53/EB nustatyta, kad toks kodavimas gali trukdyti pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti tam tikras dalis ir komponentus. Todėl labai svarbu, kad ***šis skaitmeninis kodavimas būtų uždraustas, atsižvelgiant į tai, kad dėl jo*** negalima atlikti remonto, priežiūros ar pakeitimo darbų transporto

problemas, kylančias dėl minėtų skaitmeniniu būdu užkoduotų transporto priemonės dalių ir komponentų, kai dėl tokio kodavimo negalima atlikti remonto, priežiūros ar pakeitimo darbų ***kitoje*** transporto priemonėje;

priemonėje;

Or. en

Pakeitimas 316
Alexander Bernhuber

Pasiūlymas dėl reglamento
29 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(29) nors įvairių transporto priemonės dalių ir komponentų kontrolei vis dažniau naudojamas skaitmeninis kodavimas, įvertinus Direktyvą 2000/53/EB nustatyta, kad toks kodavimas gali trukdyti pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti tam tikras dalis ir komponentus. Todėl labai svarbu, kad transporto priemonės gamintojų būtų prašoma teikti informaciją, leidžiančią profesionaliems atliekų tvarkymo subjektams spręsti problemas, kylančias dėl minėtų skaitmeniniu būdu užkoduotų transporto priemonės dalių ir komponentų, kai dėl tokio kodavimo negalima atlikti remonto, priežiūros ar pakeitimo darbų kitoje transporto priemonėje;	(29) nors įvairių transporto priemonės dalių ir komponentų kontrolei vis dažniau naudojamas skaitmeninis kodavimas, įvertinus Direktyvą 2000/53/EB nustatyta, kad toks kodavimas gali trukdyti pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti tam tikras dalis ir komponentus. Todėl labai svarbu, kad transporto priemonės gamintojų būtų prašoma teikti informaciją, leidžiančią profesionaliems atliekų tvarkymo subjektams spręsti problemas, kylančias dėl minėtų skaitmeniniu būdu užkoduotų transporto priemonės dalių ir komponentų, kai dėl tokio kodavimo negalima atlikti remonto, priežiūros ar pakeitimo darbų kitoje transporto priemonėje***. Šia informacija galės naudotis ne tik atliekų tvarkymo subjektai, bet ir remonto bei techninės priežiūros paslaugas teikiančios įmonės***;

Or. en

Pagrindimas

Labai svarbu, kad remonto ir techninės priežiūros paslaugas teikiančios įmonės taip pat turėtų prieigą prie šios informacijos, kad galėtų sklandžiai integruoti atliekų tvarkymo subjektų dalis į naują transporto priemonę.

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

Pasiūlymas dėl reglamento
29 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(29) nors įvairių transporto priemonės dalių ir komponentų kontrolei vis dažniau naudojamas skaitmeninis kodavimas, įvertinus Direktyvą 2000/53/EB nustatyta, kad toks kodavimas gali trukdyti pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti tam tikras dalis ir komponentus. Todėl labai svarbu, kad transporto priemonės gamintojų būtų prašoma teikti informaciją, leidžiančią profesionaliems atliekų tvarkymo subjektams spręsti problemas, kylančias dėl minėtų skaitmeniniu būdu užkoduotų transporto priemonės dalių ir komponentų, kai dėl tokio kodavimo negalima atlikti remonto, priežiūros ar pakeitimo darbų kitoje transporto priemonėje;	(29) nors įvairių transporto priemonės dalių ir komponentų kontrolei vis dažniau naudojamas skaitmeninis kodavimas, įvertinus Direktyvą 2000/53/EB nustatyta, kad toks kodavimas gali trukdyti pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti tam tikras dalis ir komponentus. Todėl labai svarbu, kad transporto priemonės gamintojų būtų prašoma teikti informaciją, leidžiančią profesionaliems atliekų tvarkymo subjektams ***ir remonto bei techninės priežiūros veiklos vykdytojams*** spręsti problemas, kylančias dėl minėtų skaitmeniniu būdu užkoduotų transporto priemonės dalių ir komponentų, kai dėl tokio kodavimo negalima atlikti remonto, priežiūros ar pakeitimo darbų kitoje transporto priemonėje;

Or. en

Pakeitimas 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

Pasiūlymas dėl reglamento
29 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(29) nors įvairių transporto priemonės dalių ir komponentų kontrolei vis dažniau naudojamas skaitmeninis kodavimas, įvertinus Direktyvą 2000/53/EB nustatyta, kad toks kodavimas gali trukdyti pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti tam tikras dalis ir komponentus. Todėl	(29) nors įvairių transporto priemonės dalių ir komponentų kontrolei vis dažniau naudojamas skaitmeninis kodavimas, įvertinus Direktyvą 2000/53/EB nustatyta, kad toks kodavimas gali trukdyti pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti tam tikras dalis ir komponentus. Todėl

labai svarbu, kad transporto priemonės gamintojų būtų prašoma teikti informaciją, leidžiančią profesionaliems atliekų tvarkymo subjektams spręsti problemas, kylančias dėl minėtų skaitmeniniu būdu užkoduotų transporto priemonės dalių ir komponentų, kai dėl tokio kodavimo negalima atlikti remonto, priežiūros ar pakeitimo darbų kitoje transporto priemonėje;	labai svarbu, kad transporto priemonės gamintojų būtų prašoma teikti informaciją, leidžiančią profesionaliems atliekų tvarkymo subjektams ***ir remonto bei techninės priežiūros veiklos vykdytojams*** spręsti problemas, kylančias dėl minėtų skaitmeniniu būdu užkoduotų transporto priemonės dalių ir komponentų, kai dėl tokio kodavimo negalima atlikti remonto, priežiūros ar pakeitimo darbų kitoje transporto priemonėje;

Or. en

Pagrindimas

Remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojai turėtų būti įtraukti į prieigos prie informacijos gavėjus, o prieiga prie informacijos taip pat turėtų apimti prieigą prie kodų, skirtų dalių pakartotiniam integravimui į naujas transporto priemones.

Pakeitimas 319
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Pasiūlymas dėl reglamento
29 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(29) nors įvairių transporto priemonės dalių ir komponentų kontrolei vis dažniau naudojamas skaitmeninis kodavimas, įvertinus Direktyvą 2000/53/EB nustatyta, kad toks kodavimas gali trukdyti pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti tam tikras dalis ir komponentus. Todėl labai svarbu, kad transporto priemonės gamintojų būtų prašoma teikti informaciją, leidžiančią profesionaliems atliekų tvarkymo subjektams spręsti problemas, kylančias dėl minėtų skaitmeniniu būdu užkoduotų transporto priemonės dalių ir komponentų, kai dėl tokio kodavimo negalima atlikti remonto, priežiūros ar pakeitimo darbų kitoje transporto priemonėje;	(29) nors įvairių transporto priemonės dalių ir komponentų kontrolei vis dažniau naudojamas skaitmeninis kodavimas, įvertinus Direktyvą 2000/53/EB nustatyta, kad toks kodavimas gali trukdyti pakartotinai naudoti, perdaryti ir atnaujinti tam tikras dalis ir komponentus. Todėl labai svarbu, kad transporto priemonės gamintojų būtų prašoma teikti informaciją, leidžiančią profesionaliems atliekų tvarkymo subjektams ***ir remonto bei techninės priežiūros veiklos vykdytojams*** spręsti problemas, kylančias dėl minėtų skaitmeniniu būdu užkoduotų transporto priemonės dalių ir komponentų, kai dėl tokio kodavimo negalima atlikti remonto, priežiūros ar pakeitimo darbų kitoje transporto priemonėje;

Pakeitimas 320
Ivars Ijabs, Svenja Hahn

Pasiūlymas dėl reglamento
31 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(31) siekiant palengvinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą transporto priemonių gamintojai turėtų skaitmeninėmis priemonėmis teikti tikslią, išsamią ir naujausią informaciją apie saugų transporto priemonių dalių ir komponentų pašalinimą ir keitimą. Todėl turėtų būti parengtas transporto priemonės žiediškumo pasas, prie kurio turėtų būti suteikta prieiga kaip prie tokios informacijos duomenų laikmenos – tai turi būti suderinta su kitomis automobilių sektoriuje jau veikiančiomis arba kuriamomis skaitmeninėmis informacijos priemonėmis ir platformomis, skirtomis transporto priemonių aplinkosauginiam veiksmingumui, ir suderinta su atitinkamomis Reglamento (ES) 2023 [Baterijos], Europos Parlamento ir Tarybos reglamento [ESPR][54] bei Europos Parlamento ir Tarybos reglamento [EURO 7][55] nuostatomis. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti paso techninio projekto ir eksploatavimo reikalavimus ir taisykles dėl duomenų laikmenos vietos ar kito identifikatoriaus, per kurį būtų galima gauti prieigą prie transporto priemonės paso;**	***Išbraukta.***

[54] Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir

Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma tvarių gaminių ekologinio projektavimo reikalavimų nustatymo sistema ir panaikinama Direktyva 2009/125/EB.

[55] Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo panaikinami Reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009.

Or. en

Pakeitimas 321
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
31 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(31) siekiant palengvinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą transporto priemonių gamintojai turėtų skaitmeninėmis priemonėmis teikti tikslią, išsamią ir naujausią informaciją apie ***saugų*** transporto priemonių ***dalių*** ir ***komponentų pašalinimą ir keitimą***. Todėl turėtų būti parengtas transporto priemonės žiediškumo pasas, prie kurio turėtų būti suteikta prieiga kaip prie tokios informacijos duomenų laikmenos – tai turi būti suderinta su kitomis automobilių sektoriuje jau veikiančiomis arba kuriamomis skaitmeninėmis informacijos priemonėmis ir platformomis, skirtomis transporto priemonių aplinkosauginiam veiksmingumui, ir suderinta su atitinkamomis Reglamento (ES) 2023 [Baterijos], Europos Parlamento ir Tarybos reglamento [ESPR][54] bei Europos	(31) siekiant palengvinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ***ir jų dalių, komponentų ir medžiagų remontą, atnaujinimą, perdarymą, modifikavimą, pakeitimą ir*** apdorojimą transporto priemonių gamintojai turėtų skaitmeninėmis priemonėmis teikti tikslią, išsamią ir naujausią informaciją apie transporto priemonių ***dalis, komponentus*** ir ***medžiagas***. Todėl turėtų būti parengtas transporto priemonės žiediškumo pasas, prie kurio turėtų būti suteikta prieiga kaip prie tokios informacijos duomenų laikmenos – tai turi būti suderinta su kitomis automobilių sektoriuje jau veikiančiomis arba kuriamomis skaitmeninėmis informacijos priemonėmis ir platformomis, skirtomis transporto priemonių aplinkosauginiam veiksmingumui, ***turi jas papildyti arba būti į jas įtrauktos*** ir suderinta su

Parlamento ir Tarybos reglamento [EURO 7][55] nuostatomis. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti paso techninio projekto ir eksploatavimo reikalavimus ir taisykles dėl duomenų laikmenos vietos ar kito identifikatoriaus, per kurį būtų galima gauti prieigą prie transporto priemonės paso;	atitinkamomis Reglamento (ES) 2023 [Baterijos], Europos Parlamento ir Tarybos reglamento [ESPR] bei Europos Parlamento ir Tarybos reglamento [EURO 7] nuostatomis. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti paso techninio projekto ir eksploatavimo reikalavimus ir taisykles dėl duomenų laikmenos vietos ar kito identifikatoriaus, per kurį būtų galima gauti prieigą prie transporto priemonės paso;
[54] Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma tvarių gaminių ekologinio projektavimo reikalavimų nustatymo sistema ir panaikinama Direktyva 2009/125/EB.	[54] Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma tvarių gaminių ekologinio projektavimo reikalavimų nustatymo sistema ir panaikinama Direktyva 2009/125/EB.
[55] Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo panaikinami Reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009.	[55] Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo panaikinami Reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009.

Or. en

Pakeitimas 322
Christine Singer, Andreas Glück

Pasiūlymas dėl reglamento
31 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(31) siekiant palengvinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą transporto priemonių gamintojai turėtų skaitmeninėmis priemonėmis teikti tikslią, išsamią ir	(31) siekiant palengvinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą transporto priemonių gamintojai turėtų skaitmeninėmis priemonėmis teikti tikslią, išsamią ir

naujausią informaciją apie saugų transporto priemonių dalių ir komponentų pašalinimą ir keitimą. Todėl turėtų būti parengtas transporto priemonės žiediškumo pasas, prie kurio turėtų būti suteikta prieiga kaip prie tokios informacijos duomenų laikmenos – tai turi būti suderinta su kitomis automobilių sektoriuje jau veikiančiomis arba kuriamomis skaitmeninėmis informacijos priemonėmis ir platformomis, skirtomis transporto priemonių aplinkosauginiam veiksmingumui, ir suderinta su atitinkamomis Reglamento (ES) 2023 [Baterijos], Europos Parlamento ir Tarybos reglamento [ESPR][54] bei Europos Parlamento ir Tarybos reglamento [EURO 7][55] nuostatomis. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti paso techninio projekto ir eksploatavimo reikalavimus ir taisykles dėl duomenų laikmenos vietos ar kito identifikatoriaus, per kurį būtų galima gauti prieigą prie transporto priemonės paso;

[54] Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma tvarių gaminių ekologinio projektavimo reikalavimų nustatymo sistema ir panaikinama Direktyva 2009/125/EB.

[55] Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo panaikinami Reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009.

naujausią informaciją apie saugų transporto priemonių dalių ir komponentų pašalinimą ir keitimą. Todėl turėtų būti parengtas transporto priemonės žiediškumo pasas, prie kurio turėtų būti suteikta prieiga kaip prie tokios informacijos duomenų laikmenos – tai turi būti suderinta su kitomis automobilių sektoriuje jau veikiančiomis arba kuriamomis skaitmeninėmis informacijos priemonėmis ir platformomis, skirtomis transporto priemonių aplinkosauginiam veiksmingumui, ir suderinta su atitinkamomis Reglamento (ES) 2023 [Baterijos], Europos Parlamento ir Tarybos reglamento [ESPR][54] bei Europos Parlamento ir Tarybos reglamento [EURO 7][55] nuostatomis. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti paso techninio projekto ir eksploatavimo reikalavimus ir taisykles dėl duomenų laikmenos vietos ar kito identifikatoriaus, per kurį būtų galima gauti prieigą prie transporto priemonės paso***.*** ***Tačiau Komisija turi kuo labiau sumažinti administracinę naštą***;

[54] Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma tvarių gaminių ekologinio projektavimo reikalavimų nustatymo sistema ir panaikinama Direktyva 2009/125/EB.

[55] Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo panaikinami Reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009.

Or. en

Pagrindimas

Administracinė našta turėtų būti kuo mažesnė.

Pakeitimas 323
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
31 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(31) siekiant palengvinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą transporto priemonių gamintojai turėtų skaitmeninėmis priemonėmis teikti tikslią, išsamią ir naujausią informaciją apie saugų transporto priemonių dalių ir komponentų pašalinimą ir keitimą. Todėl turėtų būti parengtas transporto priemonės žiediškumo pasas, prie kurio turėtų būti suteikta prieiga kaip prie tokios informacijos duomenų laikmenos – tai turi būti suderinta su kitomis automobilių sektoriuje jau veikiančiomis arba kuriamomis skaitmeninėmis informacijos priemonėmis ir platformomis, skirtomis transporto priemonių aplinkosauginiam veiksmingumui, ir suderinta su atitinkamomis Reglamento (ES) ***2023 [Baterijos]***, Europos Parlamento ir Tarybos reglamento ***[ESPR]***[54] bei Europos Parlamento ir Tarybos reglamento [EURO 7][55] nuostatomis. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti paso techninio projekto ir eksploatavimo reikalavimus ir taisykles dėl duomenų laikmenos vietos ar kito identifikatoriaus, per kurį būtų galima gauti prieigą prie transporto priemonės paso;	(31) siekiant palengvinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą transporto priemonių gamintojai turėtų skaitmeninėmis priemonėmis teikti tikslią, išsamią ir naujausią informaciją apie saugų transporto priemonių dalių ir komponentų pašalinimą ir keitimą. Todėl turėtų būti parengtas ***skaitmeninis*** transporto priemonės žiediškumo pasas, prie kurio turėtų būti suteikta prieiga kaip prie tokios informacijos duomenų laikmenos – tai turi būti suderinta su kitomis automobilių sektoriuje jau veikiančiomis arba kuriamomis skaitmeninėmis informacijos priemonėmis ir platformomis, skirtomis transporto priemonių aplinkosauginiam veiksmingumui, ir suderinta su atitinkamomis Reglamento (ES) ***2023/1542***, Europos Parlamento ir Tarybos reglamento ***2024/1781***[54] bei Europos Parlamento ir Tarybos reglamento [EURO 7][55] nuostatomis. Siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kuriais būtų galima nustatyti paso techninio projekto ir eksploatavimo reikalavimus ir taisykles dėl duomenų laikmenos vietos ar kito identifikatoriaus, per kurį būtų galima gauti prieigą prie transporto priemonės paso;
[54] Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma	[54] Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma

tvarių gaminių ekologinio projektavimo reikalavimų nustatymo sistema ir panaikinama Direktyva 2009/125/EB.	tvarių gaminių ekologinio projektavimo reikalavimų nustatymo sistema ir panaikinama Direktyva 2009/125/EB.
[55] Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo panaikinami Reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009.	[55] Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo panaikinami Reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009.

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
31 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(31a) nustatydama paso struktūrą ir reikalavimus, Komisija turėtų užtikrinti, kad informacijos šaltiniai būtų grindžiami esamomis automobilių sektoriaus platformomis, įskaitant IDIS, skirtą išmontavimui, IMDS, skirtą medžiagų deklaracijoms, arba atskirų gamintojų grupių platformomis, skirtomis atsarginių dalių prieinamumui stebėti, tačiau jomis neapsiribojant;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
33 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(33) siekiant užtikrinti saugų ir ekologišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą bet kuri organizacija ar įmonė, ketinanti vykdyti šių transporto priemonių atliekų tvarkymo veiklą, turėtų gauti kompetentingos institucijos leidimą. Leidimas turėtų būti išduodamas tik tuo atveju, jei organizacija ar įmonė turi techninių, finansinių ir organizacinių pajėgumų, reikalingų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo veiklai vykdyti laikantis taikytinos ES ir nacionalinės teisės, įskaitant šiame reglamente nustatytus specialius apdorojimo reikalavimus. Be to, patvirtintų apdorojimo įrenginių kompetencijai turėtų būti priskirtas sunaikinimo pažymėjimų pagal šį reglamentą išdavimas;	(33) ***šis reglamentas grindžiamas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/98/EB nustatytomis atliekų tvarkymo taisyklėmis ir bendraisiais principais, kurie turėtų būti pritaikyti atsižvelgiant į specifinį eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pobūdį.*** siekiant užtikrinti saugų ir ekologišką eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimą bet kuri organizacija ar įmonė, ketinanti vykdyti šių transporto priemonių atliekų tvarkymo veiklą***, įskaitant rinkimą***, turėtų gauti kompetentingos institucijos leidimą. Leidimas turėtų būti išduodamas tik tuo atveju, jei organizacija ar įmonė turi techninių, finansinių ir organizacinių pajėgumų, reikalingų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo veiklai vykdyti laikantis taikytinos ES ir nacionalinės teisės, įskaitant šiame reglamente nustatytus specialius apdorojimo reikalavimus. Be to, patvirtintų apdorojimo įrenginių kompetencijai turėtų būti priskirtas sunaikinimo pažymėjimų pagal šį reglamentą išdavimas;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
33 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(33a) valstybėms narėms turėtų būti leista pagal savo nacionalinės teisės aktus priimti priemones, kuriomis būtų reikalaujama, kad gamintojai arba gamintojų atsakomybės organizacijos

sudarytų sutartis su patvirtintai apdorojimo įrenginiais, kad galėtų vykdyti gamintojo atsakomybės įsipareigojimus. Siekiant šio reglamento tikslų, įskaitant žiedinės ekonomikos skatinimą, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti išsamias taisykles, kuriomis būtų užtikrinta, kad tokios sutartys galėtų būti sudaromos sąžiningomis, skaidriomis ir nediskriminacinėmis sąlygomis įvairių kategorijų gamintojų ir gamintojo atsakomybę perimančių organizacijų atžvilgiu

Or. en

Pakeitimas 327
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
34 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(34) Direktyvoje 2000/53/EB transporto priemonių gamintojams nustatyta pagrindinė pareiga padengti dalį eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo išlaidų. Remiantis šia pareiga, atsižvelgiant į principą „teršėjas moka“ ir laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/98/EB***[56]*** nustatytų bendrų minimalių didesnės gamintojo atsakomybės sistemoms skirtų reikalavimų tikslinga Sąjungos lygmeniu nustatyti reikalavimus transporto priemonių gamintojų atsakomybei už ***eksploatuoti netinkamų*** transporto priemonių tvarkymą. ***Gamintojams turėtų būti taikoma didesnė gamintojo atsakomybė už transporto priemones, kurias jie pateikė rinkai, kai šios transporto priemonės pasiekia savo gyvavimo ciklo pabaigos etapą.*** Didesnė gamintojų atsakomybė turėtų apimti pareigas užtikrinti, kad transporto	(34) Direktyvoje 2000/53/EB transporto priemonių gamintojams nustatyta pagrindinė pareiga padengti dalį eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo išlaidų. Remiantis šia pareiga, atsižvelgiant į principą „teršėjas moka“ ir laikantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2008/98/EB nustatytų bendrų minimalių didesnės gamintojo atsakomybės sistemoms skirtų reikalavimų tikslinga Sąjungos lygmeniu nustatyti reikalavimus transporto priemonių gamintojų atsakomybei už transporto priemonių tvarkymą ***visą jų eksploatavimo laiką***. Didesnė gamintojų atsakomybė turėtų apimti pareigas užtikrinti, kad transporto priemonės, kurias gamintojai pateikė valstybės narės rinkai, būtų surinktos ir apdorotos pagal šį reglamentą ir kad tokias transporto priemones apdorojantys atliekų tvarkymo subjektai išpildytų šiame reglamente nustatytus

priemonės, kurias gamintojai pateikė valstybės narės rinkai, būtų surinktos ir apdorotos pagal šį reglamentą ir kad tokias transporto priemones apdorojantys atliekų tvarkymo subjektai išpildytų šiame reglamente nustatytus perdirbimo tikslus;

perdirbimo tikslus;

---

[56] 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/98/EB dėl atliekų ir panaikinanti kai kurias direktyvas (OL L 312, 2008 11 22, p. 3).

[56] 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/98/EB dėl atliekų ir panaikinanti kai kurias direktyvas (OL L 312, 2008 11 22, p. 3).

Or. en

Pakeitimas 328
Beatrice Timgren

Pasiūlymas dėl reglamento
35 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(35) kad būtų lengviau stebėti, kaip gamintojai laikosi jiems skirtų didesnės gamintojo atsakomybės pareigų, valstybės narės turėtų sudaryti gamintojų registrą. Paprastesnės registracijos tikslais registracijos reikalavimai turėtų būti suderinti visoje Sąjungoje, ypač tais atvejais, kai gamintojai transporto priemones parduoda skirtingose valstybėse narėse. ***Registras taip pat turėtų būti naudojamas teikiant ataskaitas kompetentingoms institucijoms apie didesnės gamintojo atsakomybės pareigų vykdymą. Su šiuo registru susijusios savybės ir procedūriniai aspektai taip pat turėtų atitikti Reglamentu (ES) 2023/[LB: Baterijos] nustatytą gamintojų registrą, kad transporto priemonių gamintojai ir baterijų gamintojai galėtų naudoti tą patį registrą***;	(35) kad būtų lengviau stebėti, kaip gamintojai laikosi jiems skirtų didesnės gamintojo atsakomybės pareigų, valstybės narės turėtų sudaryti gamintojų registrą. Paprastesnės registracijos tikslais registracijos reikalavimai turėtų būti suderinti visoje Sąjungoje, ypač tais atvejais, kai gamintojai transporto priemones parduoda skirtingose valstybėse narėse. ***Valstybėms narėms, kurių esami nacionaliniai gamintojų registrai atitinka arba viršija šio reglamento reikalavimus, turėtų būti leista toliau jais naudotis, užuot reikalavus kurti naujus nereikalingus registrus. Taip užtikrinamas reguliavimo veiksmingumas ir sumažinama nereikalinga administracinė našta įmonėms***;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
36 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(36) jeigu gamintojas pirmą kartą pateikia transporto priemones rinkai valstybės narės teritorijoje, kurioje gamintojas nėra įsisteigęs, jis turėtų paskirti atstovą didesnės gamintojo atsakomybės klausimams;	(36) jeigu gamintojas pirmą kartą pateikia transporto priemones rinkai valstybės narės teritorijoje, kurioje gamintojas nėra įsisteigęs, jis turėtų paskirti ***patvirtintą*** atstovą didesnės gamintojo atsakomybės klausimams;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
37 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(37) gamintojai turėtų galėti pasirinkti, ar jie vykdys jiems skirtas didesnės gamintojo atsakomybės pareigas individualiai, ar kolektyviai per gamintojų atsakomybės organizacijas, kurios prisiima atsakomybę jų vardu. Gamintojų atsakomybės organizacijos turėtų užtikrinti gamintojų joms teikiamų duomenų konfidencialumą. Siekiant užtikrinti, kad būtų tinkamai atsižvelgta į visų ekonominės veiklos vykdytojų interesus ir kad priimant sprendimus pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemas atliekų tvarkymo subjektų nuomonė nebūtų nustumta į šoną, tokių organizacijų valdymo organuose turėtų būti užtikrintas sąžiningas gamintojų ir atliekų tvarkymo subjektų atstovavimas;	(37) gamintojai turėtų galėti pasirinkti, ar jie vykdys jiems skirtas didesnės gamintojo atsakomybės pareigas individualiai, ar kolektyviai per gamintojų atsakomybės organizacijas, kurios prisiima atsakomybę jų vardu. ***Valstybės narės turėtų galėti patvirtinti priemones, pagal kurias paskirti gamintojo atsakomybę perimančią organizaciją būtų privaloma.*** Gamintojų atsakomybės organizacijos turėtų užtikrinti gamintojų joms teikiamų duomenų konfidencialumą. Siekiant užtikrinti, kad būtų tinkamai atsižvelgta į visų ekonominės veiklos vykdytojų interesus ir kad priimant sprendimus pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemas atliekų tvarkymo subjektų nuomonė nebūtų nustumta į šoną, tokių organizacijų

valdymo organuose turėtų būti užtikrintas sąžiningas gamintojų ir atliekų tvarkymo subjektų atstovavimas***. Atliekų tvarkymo subjektams turėtų būti taikomos nediskriminacinės atrankos procedūros, todėl gamintojų atsakomybės organizacijos taip pat turėtų viešai skelbti informaciją, susijusią su atliekų tvarkymo subjektų atrankos procedūra***;

Or. en

Pakeitimas 331
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
37 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(37) ***gamintojai turėtų galėti pasirinkti, ar jie vykdys jiems skirtas didesnės gamintojo atsakomybės pareigas individualiai, ar kolektyviai per gamintojų atsakomybės organizacijas, kurios prisiima atsakomybę jų vardu.*** Gamintojų atsakomybės organizacijos turėtų užtikrinti gamintojų joms teikiamų duomenų konfidencialumą. Siekiant užtikrinti, kad būtų tinkamai atsižvelgta į visų ekonominės veiklos vykdytojų interesus ir kad priimant sprendimus pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemas atliekų tvarkymo subjektų nuomonė nebūtų nustumta į šoną, tokių organizacijų valdymo organuose turėtų būti užtikrintas sąžiningas gamintojų ir atliekų tvarkymo subjektų atstovavimas;	(37) gamintojų atsakomybės organizacijos turėtų užtikrinti gamintojų joms teikiamų duomenų konfidencialumą. Siekiant užtikrinti, kad būtų tinkamai atsižvelgta į visų ekonominės veiklos vykdytojų interesus ir kad priimant sprendimus pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemas atliekų tvarkymo subjektų nuomonė nebūtų nustumta į šoną, tokių organizacijų valdymo organuose turėtų būti užtikrintas sąžiningas gamintojų ir atliekų tvarkymo subjektų atstovavimas***.***

Or. en

Pakeitimas 332
Beatrice Timgren

Pasiūlymas dėl reglamento
37 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(37) gamintojai turėtų galėti pasirinkti, ar jie vykdys jiems skirtas didesnės gamintojo atsakomybės pareigas individualiai, ar kolektyviai per gamintojų atsakomybės organizacijas, kurios prisiima atsakomybę jų vardu. gamintojų atsakomybės organizacijos turėtų užtikrinti gamintojų joms teikiamų duomenų konfidencialumą. Siekiant užtikrinti***, kad būtų tinkamai atsižvelgta į visų ekonominės veiklos vykdytojų interesus ir kad priimant sprendimus pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemas atliekų tvarkymo subjektų nuomonė nebūtų nustumta į šoną, tokių organizacijų valdymo organuose turėtų būti užtikrintas sąžiningas gamintojų ir atliekų tvarkymo subjektų atstovavimas***;	(37) gamintojai turėtų galėti pasirinkti, ar jie vykdys jiems skirtas didesnės gamintojo atsakomybės pareigas individualiai, ar kolektyviai per gamintojų atsakomybės organizacijas, kurios prisiima atsakomybę jų vardu. gamintojų atsakomybės organizacijos turėtų užtikrinti gamintojų joms teikiamų duomenų konfidencialumą. Siekiant užtikrinti ***teisingą tikrumą, ENTP klasifikacija neturėtų būti nustatoma pagal subjektyvius ar automatinius kriterijus, o turėtų būti priimamas skaidrus, teisiškai privalomas sprendimas, pagrįstas tinkamu procesu. Neturėtų būti taikomi jokie automatizuoti administraciniai sprendimai ar išankstinis klasifikavimas, o transporto priemonių savininkai turi turėti teisę užginčyti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių klasifikavimą prieš tai, kai jie bus priversti utilizuoti savo transporto priemones***;

Or. en

Pakeitimas 333
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
37 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(37) gamintojai turėtų ***galėti pasirinkti, ar jie vykdys*** jiems skirtas didesnės gamintojo atsakomybės pareigas individualiai, ar kolektyviai per gamintojų atsakomybės organizacijas, kurios prisiima atsakomybę jų vardu. gamintojų atsakomybės organizacijos turėtų užtikrinti gamintojų joms teikiamų duomenų konfidencialumą. Siekiant užtikrinti, kad	(37) gamintojai turėtų ***vykdyti*** jiems skirtas didesnės gamintojo atsakomybės pareigas individualiai, ar kolektyviai per gamintojų atsakomybės organizacijas, kurios prisiima atsakomybę jų vardu. gamintojų atsakomybės organizacijos turėtų užtikrinti gamintojų joms teikiamų duomenų konfidencialumą. Siekiant užtikrinti, kad būtų tinkamai atsižvelgta į

būtų tinkamai atsižvelgta į visų ekonominės veiklos vykdytojų interesus ir kad priimant sprendimus pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemas atliekų tvarkymo subjektų nuomonė nebūtų nustumta į šoną, tokių organizacijų valdymo organuose turėtų būti užtikrintas ***sąžiningas*** gamintojų ir atliekų tvarkymo subjektų atstovavimas;	visų ekonominės veiklos vykdytojų interesus ir kad priimant sprendimus pagal didesnės gamintojo atsakomybės sistemas atliekų tvarkymo subjektų nuomonė nebūtų nustumta į šoną, tokių organizacijų valdymo organuose turėtų būti užtikrintas ***lygiavertiškas*** gamintojų ir atliekų tvarkymo subjektų atstovavimas;

Or. en

Pakeitimas 334
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Pasiūlymas dėl reglamento
38 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(38) gamintojai turėtų finansuoti dalį išlaidų ***dėl*** eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ***surinkimo ir apdorojimo***, ***būtino*** šiame reglamente nustatytiems reikalavimams įvykdyti***, visų pirma vykdant pareigas, kuriomis siekiama užtikrinti aukštesnę iš transporto priemonių gaunamų antrinių žaliavų kokybę. Tikslus tokių veiklos išlaidų lygis, kurį turėtų padengti gamintojai, turėtų būti nustatomas atsižvelgiant į patvirtintų apdorojimo įrenginių ir kitų atliekų tvarkymo subjektų pajamas, gautas pardavus naudotas atsargines dalis ar komponentus ir iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių gautas antrines žaliavas. Šiuo tikslu kompetentingos institucijos, bendradarbiaudamos su gamintojais ir atliekų tvarkymo subjektais, turėtų stebėti vidutines surinkimo, perdirbimo ir apdorojimo veiklos išlaidas ir gamintojų sumokėtų finansinių įnašų dydį, kad užtikrintų sąžiningą išlaidų paskirstymą visiems suinteresuotiems veiklos vykdytojams***;	(38) ***taikydami didesnę gamintojo atsakomybę,*** gamintojai turėtų finansuoti dalį ***surinkimo*** išlaidų***, susijusių su*** eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ***apdorojimu***, ***būtinų*** šiame reglamente nustatytiems reikalavimams įvykdyti;

Pakeitimas 335
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
39 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(39) gamintojų finansiniai įnašai taip pat turėtų padengti švietimo kampanijų, kuriomis siekiama padidinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą, pranešimų sistemos sunaikinimo pažymėjimams išduoti ir perduoti bei duomenų rinkimo ir teikimo kompetentingoms institucijoms išlaidas. Visi šie veiksmai yra būtini siekiant užtikrinti deramą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymą, visų pirma transporto priemonių, už kurias atsakingi gamintojai pagal šį reglamentą, stebėjimą;	(39) gamintojų finansiniai įnašai taip pat turėtų padengti švietimo kampanijų, kuriomis siekiama ***sumažinti transporto priemonių naudojimo poveikį aplinkai,*** padidinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą, pranešimų sistemos sunaikinimo pažymėjimams išduoti ir perduoti bei duomenų rinkimo ir teikimo kompetentingoms institucijoms išlaidas. Visi šie veiksmai yra būtini siekiant ***sumažinti transporto priemonių naudojimo poveikį aplinkai ir*** užtikrinti deramą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymą, visų pirma transporto priemonių, už kurias atsakingi gamintojai pagal šį reglamentą, stebėjimą***. Finansiniai įnašai taip pat turėtų būti reguliuojami taip, kad gamintojai būtų skatinami gaminti efektyviau išteklius ir medžiagas naudojančias, taip pat žiedines transporto priemones. Į kriterijus, kuriais siekiama kovoti su didėjančiu transporto priemonių modelių svoriu ir dydžiu, turėtų būti įtraukti transporto priemonių svorio ir dydžio kriterijai. Tačiau valstybės narės turėtų apsvarstyti galimybę taikyti papildomas paskatas šiam klausimui spręsti, o Komisija turėtų apsvarstyti galimybę nustatyti maksimalias transporto priemonių anglies pėdsako ribas, suderintas su Reglamento (ES) 2024/1252 7 straipsnyje nustatytais anglies pėdsako reikalavimais;***

Or. en

Pakeitimas 336
Christine Singer

Pasiūlymas dėl reglamento
39 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(39) ***gamintojų finansiniai įnašai taip pat turėtų*** padengti švietimo kampanijų, kuriomis siekiama padidinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą, pranešimų sistemos sunaikinimo pažymėjimams išduoti ir perduoti bei duomenų rinkimo ir teikimo kompetentingoms institucijoms išlaidas. Visi šie veiksmai yra būtini siekiant užtikrinti deramą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymą, visų pirma transporto priemonių, už kurias atsakingi gamintojai pagal šį reglamentą, stebėjimą;	(39) ***gamintojai neturėtų vieni*** padengti švietimo kampanijų, kuriomis siekiama padidinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą, pranešimų sistemos sunaikinimo pažymėjimams išduoti ir perduoti bei duomenų rinkimo ir teikimo kompetentingoms institucijoms išlaidas. Visi šie veiksmai yra būtini siekiant užtikrinti deramą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymą, visų pirma transporto priemonių, už kurias atsakingi gamintojai pagal šį reglamentą, stebėjimą***. Tačiau gamintojai negali jų valdyti vieni. Todėl reikia didelės paramos iš kitų šaltinių***;

Or. en

Pagrindimas

Nerealistiška reikalauti, kad gamintojai ne tik būtų atsakingi už visą biurokratinę dalį, bet ir rūpintųsi visomis išlaidomis. Gamintojams reikia padėti.

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

Pasiūlymas dėl reglamento
39 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(39) gamintojų finansiniai įnašai taip pat turėtų padengti švietimo kampanijų, kuriomis siekiama padidinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą, pranešimų sistemos sunaikinimo pažymėjimams išduoti ir perduoti bei duomenų rinkimo ir teikimo	(39) gamintojų finansiniai įnašai taip pat turėtų padengti švietimo kampanijų, kuriomis siekiama ***informuoti visuomenę ir*** padidinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą, pranešimų sistemos sunaikinimo pažymėjimams išduoti ir perduoti bei duomenų rinkimo ir

kompetentingoms institucijoms išlaidas. Visi šie veiksmai yra būtini siekiant užtikrinti deramą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymą, visų pirma transporto priemonių, už kurias atsakingi gamintojai pagal šį reglamentą, stebėjimą;

teikimo kompetentingoms institucijoms išlaidas. Visi šie veiksmai yra būtini siekiant užtikrinti deramą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymą, visų pirma transporto priemonių, už kurias atsakingi gamintojai pagal šį reglamentą, stebėjimą;

Or. en

Pakeitimas 338
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
40 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(40) gamintojai, kurie savo didesnės gamintojo atsakomybės pareigas pasirenka vykdyti individualiai, taip pat turėtų suteikti garantiją, kuri bus naudojama eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo išlaidoms padengti. Tokios garantijos gali būti panaudojamos visų pirma tais atvejais, kai atitinkami gamintojai tampa nemokūs arba visam laikui nutraukia savo veiklą;	***Išbraukta.***

Or. en

Pakeitimas 339
Sirpa Pietikäinen

Pasiūlymas dėl reglamento
41 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(41) jei gamintojas vykdo didesnės gamintojo atsakomybės pareigas kolektyviai su gamintojo atsakomybės organizacija, gamintojo mokami finansiniai įnašai turėtų būti diferencijuojami pagal suderintus kriterijus. Tokie kriterijai turėtų	(41) jei gamintojas vykdo didesnės gamintojo atsakomybės pareigas kolektyviai su gamintojo atsakomybės organizacija, gamintojo mokami finansiniai įnašai turėtų būti diferencijuojami pagal suderintus kriterijus. Tokie kriterijai turėtų

sukurti gamintojams ekonomines paskatas didinti naujų transporto priemonių projektavimo ir gamybos žiediškumą atsižvelgiant į transporto priemonėje esančių pirminių ir perdirbtų medžiagų kiekį, transporto priemonėje esančių dalių, komponentų ir medžiagų, kurias sunku išimti, išardyti, pakartotinai naudoti ar perdirbti, kiekį bei pavojingų medžiagų kiekį. Siekiant išvengti bendrosios rinkos iškraipymo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima papildyti šį reglamentą nustatant išsamias taisykles, kaip turėtų būti taikomi gamintojų atsakomybės organizacijoms mokamų finansinių įnašų diferencijavimo kriterijai;

sukurti gamintojams ekonomines paskatas didinti naujų transporto priemonių projektavimo ir gamybos žiediškumą atsižvelgiant į transporto priemonėje esančių pirminių ir perdirbtų medžiagų kiekį, transporto priemonėje esančių dalių, komponentų ir medžiagų, kurias sunku išimti, išardyti, pakartotinai naudoti ar perdirbti, kiekį bei pavojingų medžiagų kiekį. ***Gamintojų ir gamintojo atsakomybę perimančių organizacijų surinkimo ir perdirbimo įsipareigojimų vykdymas neturi iškreipti bendrosios rinkos. Susitarimai ir sutartys, sudaryti įsipareigojimams vykdyti, turi sudaryti sąlygas komercinei veiklai. Gamintojo atsakomybė pati savaime nereiškia, kad eksploatuoti netinkamos transporto priemonės gamintojui suteikiama teisėta nuosavybės teisė, tačiau nuosavybės teisė nustatoma taip pat, kaip ir kito kilnojamojo turto atveju.*** Siekiant išvengti bendrosios rinkos iškraipymo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima papildyti šį reglamentą nustatant išsamias taisykles, kaip turėtų būti taikomi gamintojų atsakomybės organizacijoms mokamų finansinių įnašų diferencijavimo kriterijai;

Or. en

Pakeitimas 340
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
41 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(41) ***jei gamintojas vykdo didesnės gamintojo atsakomybės pareigas kolektyviai su gamintojo atsakomybės organizacija,*** gamintojo mokami finansiniai įnašai turėtų būti	(41) gamintojo mokami finansiniai įnašai***, susiję su didesnės gamintojo atsakomybės įsipareigojimais,*** turėtų būti diferencijuojami pagal suderintus kriterijus. Tokie kriterijai turėtų sukurti

diferencijuojami pagal suderintus kriterijus. Tokie kriterijai turėtų sukurti gamintojams ekonomines paskatas didinti naujų transporto priemonių projektavimo ir gamybos žiediškumą atsižvelgiant į transporto priemonėje esančių pirminių ir perdirbtų medžiagų kiekį, transporto priemonėje esančių dalių, komponentų ir medžiagų, kurias sunku išimti, išardyti, pakartotinai naudoti ar perdirbti, kiekį bei pavojingų medžiagų kiekį. Siekiant išvengti bendrosios rinkos iškraipymo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima papildyti šį reglamentą nustatant išsamias taisykles, kaip turėtų būti taikomi gamintojų atsakomybės organizacijoms mokamų finansinių įnašų diferencijavimo kriterijai;	gamintojams ekonomines paskatas didinti naujų transporto priemonių projektavimo ir gamybos žiediškumą atsižvelgiant į transporto priemonėje esančių pirminių ir perdirbtų medžiagų kiekį, transporto priemonėje esančių dalių, komponentų ir medžiagų, kurias sunku išimti, išardyti, pakartotinai naudoti ar perdirbti, kiekį bei pavojingų medžiagų kiekį. Siekiant išvengti bendrosios rinkos iškraipymo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima papildyti šį reglamentą nustatant išsamias taisykles, kaip turėtų būti taikomi gamintojų atsakomybės organizacijoms mokamų finansinių įnašų diferencijavimo kriterijai;
	Or. en

Pakeitimas 341
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
41 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(41) ***jei gamintojas vykdo didesnės gamintojo atsakomybės pareigas kolektyviai su gamintojo atsakomybės organizacija,*** gamintojo mokami finansiniai įnašai turėtų būti diferencijuojami pagal suderintus kriterijus. Tokie kriterijai turėtų sukurti gamintojams ekonomines paskatas didinti naujų transporto priemonių projektavimo ir gamybos žiediškumą atsižvelgiant į transporto priemonėje esančių pirminių ir perdirbtų medžiagų kiekį, transporto priemonėje esančių dalių, komponentų ir medžiagų, kurias sunku išimti, išardyti, pakartotinai naudoti ar perdirbti, kiekį bei pavojingų medžiagų kiekį. Siekiant	(41) gamintojo mokami finansiniai įnašai***, susiję su didesnės gamintojo atsakomybės organizacijomis,*** turėtų būti diferencijuojami pagal suderintus kriterijus. Tokie kriterijai turėtų sukurti gamintojams ekonomines paskatas ***mažinti naujoms transporto priemonėms gaminti sunaudojamų medžiagų kiekį,*** didinti naujų transporto priemonių projektavimo ir gamybos žiediškumą atsižvelgiant į transporto priemonėje esančių pirminių ir perdirbtų medžiagų kiekį, transporto priemonėje esančių dalių, komponentų ir medžiagų, kurias sunku išimti, ***remontuoti,*** išardyti, pakartotinai naudoti ar perdirbti, kiekį bei pavojingų medžiagų kiekį ***ir dalių***

išvengti bendrosios rinkos iškraipymo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima papildyti šį reglamentą nustatant išsamias taisykles, kaip turėtų būti taikomi gamintojų atsakomybės organizacijoms mokamų finansinių įnašų diferencijavimo kriterijai;	***bei komponentų ilgaamžiškumą***. Siekiant išvengti bendrosios rinkos iškraipymo Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima papildyti šį reglamentą nustatant išsamias taisykles, kaip turėtų būti taikomi gamintojų atsakomybės organizacijoms mokamų finansinių įnašų diferencijavimo kriterijai;

Or. en

Pakeitimas 342
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
42 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(42) kadangi transporto priemonės dažnai tampa eksploatuoti netinkamomis kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje jos buvo registruotos pirmą kartą, būtina nustatyti tarpvalstybinės didesnės gamintojo atsakomybės taisykles. Šiomis taisyklėmis turėtų būti užtikrinta, kad gamintojo atsakomybė tinkamai padengtų atliekų tvarkymo subjektų surinkimo ir apdorojimo išlaidas, patirtas valstybėje narėje, kurioje transporto priemonė tapo netinkama eksploatuoti. Šiuo tikslu gamintojas kiekvienoje valstybėje narėje turėtų paskirti už didesnę gamintojo atsakomybę atsakingą atstovą ir nustatyti tarpvalstybinio bendradarbiavimo su atitinkamais atliekų tvarkymo subjektais mechanizmus. Tokio mechanizmo pritaikymas padeda sukurti vienodas sąlygas patvirtintiems apdorojimo įrenginiams visoje Sąjungoje ir prisideda prie Sąjungos mastu taikomų metodų kūrimo individualios gamintojo atsakomybės atveju;	(42) kadangi transporto priemonės dažnai tampa eksploatuoti netinkamomis kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje jos buvo registruotos pirmą kartą, būtina nustatyti tarpvalstybinės didesnės gamintojo atsakomybės taisykles. Šiomis taisyklėmis turėtų būti užtikrinta, kad gamintojo atsakomybė tinkamai padengtų atliekų tvarkymo subjektų surinkimo ir apdorojimo išlaidas, patirtas valstybėje narėje, kurioje transporto priemonė tapo netinkama eksploatuoti. Šiuo tikslu gamintojas kiekvienoje valstybėje narėje turėtų paskirti už didesnę gamintojo atsakomybę atsakingą atstovą ir nustatyti tarpvalstybinio bendradarbiavimo su atitinkamais atliekų tvarkymo subjektais mechanizmus. Tokio mechanizmo pritaikymas padeda sukurti vienodas sąlygas patvirtintiems apdorojimo įrenginiams visoje Sąjungoje ir prisideda prie Sąjungos mastu taikomų metodų kūrimo individualios gamintojo atsakomybės atveju***. Kadangi eksploatuoti netinkamos transporto priemonės dažnai eksportuojamos į trečiąsias šalis,***

gamintojo atsakomybė turėtų tinkamai apimti ir trečiųjų šalių atliekų tvarkymo subjektų patiriamas surinkimo ir apdorojimo išlaidas;

Or. en

Pakeitimas 343
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
43 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(43) siekiant užtikrinti šių pareigų laikymąsi Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima nustatyti papildomas išsamias taisykles dėl gamintojų, valstybių narių ir atliekų tvarkymo subjektų pareigų ir tarpvalstybinių mechanizmų savybių;	(43) siekiant užtikrinti šių pareigų laikymąsi Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kuriais būtų galima nustatyti papildomas išsamias taisykles dėl gamintojų, valstybių narių ir atliekų tvarkymo subjektų pareigų ir tarpvalstybinių mechanizmų savybių***, kad būtų išvengta bendrosios rinkos iškraipymų, ir kuriais būtų nustatytos išsamios taisyklės, pagal kurias gamintojų atsakomybės organizacijos apmokėtų trečiosiose šalyse atliekų tvarkymo subjektų patirtas išlaidas***;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
44 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(44) viena esminių gero eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo sąlyga yra ta, kad visos eksploatuoti netinkamos transporto	(44) viena esminių gero eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo sąlyga yra ta, kad visos eksploatuoti netinkamos transporto

priemonės turi būti surinktos. Todėl šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos tam tikros su surinkimu susijusios pareigos – visų pirma gamintojams, o tada ir valstybėms narėms. Gamintojai turėtų sukurti surinkimo sistemas arba dalyvauti jų kūrime, o valstybės narės turėtų imtis visų būtinų priemonių siekdamos užtikrinti, kad būtų įdiegtos sistemos ir kad tos sistemos leistų pasiekti šio reglamento tikslus. Surinkimo sistemos turėtų sudaryti sąlygas transporto priemonių savininkams ir kitiems transporto priemonių turėtojams be nereikalingų pastangų ar išlaidų pristatyti transporto priemonę į patvirtintus įrenginius. Tai praktiškai reiškia, kad tokios sistemos turėtų tinkamai apimti visą kiekvienos valstybės narės teritoriją. Jos taip pat turėtų sudaryti sąlygas rinkti visų markių eksploatuoti netinkamas transporto priemones bei dalis, kurios lieka kaip atliekos po transporto priemonių remonto;

priemonės turi būti surinktos. Todėl šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos tam tikros su surinkimu susijusios pareigos – visų pirma gamintojams, o tada ir valstybėms narėms. ***Gamintojai arba gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos turėtų užtikrinti, kad būtų surinktos visos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, kurias jie tiekė rinkai valstybės narės teritorijoje. Todėl*** gamintojai ***ir gamintojo atsakomybę perimančios organizacijos*** turėtų sukurti surinkimo sistemas arba dalyvauti jų kūrime, o valstybės narės turėtų imtis visų būtinų priemonių siekdamos užtikrinti, kad būtų įdiegtos sistemos ir kad tos sistemos leistų pasiekti šio reglamento tikslus. Surinkimo sistemos turėtų sudaryti sąlygas transporto priemonių savininkams ir kitiems transporto priemonių turėtojams be nereikalingų pastangų ar išlaidų pristatyti transporto priemonę į patvirtintus įrenginius. Tai praktiškai reiškia, kad tokios sistemos turėtų tinkamai apimti visą kiekvienos valstybės narės teritoriją ***ir užtikrinti pakankamą institucijų valymo įrenginių ir surinkimo punktų prieinamumą***. Jos taip pat turėtų sudaryti sąlygas rinkti visų markių eksploatuoti netinkamas transporto priemones bei dalis, kurios lieka kaip atliekos po transporto priemonių remonto;

Or. en

Pakeitimas 345
Christine Singer

Pasiūlymas dėl reglamento
44 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(44) viena esminių gero eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo sąlyga yra ta, kad visos eksploatuoti netinkamos transporto	(44) viena esminių gero eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo sąlyga yra ta, kad visos eksploatuoti netinkamos transporto

priemonės turi būti surinktos. Todėl šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos tam tikros su surinkimu susijusios pareigos – visų pirma gamintojams, o tada ir valstybėms narėms. Gamintojai ***turėtų sukurti*** surinkimo ***sistemas arba dalyvauti jų*** kūrime, o valstybės narės turėtų imtis visų būtinų priemonių siekdamos užtikrinti, kad būtų įdiegtos sistemos ir kad tos sistemos leistų pasiekti šio reglamento tikslus. Surinkimo sistemos turėtų sudaryti sąlygas transporto priemonių savininkams ir kitiems transporto priemonių turėtojams be nereikalingų pastangų ar išlaidų pristatyti transporto priemonę į patvirtintus įrenginius. Tai praktiškai reiškia, kad tokios sistemos turėtų tinkamai apimti visą kiekvienos valstybės narės teritoriją. Jos taip pat turėtų sudaryti sąlygas rinkti visų markių eksploatuoti netinkamas transporto priemones bei dalis, kurios lieka kaip atliekos po transporto priemonių remonto;

priemonės turi būti surinktos. Todėl šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos tam tikros su surinkimu susijusios pareigos – visų pirma gamintojams, o tada ir valstybėms narėms. Gamintojai ***dalyvauja*** surinkimo ***sistemų*** kūrime, o valstybės narės turėtų imtis visų būtinų priemonių siekdamos užtikrinti, kad būtų įdiegtos sistemos ir kad tos sistemos leistų pasiekti šio reglamento tikslus. Surinkimo sistemos turėtų sudaryti sąlygas transporto priemonių savininkams ir kitiems transporto priemonių turėtojams be nereikalingų pastangų ar išlaidų pristatyti transporto priemonę į patvirtintus įrenginius. Tai praktiškai reiškia, kad tokios sistemos turėtų tinkamai apimti visą kiekvienos valstybės narės teritoriją. Jos taip pat turėtų sudaryti sąlygas rinkti visų markių eksploatuoti netinkamas transporto priemones bei dalis, kurios lieka kaip atliekos po transporto priemonių remonto;

Or. en

Pagrindimas

Gamintojams keliami per griežti reikalavimai. Jie negali patys kurti surinkimo sistemų, jiems reikia padėti.

Pakeitimas 346
Sirpa Pietikäinen

Pasiūlymas dėl reglamento
45 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(45) eksploatuoti netinkamos transporto priemonės turėtų būti apdorojamos tik patvirtintuose apdorojimo įrenginiuose, todėl tokie įrenginiai vaidina svarbų vaidmenį renkant eksploatuoti netinkamas transporto priemones. Siekiant palengvinti rinkimą ir užtikrinti tinkamą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo įmonių prieinamumą šiame reglamente	(45) eksploatuoti netinkamos transporto priemonės turėtų būti apdorojamos tik patvirtintuose apdorojimo įrenginiuose***, ir patvirtinti išmontavimo veiklos vykdytojai turėtų būti pirmasis visų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių priėmimo punktas prieš pristatant jas į smulkintuvą. Patvirtinti išmontavimo ir smulkinimo veiklos vykdytojai yra atskiri***

numatyta galimybė įsteigti surinkimo punktus. Tokių punktų vaidmuo apsiribotų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimu, jų saugojimu tinkamomis sąlygomis ir jų vežimu į patvirtintą apdorojimo įrenginį. Tokiam punktui valdyti reikalingas specialus leidimas. Surinkimo punktams turėtų būti nustatytas reikalavimas pristatyti visas surinktas eksploatuoti netinkamas transporto priemones į patvirtintus apdorojimo įrenginius;	***operatoriai, siekiant užtikrinti, kad eksploatuoti netinkamos transporto priemonės būtų tinkamai ir veiksmingai išmontuotos, o visos reikalingos dalys ir komponentai būtų pašalinti prieš smulkinimą, kad smulkintuvas nesusmulkintų jokių pakartotinai naudoti, perdirbti ar perdaryti tinkamų medžiagų ar komponentų.*** Todėl tokie įrenginiai vaidina svarbų vaidmenį renkant eksploatuoti netinkamas transporto priemones. Siekiant palengvinti rinkimą ir užtikrinti tinkamą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo įmonių prieinamumą šiame reglamente numatyta galimybė įsteigti surinkimo punktus. Tokių punktų vaidmuo apsiribotų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimu, jų saugojimu tinkamomis sąlygomis ir jų vežimu į patvirtintą apdorojimo įrenginį. Tokiam punktui valdyti reikalingas specialus leidimas. Surinkimo punktams turėtų būti nustatytas reikalavimas pristatyti visas surinktas eksploatuoti netinkamas transporto priemones į patvirtintus apdorojimo įrenginius***, o patvirtinti išmontavimo veiklos vykdytojai yra pirmasis punktas, į kurį pristatomos visos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės.***;

Or. en

Pagrindimas

Jei smulkinimo veiklos vykdytojas bus atsakingas už pakartotinai naudoti, perdirbti ar perdaryti tinkamų medžiagų ar komponentų išmontavimą ir pašalinimą prieš smulkinimą, kils netinkamo elgesio ir aplaidumo pavojus. Todėl patvirtinti apdorojimo įrenginiai skirstomi į išmontavimo ir smulkinimo kaip du atskirus operatorius, o išmontavimo veiklos vykdytojai yra pirmasis punktas, į kurį pristatomos visos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės. Tai įtraukiama į visą tekstą.

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

Pasiūlymas dėl reglamento
45 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(45) eksploatuoti netinkamos transporto priemonės turėtų būti apdorojamos tik patvirtintuose apdorojimo įrenginiuose, todėl tokie įrenginiai vaidina svarbų vaidmenį renkant eksploatuoti netinkamas transporto priemones. Siekiant palengvinti rinkimą ir užtikrinti tinkamą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo įmonių prieinamumą šiame reglamente numatyta galimybė įsteigti surinkimo punktus. Tokių punktų vaidmuo apsiribotų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimu, jų saugojimu tinkamomis sąlygomis ir jų vežimu į patvirtintą apdorojimo įrenginį. Tokiam punktui valdyti reikalingas specialus leidimas. Surinkimo punktams turėtų būti nustatytas reikalavimas pristatyti visas surinktas eksploatuoti netinkamas transporto priemones į patvirtintus apdorojimo įrenginius;	(45) eksploatuoti netinkamos transporto priemonės turėtų būti apdorojamos tik patvirtintuose apdorojimo įrenginiuose, todėl tokie įrenginiai vaidina svarbų vaidmenį renkant eksploatuoti netinkamas transporto priemones. Siekiant palengvinti rinkimą ir užtikrinti tinkamą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo įmonių prieinamumą šiame reglamente numatyta galimybė įsteigti surinkimo punktus. Tokių punktų vaidmuo apsiribotų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimu, jų saugojimu tinkamomis sąlygomis ir jų vežimu į patvirtintą apdorojimo įrenginį. Tokiam punktui valdyti reikalingas specialus leidimas. Surinkimo punktams turėtų būti nustatytas reikalavimas pristatyti visas surinktas eksploatuoti netinkamas transporto priemones į patvirtintus apdorojimo įrenginius***. Patvirtintas apdorojimo įrenginys turėtų būti laikomas surinkimo vieta ir jam neturėtų reikėti leidimo***;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
46 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(46) siekiant veiksmingai surinkti visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones būtina informuoti visuomenę apie surinkimo sistemų egzistavimą. Transporto priemonių savininkai turėtų žinoti, kad jie iš esmės gali nemokamai	(46) siekiant veiksmingai surinkti visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones būtina informuoti visuomenę apie surinkimo sistemų ***ir patvirtintų apdorojimo įrenginių*** egzistavimą. ***Gamintojai savo interneto svetainėse***

pristatyti netinkamą eksploatuoti transporto priemonę su elektromobilio baterija arba be jos į surinkimo punktą arba patvirtintą apdorojimo įrenginį. Gamintojų ar gamintojų atsakomybės organizacijų švietimo kampanijoje taip pat turėtų būti pristatomos netinkamo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir apdorojimo pasekmės aplinkai ir ***žmonių*** sveikatai;	***turėtų skelbti atnaujintą surinkimo punktų ir patvirtintų apdorojimo įrenginių sąrašą.*** Transporto priemonių savininkai turėtų žinoti, kad jie iš esmės gali nemokamai pristatyti netinkamą eksploatuoti transporto priemonę su elektromobilio baterija arba be jos į surinkimo punktą arba patvirtintą apdorojimo įrenginį. ***Jei trūksta elektromobilio baterijos, eksploatuoti netinkamos transporto priemonės pristatymo paslauga vis tiek bus nemokama, su sąlyga, kad paskutinis savininkas pateiks dokumentus, įrodančius, kad bateriją apdorojo profesionalusis ekonominės veiklos vykdytojas, kaip numatyta Reglamente (ES) 2023/1542.*** Gamintojų ar gamintojų atsakomybės organizacijų švietimo kampanijoje taip pat turėtų būti pristatomos netinkamo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir apdorojimo pasekmės aplinkai ir sveikatai;

Or. en

Pakeitimas 349
Sirpa Pietikäinen

Pasiūlymas dėl reglamento
46 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(46) siekiant veiksmingai surinkti visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones būtina informuoti visuomenę apie surinkimo sistemų egzistavimą. Transporto priemonių savininkai turėtų žinoti, kad jie iš esmės gali nemokamai pristatyti netinkamą eksploatuoti transporto priemonę su elektromobilio baterija arba be jos į surinkimo punktą arba patvirtintą apdorojimo įrenginį. Gamintojų ar gamintojų atsakomybės organizacijų švietimo kampanijoje taip pat turėtų būti pristatomos netinkamo eksploatuoti	(46) siekiant veiksmingai surinkti visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones būtina informuoti visuomenę apie surinkimo sistemų egzistavimą. Transporto priemonių savininkai turėtų žinoti, kad jie iš esmės gali nemokamai pristatyti netinkamą eksploatuoti transporto priemonę su elektromobilio baterija arba be jos į surinkimo punktą arba patvirtintą apdorojimo įrenginį***, pirmiausia – nustatytiems išmontavimo veiklos vykdytojams***. Gamintojų ar gamintojų atsakomybės organizacijų švietimo

netinkamų transporto priemonių surinkimo ir apdorojimo pasekmės aplinkai ir žmonių sveikatai;	kampanijoje taip pat turėtų būti pristatomos netinkamo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir apdorojimo pasekmės aplinkai ir žmonių sveikatai;

Or. en

Pakeitimas 350
Christine Singer

Pasiūlymas dėl reglamento
46 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(46) siekiant veiksmingai surinkti visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones būtina informuoti visuomenę apie surinkimo sistemų egzistavimą. Transporto priemonių savininkai turėtų žinoti, kad jie iš esmės gali nemokamai pristatyti netinkamą eksploatuoti transporto priemonę su elektromobilio baterija arba be jos į surinkimo punktą arba patvirtintą apdorojimo įrenginį. Gamintojų ***ar*** gamintojų atsakomybės organizacijų švietimo kampanijoje taip pat turėtų būti pristatomos netinkamo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir apdorojimo pasekmės aplinkai ir žmonių sveikatai;	(46) siekiant veiksmingai surinkti visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones būtina informuoti visuomenę apie surinkimo sistemų egzistavimą. Transporto priemonių savininkai turėtų žinoti, kad jie iš esmės gali nemokamai pristatyti netinkamą eksploatuoti transporto priemonę su elektromobilio baterija arba be jos į surinkimo punktą arba patvirtintą apdorojimo įrenginį. Gamintojų***,*** gamintojų atsakomybės organizacijų***, taip pat ES ir nacionalinių valdžios institucijų*** švietimo kampanijoje taip pat turėtų būti pristatomos netinkamo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir apdorojimo pasekmės aplinkai ir žmonių sveikatai;

Or. en

Pagrindimas

Švietimo kampanijos neturėtų būti vykdomos tik gamintojams ir gamintojų atsakomybės organizacijoms. ES ir nacionalinės valdžios institucijos taip pat turėtų pristatyti netinkamo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo ir apdorojimo padarinius aplinkai ir žmonių sveikatai.

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

Corrado

Pasiūlymas dėl reglamento
47 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(47) patvirtintas apdorojimo įrenginys turėtų ***išduoti*** sunaikinimo ***pažymėjimą***, kuriuo patvirtinama, kad eksploatuoti netinkama transporto priemonė buvo apdorota. Tai būtina siekiant užtikrinti tinkamą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo priežiūrą. Šiuo metu minimalūs šio pažymėjimo reikalavimai yra nustatyti Komisijos sprendime 2002/151/EB[57], o šio sprendimo turinys turėtų būti įtrauktas į šį reglamentą su būtinomis korekcijomis. Šis pažymėjimas turėtų būti išduodamas elektroniniu formatu ir pateiktas paskutiniam eksploatuoti netinkamos transporto priemonės savininkui, o tada patvirtinti apdorojimo įrenginiai ir paskutinis savininkas jį perduoda atitinkamoms valstybės narės institucijoms, nes jo pateikimas leidžia atšaukti transporto priemonės registraciją. Elektroninė pranešimų sistema turėtų leisti perduoti eksploatuoti netinkamos transporto priemonės surinkimą patvirtinantį dokumentą ir sunaikinimo pažymėjimą;	(47) patvirtintas apdorojimo įrenginys turėtų ***būti atsakingas už*** sunaikinimo ***pažymėjimo***, kuriuo patvirtinama, kad eksploatuoti netinkama transporto priemonė buvo apdorota***, išdavimą***. Tai būtina siekiant užtikrinti tinkamą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo priežiūrą. Šiuo metu minimalūs šio pažymėjimo reikalavimai yra nustatyti Komisijos sprendime 2002/151/EB[57], o šio sprendimo turinys turėtų būti įtrauktas į šį reglamentą su būtinomis korekcijomis. Šis pažymėjimas turėtų būti išduodamas elektroniniu formatu ir pateiktas paskutiniam eksploatuoti netinkamos transporto priemonės savininkui, o tada patvirtinti apdorojimo įrenginiai ir paskutinis savininkas jį perduoda atitinkamoms valstybės narės institucijoms, nes jo pateikimas leidžia atšaukti transporto priemonės registraciją. Elektroninė pranešimų sistema turėtų leisti perduoti eksploatuoti netinkamos transporto priemonės surinkimą patvirtinantį dokumentą ir sunaikinimo pažymėjimą;
[57] 2002 m. vasario 19 d. Komisijos sprendimas 2002/151/EB dėl minimalių reikalavimų pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 5 straipsnio 3 dalies nuostatas išduodamiems eksploatuoti netinkamų transporto priemonių sunaikinimo pažymėjimams (OL L 50, 2002 2 21, p. 94–***95***).	[57] 2002 m. vasario 19 d. Komisijos sprendimas 2002/151/EB dėl minimalių reikalavimų pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 5 straipsnio 3 dalies nuostatas išduodamiems eksploatuoti netinkamų transporto priemonių sunaikinimo pažymėjimams (OL L 50, 2002 2 21, p. 94).

Or. en

Pakeitimas 352
Susana Solís Pérez

Pasiūlymas dėl reglamento
47 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(47) patvirtintas apdorojimo įrenginys turėtų išduoti sunaikinimo pažymėjimą, kuriuo patvirtinama, kad eksploatuoti netinkama transporto priemonė buvo ***apdorota***. Tai būtina siekiant užtikrinti tinkamą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo priežiūrą. Šiuo metu minimalūs šio pažymėjimo reikalavimai yra nustatyti Komisijos sprendime 2002/151/EB[57], o šio sprendimo turinys turėtų būti įtrauktas į šį reglamentą su būtinomis korekcijomis. Šis pažymėjimas turėtų būti išduodamas elektroniniu formatu ir pateiktas paskutiniam eksploatuoti netinkamos transporto priemonės savininkui, o tada patvirtinti apdorojimo įrenginiai ***ir*** paskutinis savininkas jį perduoda atitinkamoms valstybės narės institucijoms, nes jo pateikimas leidžia atšaukti transporto priemonės registraciją. Elektroninė pranešimų sistema turėtų leisti perduoti eksploatuoti netinkamos transporto priemonės surinkimą patvirtinantį dokumentą ir sunaikinimo pažymėjimą;	(47) patvirtintas apdorojimo įrenginys turėtų išduoti sunaikinimo pažymėjimą, kuriuo patvirtinama, kad eksploatuoti netinkama transporto priemonė buvo ***gauta***. Tai būtina siekiant užtikrinti tinkamą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo priežiūrą. Šiuo metu minimalūs šio pažymėjimo reikalavimai yra nustatyti Komisijos sprendime 2002/151/EB[57], o šio sprendimo turinys turėtų būti įtrauktas į šį reglamentą su būtinomis korekcijomis. Šis pažymėjimas turėtų būti išduodamas elektroniniu formatu ir pateiktas paskutiniam eksploatuoti netinkamos transporto priemonės savininkui ***ją pristačius***, o tada patvirtinti apdorojimo įrenginiai ***arba*** paskutinis savininkas jį perduoda atitinkamoms valstybės narės institucijoms, nes jo pateikimas leidžia atšaukti transporto priemonės registraciją. Elektroninė pranešimų sistema turėtų leisti perduoti eksploatuoti netinkamos transporto priemonės surinkimą patvirtinantį dokumentą ir sunaikinimo pažymėjimą;
[57] 2002 m. vasario 19 d. Komisijos sprendimas 2002/151/EB dėl minimalių reikalavimų pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 5 straipsnio 3 dalies nuostatas išduodamiems eksploatuoti netinkamų transporto priemonių sunaikinimo pažymėjimams (OL L 50, 2002 2 21, p. 94–***95***).	[57] 2002 m. vasario 19 d. Komisijos sprendimas 2002/151/EB dėl minimalių reikalavimų pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/53/EB 5 straipsnio 3 dalies nuostatas išduodamiems eksploatuoti netinkamų transporto priemonių sunaikinimo pažymėjimams (OL L 50, 2002 2 21, p. 94).

Or. en

Pagrindimas

Sunaikinimo pažymėjimas yra pagrindinis elementas, užtikrinantis, kad transporto priemonė bus apdorojama pagal reglamentą, ir išduodamas (šiuo metu) pristačius transporto priemonę į patvirtintą apdorojimo įrenginį. Įpareigojimas tiek patvirtintam apdorojimo įrenginiui, tiek paskutiniam savininkui perduoti sunaikinimo pažymėjimą valdžios institucijoms yra nereikalingas administracinės naštos didinimas. Tai ypač aktualu, kai patvirtintas apdorojimo įrenginys išregistravimą tvarko elektroniniu būdu.

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

Pasiūlymas dėl reglamento
48 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(48) nepaisant Direktyvoje 2000/53/EB numatytos pareigos visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones perduoti apdoroti patvirtintam apdorojimo įrenginiui (įgaliotai įmonei), labai didelės dalies transporto priemonių buvimo vieta nežinoma – jos galėjo būti neteisėtai apdorotos arba eksportuotos kaip eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, arba apie jų statusą nėra tinkamai pranešta valstybių narių registravimo institucijoms. Tokios transporto priemonės vadinamos eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis, kurių buvimo vieta nežinoma. Valstybės narės turėtų stiprinti bendradarbiavimą, kad sumažintų ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma, skaičių. Kitoje valstybėje narėje išduotų sunaikinimo pažymėjimų pripažinimas ir pareiga pranešti valstybių narių, kuriose registruota transporto priemonė, institucijoms, kad išduotas sunaikinimo pažymėjimas, turėtų padėti geriau nustatyti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių buvimo vietą;	(48) nepaisant Direktyvoje 2000/53/EB numatytos pareigos visas eksploatuoti netinkamas transporto priemones perduoti apdoroti patvirtintam apdorojimo įrenginiui (įgaliotai įmonei), labai didelės dalies transporto priemonių buvimo vieta nežinoma – jos galėjo būti neteisėtai apdorotos arba eksportuotos kaip eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, arba apie jų statusą nėra tinkamai pranešta valstybių narių registravimo institucijoms. Tokios transporto priemonės vadinamos eksploatuoti netinkamomis transporto priemonėmis, kurių buvimo vieta nežinoma. ***Šiuo reglamentu turėtų būti siekiama nustatyti aiškią visos Sąjungos sistemą, skirtą „eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kurių buvimo vieta nežinoma“ klausimui spręsti. Tačiau*** valstybės narės ***taip pat*** turėtų stiprinti ***nacionalines priemones ir*** bendradarbiavimą, kad sumažintų ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma, skaičių. Kitoje valstybėje narėje išduotų sunaikinimo pažymėjimų pripažinimas ir pareiga pranešti valstybių narių, kuriose registruota transporto priemonė, institucijoms, kad išduotas sunaikinimo

pažymėjimas, turėtų padėti geriau nustatyti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių buvimo vietą;

Or. en

Pakeitimas 354
Sirpa Pietikäinen

Pasiūlymas dėl reglamento
48 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(48a) siekdamos užtikrinti aukštą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimo lygį ir pasiekti aukštą perdirbimo, įskaitant atliekų perdirbimą, lygį, nedarant neigiamo poveikio bendrosios rinkos veikimui, valstybės narės gali taikyti įvairias ekonomines ir organizacines paskatas, įskaitant užstato sistemomis grindžiamas priemones, kad paskatintų paskutinį transporto priemonės savininką siųsti transporto priemonę išmontuoti kaip sukomplektuotą transporto priemonę. Remiantis valstybių narių ataskaitomis apie reglamento įgyvendinimą, Komisija turėtų periodiškai vertinti teisinių ir ekonominių mechanizmų poveikį sukomplektuotų transporto priemonių perdavimui šalinti, kaip žiedinės ekonomikos politikos įgyvendinimo veiksnį;

Or. en

Pakeitimas 355
Andreas Glück, Svenja Hahn, Christine Singer

Pasiūlymas dėl reglamento
49 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(49) siekiant užtikrinti veiksmingą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą transporto priemonių savininkams turėtų būti nustatytos aiškios pareigos. Kai jų transporto priemonė tampa nebetinkama eksploatuoti, jie ją turėtų pristatyti į surinkimo punktus arba patvirtintus apdorojimo įrenginius ir registracijos institucijoms pateikti sunaikinimo pažymėjimą, kad būtų atšaukta transporto priemonės registracija;	(49) siekiant užtikrinti veiksmingą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą transporto priemonių savininkams turėtų būti nustatytos aiškios pareigos. Kai jų transporto priemonė tampa nebetinkama eksploatuoti, jie ją turėtų pristatyti į surinkimo punktus arba patvirtintus apdorojimo įrenginius ir registracijos institucijoms pateikti sunaikinimo pažymėjimą, kad būtų atšaukta transporto priemonės registracija***. Tačiau kiekvienas savininkas turi teisę laisvai priimti sprendimą dėl savo nuosavybės. Todėl eksploatuoti netinkamos transporto priemonės savininkas pats sprendžia, ar eksploatuoti netinkama transporto priemonė turi būti pristatyta į surinkimo punktą arba nustatytą apdorojimo įrenginį, ar eksploatuoti netinkama transporto priemonė turi būti remontuojama arba saugoma. Jei eksploatuoti netinkamą transporto priemonę ketinama saugoti, savininkas turi įrodyti kompetentingai institucijai, kad ji nekelia pavojaus aplinkai***;

Or. en

Pakeitimas 356
Sirpa Pietikäinen

Pasiūlymas dėl reglamento
49 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(49) siekiant užtikrinti veiksmingą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą transporto priemonių savininkams turėtų būti nustatytos aiškios pareigos. Kai jų transporto priemonė tampa nebetinkama eksploatuoti, jie ją turėtų pristatyti į surinkimo punktus arba	(49) siekiant užtikrinti veiksmingą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą transporto priemonių savininkams turėtų būti nustatytos aiškios pareigos. Kai jų transporto priemonė tampa nebetinkama eksploatuoti, jie ją turėtų pristatyti į surinkimo punktus arba

patvirtintus apdorojimo įrenginius ir registracijos institucijoms pateikti sunaikinimo pažymėjimą, kad būtų atšaukta transporto priemonės registracija;	patvirtintus apdorojimo įrenginius ***(išmontavimo veiklos vykdytojai yra pirmasis punktas, į kurį pristatomos visos eksploatuoti netinkamos transporto priemonės)*** ir registracijos institucijoms pateikti sunaikinimo pažymėjimą, kad būtų atšaukta transporto priemonės registracija;

Or. en

Pakeitimas 357
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
49 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(49) siekiant užtikrinti veiksmingą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą transporto priemonių savininkams turėtų būti nustatytos aiškios pareigos. Kai jų transporto priemonė tampa nebetinkama eksploatuoti, jie ją turėtų pristatyti į surinkimo punktus arba patvirtintus apdorojimo įrenginius ir registracijos institucijoms pateikti sunaikinimo pažymėjimą, kad būtų atšaukta transporto priemonės registracija;	(49) siekiant užtikrinti veiksmingą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių surinkimą transporto priemonių savininkams turėtų būti nustatytos aiškios pareigos. Kai jų transporto priemonė tampa nebetinkama eksploatuoti, jie ją turėtų pristatyti į surinkimo punktus arba patvirtintus apdorojimo įrenginius ir registracijos institucijoms pateikti sunaikinimo pažymėjimą, kad būtų atšaukta transporto priemonės registracija ***ir būtų galima nebemokėti transporto priemonės mokesčio***;

Or. en

Pakeitimas 358
Zala Tomašič, Milan Zver

Pasiūlymas dėl reglamento
49 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(49a) siekiant užtikrinti teisinį tikrumą ir apsaugoti buvusius transporto priemonių savininkus nuo nepagrįstos atsakomybės,

būtina nustatyti aiškias nuostatas, leidžiančias išregistruoti transporto priemones jas teisėtai pardavus, neatsižvelgiant į pirkėjo dalyvavimą. Šiuo metu buvę savininkai gali likti įtraukti į transporto priemonių nuosavybės registrus, nepaisant to, kad teisėtai perleido nuosavybės teises, todėl jiems gali kilti teisinė ir finansinė rizika, jei naujasis savininkas vykdo neteisėtą veiklą arba nesilaiko teisės aktų reikalavimų. Sprendžiant šią problemą, buvusiems savininkams turi būti suteikta teisė išregistruoti transporto priemonę, pateikus patvirtintą pirkimo sutartį ir finansinės operacijos įrodymą. Šia priemone užtikrinama, kad transporto priemonių registrai tiksliai atspindėtų esamą nuosavybės statusą, taip užkertant kelią neteisėtam atsakomybės priskyrimui asmenims, kurie nebėra transporto priemonės savininkai ar valdytojai;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
51 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(51) atsižvelgiant į esminį patvirtintų apdorojimo įrenginių vaidmenį tvarkant eksploatuoti netinkamas transporto priemones taip, kad jos nedarytų neigiamo poveikio aplinkai ar žmonių sveikatai ir prisidėtų prie Sąjungos žiedinės ekonomikos tikslų įgyvendinimo, būtina nustatyti tokiems įrenginiams taikomas pareigas ir reglamentuoti visą jų veiklą, pradedant eksploatuoti netinkamos transporto priemonės priėmimu ir sandėliavimu ir baigiant jos galutiniu	***Išbraukta.***

apdorojimu;

Or. fr

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

Pasiūlymas dėl reglamento
52 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(52) kad užtikrintų savo veiklos atsekamumą, patvirtinti apdorojimo įrenginiai turėtų dokumentuoti atliktas apdorojimo operacijas ir elektroniniu būdu saugoti šiuos įrašus ne trumpiau kaip trejus metus, o gavus prašymą pateikti juos atitinkamoms nacionalinėms institucijoms;	***Išbraukta.***

Or. fr

Pakeitimas 361
Susana Solís Pérez

Pasiūlymas dėl reglamento
52 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(52) kad užtikrintų savo veiklos atsekamumą, patvirtinti apdorojimo įrenginiai turėtų dokumentuoti atliktas apdorojimo operacijas ir elektroniniu būdu saugoti šiuos įrašus ne trumpiau kaip trejus metus, o gavus prašymą pateikti juos atitinkamoms nacionalinėms institucijoms;	(52) kad užtikrintų savo veiklos atsekamumą***, įskaitant metalo laužo ar kitų atitinkamų žaliavų kokybę,*** patvirtinti apdorojimo įrenginiai turėtų dokumentuoti atliktas apdorojimo operacijas ir elektroniniu būdu saugoti šiuos įrašus ne trumpiau kaip trejus metus, o gavus prašymą pateikti juos atitinkamoms nacionalinėms institucijoms;

Or. en

Pakeitimas 362
Laurent Castillo

Pasiūlymas dėl reglamento
52 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(52) kad užtikrintų savo veiklos atsekamumą, patvirtinti apdorojimo įrenginiai turėtų dokumentuoti atliktas apdorojimo operacijas ir elektroniniu būdu saugoti šiuos įrašus ne trumpiau kaip trejus metus, o gavus prašymą pateikti juos atitinkamoms nacionalinėms institucijoms;	(52) kad užtikrintų savo veiklos atsekamumą, ***įskaitant metalo laužo ar kitų atitinkamų žaliavų kokybę,*** patvirtinti apdorojimo įrenginiai turėtų dokumentuoti atliktas apdorojimo operacijas ir elektroniniu būdu saugoti šiuos įrašus ne trumpiau kaip trejus metus, o gavus prašymą pateikti juos atitinkamoms nacionalinėms institucijoms;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
53 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(53) netinkamos eksploatuoti transporto priemonės taršos mažinimas yra pirmas žingsnis siekiant apsaugoti aplinką ir ***žmonių*** sveikatą nuo žalos ir apsisaugoti nuo darbo saugai kylančių pavojų. Todėl labai svarbu, kad eksploatuoti netinkamai transporto priemonei ***kuo greičiau*** po jos pristatymo į patvirtintą apdorojimo įrenginį būtų atliktos reikiamos taršos mažinimo operacijos prieš ją toliau apdorojant. Šiame etape turėtų būti surenkamos naudotos alyvos ir laikomos atskirai nuo kitų skysčių, ir toliau apdorojamos pagal Direktyvą 2008/98/EB. Be to, dalys, komponentai ir medžiagos, kurių sudėtyje yra švino, kadmio, gyvsidabrio ir šešiavalenčio chromo, turėtų būti pašalintos iš eksploatuoti netinkamos	(53) netinkamos eksploatuoti transporto priemonės taršos mažinimas yra pirmas žingsnis siekiant apsaugoti aplinką ir sveikatą nuo žalos ir apsisaugoti nuo darbo saugai kylančių pavojų. Todėl labai svarbu, kad eksploatuoti netinkamai transporto priemonei ***per 15 dienų*** po jos pristatymo į patvirtintą apdorojimo įrenginį būtų atliktos reikiamos taršos mažinimo operacijos prieš ją toliau apdorojant. Šiame etape turėtų būti surenkamos naudotos alyvos ir laikomos atskirai nuo kitų skysčių, ir toliau apdorojamos pagal Direktyvą 2008/98/EB. Be to, dalys, komponentai ir medžiagos, kurių sudėtyje yra švino, kadmio, gyvsidabrio ir šešiavalenčio chromo, turėtų būti pašalintos iš eksploatuoti netinkamos

transporto priemonės, kad būtų išvengta neigiamo poveikio ***žmonėms*** ar aplinkai;

transporto priemonės, kad būtų išvengta neigiamo poveikio ***sveikatai*** ar aplinkai;

Or. en

Pakeitimas 364
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
53 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(53a) 1234yf – dažniausiai automobilių mobiliosiose oro kondicionavimo sistemose naudojamas aušalas – perfluoralkilintos ir polifluoralkilintos medžiagos (PFAS). Tai kelia didelį susirūpinimą, atsižvelgiant į vis daugiau įrodymų apie PFAS keliamą pavojų aplinkai ir žmonių sveikatai. Be to, 1234yf skyla į trifluoroacto rūgštį (TFA) – patvarią ir judrią medžiagą. Daugėja įrodymų, kad TFA gali būti toksiškas žmonėms, ir jo randama vis daugiau vandens telkiniuose geriamajame vandenyje ir net žmonių kraujyje visame pasaulyje. Nors kai kurie pesticidai taip pat yra TFA šaltinis, mokslininkai apskaičiavo, kad bent 50 proc. vandenyje ir kraujyje randamo TFA gali būti gaunama iš šaldalų, esančių mobiliosiose oro kondicionavimo sistemose. Didelis nuotėkio lygis, ypač iš senų transporto priemonių, yra nuolatinė problema, todėl tai yra dar vienas iššūkis atliekant automobilių techninę priežiūrą ir saugiai perdirbant, susigrąžinant ir pakartotinai naudojant šį PFAS šaldalą. Tačiau mobiliosios oro kondicionavimo sistemos gali būti kuriamos naudojant natūralius šaldalus, o Europos bendrovėms pirmauja kuriant šias technologijas. Todėl Komisija turėtų apsvarstyti galimybę imtis ryžtingų veiksmų ir apriboti, o gal net uždrausti, 1234yf naudojimą MAC sistemose visose naujose transporto priemonėse,

nenumatant jokių išimčių ar spragų tipo patvirtinime, taip užtikrinant visišką perėjimą prie saugesnių alternatyvų. Galiausiai Komisija turėtų apsvarstyti galimybę uždrausti eksportuoti transporto priemones, kuriose naudojamas 1234yf arba bet kuris kitas PFAS šaldalas, į trečiąsias šalis, kuriose nėra tinkamų teisės aktų, skirtų su PFAS tarša susijusiai rizikai šalinti;

Or. en

Pakeitimas 365
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
54 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(54) siekiant užtikrinti tinkamą Reglamento (ES) 2023/[***LB: Baterijų reglamentas]*** įgyvendinimą visos transporto priemonėse įmontuotos baterijos turi būti atskirai išimtos iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir sandėliuojamos nustatytoje zonoje iki tolesnio apdorojimo;	(54) siekiant užtikrinti tinkamą Reglamento (ES) ***2023/1542*** įgyvendinimą visos transporto priemonėse įmontuotos baterijos turi būti atskirai išimtos iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir sandėliuojamos nustatytoje zonoje iki tolesnio apdorojimo;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
55 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(55) siekiant kuo labiau padidinti dalių ir komponentų pakartotinio naudojimo, perdarymo ir atnaujinimo potencialą ir išsaugoti didelę antrinių medžiagų, gaunamų iš eksploatuoti netinkamų	(55) siekiant kuo labiau padidinti dalių ir komponentų pakartotinio naudojimo, perdarymo ir atnaujinimo potencialą ir išsaugoti didelę antrinių medžiagų, gaunamų iš eksploatuoti netinkamų

transporto priemonių, vertę tam tikros dalys ir komponentai turėtų būti privalomai pašalinti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės prieš ją smulkinant. Atitinkamos dalys ir komponentai turėtų būti išimami juos išmontuojant rankiniu būdu arba pusiau automatiniu būdu. Siekiant skatinti išmontavimo, rūšiavimo, smulkinimo ir po smulkinimo vykdomų operacijų technologijų pažangą tam tikrais išimtiniais atvejais turėtų būti leidžiama nukrypti nuo reikalavimo dėl privalomo dalių ir komponentų pašalinimo. Turėtų būti įrodyta, kad atitinkamos dalys ir komponentai šiomis technologijomis gali būti išimami taip pat veiksmingai, kaip ir rankiniu būdu arba pusiau automatiniu būdu, nesumažinant gautų apdorojimo frakcijų kokybės. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus, kuriais būtų galima keisti VII priedą;	transporto priemonių, vertę tam tikros dalys ir komponentai turėtų būti privalomai pašalinti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės prieš ją smulkinant. Atitinkamos dalys ir komponentai turėtų būti išimami juos išmontuojant rankiniu būdu arba pusiau automatiniu būdu ***jų nepažeidžiant***. ***Kai dalys ir komponentai negali atitikti nė vieno iš šių tikslų, jie taip pat gali būti pašalinami pusiau automatiniu būdu juos pažeidžiant.*** Siekiant skatinti išmontavimo, rūšiavimo, smulkinimo ir po smulkinimo vykdomų operacijų technologijų pažangą ***tik*** tam tikrais išimtiniais atvejais turėtų būti leidžiama nukrypti nuo reikalavimo dėl privalomo dalių ir komponentų pašalinimo ***, kai nėra techninių galimybių juos pakartotinai panaudoti, pataisyti, perdaryti ar atnaujinti***. Turėtų būti įrodyta, kad atitinkamos dalys ir komponentai šiomis technologijomis gali būti išimami taip pat veiksmingai, kaip ir rankiniu būdu arba pusiau automatiniu būdu, nesumažinant gautų apdorojimo frakcijų kokybės. ***Šiuo tikslu būtina pateikti informacija ir atiduodamų frakcijų kokybės reikalavimai pateikiami VII priedo G dalyje.*** Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus, kuriais būtų galima keisti VII priedą;
	Or. en

Pakeitimas 367
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
55 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(55) siekiant kuo labiau padidinti dalių ir komponentų pakartotinio naudojimo,	(55) siekiant kuo labiau padidinti dalių ir komponentų pakartotinio naudojimo,

perdarymo ir atnaujinimo potencialą ir išsaugoti didelę antrinių medžiagų, gaunamų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, vertę tam tikros dalys ir komponentai turėtų būti privalomai pašalinti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės prieš ją smulkinant. Atitinkamos dalys ir komponentai turėtų būti išimami juos išmontuojant rankiniu būdu arba pusiau automatiniu būdu. Siekiant skatinti išmontavimo, rūšiavimo, smulkinimo ir po smulkinimo vykdomų operacijų technologijų pažangą tam tikrais išimtiniais atvejais turėtų būti leidžiama nukrypti nuo reikalavimo dėl privalomo dalių ir komponentų pašalinimo. ***Turėtų būti įrodyta***, kad atitinkamos dalys ir komponentai šiomis technologijomis gali būti išimami taip pat veiksmingai, kaip ir rankiniu būdu arba pusiau automatiniu būdu, nesumažinant gautų apdorojimo frakcijų kokybės. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus, kuriais būtų galima keisti VII priedą;

perdarymo ir atnaujinimo potencialą ir išsaugoti didelę antrinių medžiagų, gaunamų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, vertę tam tikros dalys ir komponentai turėtų būti privalomai pašalinti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės prieš ją smulkinant. Atitinkamos dalys ir komponentai turėtų būti išimami juos išmontuojant rankiniu būdu arba pusiau automatiniu būdu. Siekiant skatinti išmontavimo, rūšiavimo, smulkinimo ir po smulkinimo vykdomų operacijų technologijų pažangą tam tikrais išimtiniais atvejais turėtų būti leidžiama nukrypti nuo reikalavimo dėl privalomo dalių ir komponentų pašalinimo***, kai dalių ir komponentų negalima pakartotinai panaudoti, taisyti, perdaryti ar atnaujinti, jeigu įrodoma***, kad atitinkamos dalys ir komponentai ***negali būti pakartotinai panaudoti, taisomi, perdaromi ar atnaujinami,*** šiomis technologijomis gali būti išimami taip pat veiksmingai, kaip ir rankiniu būdu arba pusiau automatiniu būdu, nesumažinant gautų apdorojimo frakcijų kokybės. ***Šiuo tikslu smulkinimo su kitomis atliekomis kriterijai ir ribinės vertės, kuriomis siekiama pagerinti atiduodamų frakcijų kokybę, yra įtraukti į VII priedo G dalį.*** Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus, kuriais būtų galima keisti VII priedą;

Or. en

Pakeitimas 368
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
55 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(55) siekiant kuo labiau padidinti dalių ir	(55) siekiant kuo labiau padidinti dalių ir

komponentų pakartotinio naudojimo, perdarymo ir atnaujinimo potencialą ir išsaugoti didelę antrinių medžiagų, gaunamų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, vertę tam tikros dalys ir komponentai turėtų būti privalomai pašalinti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės prieš ją smulkinant. ***Atitinkamos*** dalys ir komponentai ***turėtų būti išimami juos išmontuojant rankiniu būdu arba*** pusiau automatiniu būdu. Siekiant skatinti išmontavimo, rūšiavimo, smulkinimo ir po smulkinimo vykdomų operacijų technologijų pažangą tam tikrais išimtiniais atvejais turėtų būti leidžiama nukrypti nuo reikalavimo dėl privalomo dalių ir komponentų pašalinimo. Turėtų būti įrodyta, kad atitinkamos dalys ir komponentai šiomis technologijomis gali būti išimami taip pat veiksmingai, kaip ir rankiniu būdu arba pusiau automatiniu būdu, nesumažinant gautų apdorojimo frakcijų kokybės. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus, kuriais būtų galima keisti VII priedą;

komponentų pakartotinio naudojimo, perdarymo ir atnaujinimo potencialą ir išsaugoti didelę antrinių medžiagų, gaunamų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, vertę tam tikros dalys ir komponentai turėtų būti privalomai pašalinti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės prieš ją smulkinant. ***Kai*** dalys ir komponentai ***negali atitikti nė vieno iš šių tikslų, jie taip pat gali būti pašalinami juos pažeidžiant (***pusiau automatiniu būdu***)***. Siekiant skatinti išmontavimo, rūšiavimo, smulkinimo ir po smulkinimo vykdomų operacijų technologijų pažangą ***tik*** tam tikrais išimtiniais atvejais turėtų būti leidžiama nukrypti nuo reikalavimo dėl privalomo dalių ir komponentų pašalinimo ***, kai nėra techninių galimybių juos pakartotinai panaudoti, pataisyti, perdaryti ar atnaujinti***. Turėtų būti įrodyta, kad atitinkamos dalys ir komponentai šiomis technologijomis gali būti išimami taip pat veiksmingai, kaip ir rankiniu būdu arba pusiau automatiniu būdu, nesumažinant gautų apdorojimo frakcijų kokybės. ***Šiuo tikslu smulkinimo su kitomis atliekomis kriterijai ir ribinės vertės, kuriomis siekiama pagerinti atiduodamų frakcijų kokybę, yra įtraukti į VII priedo G dalį.*** Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus, kuriais būtų galima keisti VII priedą;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
55 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(55) siekiant kuo labiau padidinti dalių ir	(55) siekiant kuo labiau padidinti dalių ir

komponentų pakartotinio naudojimo, perdarymo ir atnaujinimo potencialą ir išsaugoti didelę antrinių medžiagų, gaunamų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, vertę tam tikros dalys ir komponentai turėtų būti privalomai pašalinti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės prieš ją smulkinant. Atitinkamos dalys ir komponentai turėtų būti išimami juos išmontuojant rankiniu būdu arba pusiau automatiniu būdu. Siekiant skatinti išmontavimo, rūšiavimo, smulkinimo ir po smulkinimo vykdomų operacijų technologijų pažangą ***tam tikrais išimtiniais atvejais*** turėtų būti leidžiama nukrypti nuo reikalavimo dėl privalomo dalių ir komponentų pašalinimo. Turėtų būti įrodyta, kad atitinkamos dalys ir komponentai šiomis technologijomis gali būti išimami taip pat veiksmingai, kaip ir rankiniu būdu arba pusiau automatiniu būdu, nesumažinant gautų apdorojimo frakcijų kokybės. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus, kuriais būtų galima keisti VII priedą;	komponentų pakartotinio naudojimo, perdarymo ir atnaujinimo potencialą ir išsaugoti didelę antrinių medžiagų, gaunamų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, vertę tam tikros dalys ir komponentai turėtų būti privalomai pašalinti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės prieš ją smulkinant. Atitinkamos dalys ir komponentai turėtų būti išimami juos išmontuojant rankiniu būdu arba pusiau automatiniu būdu. Siekiant skatinti išmontavimo, rūšiavimo, smulkinimo ir po smulkinimo vykdomų operacijų technologijų pažangą turėtų būti leidžiama nukrypti nuo reikalavimo dėl privalomo dalių ir komponentų pašalinimo. Turėtų būti įrodyta, kad atitinkamos dalys ir komponentai šiomis technologijomis gali būti išimami taip pat veiksmingai, kaip ir rankiniu būdu arba pusiau automatiniu būdu, nesumažinant gautų apdorojimo frakcijų kokybės. ***Šiuo tikslu smulkinimo su kitomis atliekomis kriterijai ir ribinės vertės, kuriomis siekiama pagerinti atiduodamų frakcijų kokybę, yra įtraukti į VII priedo G dalį.*** Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus, kuriais būtų galima keisti VII priedą;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
56 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(56) patvirtintiems apdorojimo įrenginiams išėmus dalis ir komponentus iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, šie įrenginiai turėtų atidžiai įvertinti ir nustatyti, ar tos dalys ir	(56) patvirtintiems apdorojimo įrenginiams išėmus dalis ir komponentus iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, šie įrenginiai turėtų atidžiai įvertinti ir nustatyti, ar tos dalys ir

komponentai yra tinkami pakartotinai naudoti***, perdaryti ar atnaujinti remdamiesi objektyviais kriterijais, susijusiais su dalių ir*** komponentų ***techninėmis savybėmis ir transporto priemonės saugos reikalavimais***;	komponentai yra tinkami pakartotinai naudoti***, ar juos galima naudoti kaip pagrindinius elementus perdarant ar atnaujinant***. ***Neveikiančiuose arba iš dalies veikiančiuose pagrindiniuose elementuose turėtų būti dauguma svarbių dalių, o į tai, kad nėra smulkių*** komponentų***, pvz., varžtų, neatsižvelgiama, jei jų veikimas atkuriamas toks pat kaip naujas arba net geresnis kaip naujas***;
	Or. en

Pakeitimas 371
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Pasiūlymas dėl reglamento
57 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(57) ***Reglamente (ES) 2023/[Baterijos] nustatytos taisyklės dėl baterijų tvarumo, veiksmingumo, saugos, surinkimo, perdirbimo ir antrinio naudojimo, taip pat dėl informacijos apie baterijų pašalinimą ekonominės veiklos vykdytojams***. ***Šiame reglamente turėtų būti atsižvelgta į antrinį baterijų naudojimą išimant elektromobilio bateriją iš pagrindinių dalių arba*** komponentų***, kad būtų galima nemokamai perduoti apdoroti transporto priemonę be elektromobilio baterijos***;	(57) ***nustatyti apdorojimo įrenginiai turėtų įvertinti iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pašalintas dalis ir komponentus, kad nustatytų, ar jie tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti. Pagrindiniai elementai turėtų išlaikyti daugumą svarbių struktūrinių ir funkcinių elementų, net jei juose trūksta smulkių komponentų, pvz., varžtų, spaustukų, tarpiklių ar tvirtinimo detalių, kuriuos galima pakeisti perdarant. Neveikiantys arba iš dalies veikiantys pagrindiniai elementai atitinka reikalavimus, jei jų veikimas gali būti atkurtas toks pat kaip naujas arba geresnis nei naujas, net jei jų paviršius nusidėvėjęs, ne kritinėse vietose esama korozijos ar nedidelių įtrūkimų, kuriuos galima sutvarkyti***. ***Elektroniniai moduliai ir kiti pagrindiniai elementai, turintys programinės įrangos problemų ar sugedusių*** komponentų***, vis dar gali būti tinkami naudoti, jei juos galima perprogramuoti arba suremontuoti. Svarbiausias kriterijus – kad pagrindiniai elementai išlaikytų reikiamą struktūrinį***

vientisumą ir medžiagų savybes, kad juos būtų galima sėkmingai perdaryti arba atnaujinti;

Or. en

Pagrindimas

Siūlomi kriterijai yra per daug bendro pobūdžio, todėl, jei jie bus taikomi pernelyg griežtai, galėtų būti pernelyg apribota galimybė gauti perdarymui reikiamų pagrindinių elementų. Kadangi perdarant nereikalaujama, kad pagrindinis elementas būtų visiškai nepažeistas, atitinkamose konstatuojamosiose dalyse turėtų būti paaiškinta, kad nedideli komponentų trūkumai neturi įtakos tinkamumui, taip užtikrinant praktinį ir veiksmingą VII priedo D dalies įgyvendinimą.

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

Pasiūlymas dėl reglamento
57 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(57) Reglamente (ES) 2023/[Baterijos] nustatytos taisyklės dėl baterijų tvarumo, veiksmingumo, saugos, surinkimo, perdirbimo ir antrinio naudojimo, taip pat dėl informacijos apie baterijų pašalinimą ekonominės veiklos vykdytojams. Šiame reglamente turėtų būti atsižvelgta į antrinį baterijų naudojimą išimant elektromobilio bateriją iš pagrindinių dalių arba komponentų, kad būtų galima nemokamai perduoti apdoroti transporto priemonę be elektromobilio baterijos;	(57) Reglamente (ES) 2023/[Baterijos] nustatytos taisyklės dėl baterijų tvarumo, veiksmingumo, saugos, surinkimo, perdirbimo ir antrinio naudojimo, taip pat dėl informacijos apie baterijų pašalinimą ekonominės veiklos vykdytojams. Šiame reglamente turėtų būti atsižvelgta į antrinį baterijų naudojimą išimant elektromobilio bateriją iš pagrindinių dalių arba komponentų, kad būtų galima nemokamai perduoti apdoroti transporto priemonę be elektromobilio baterijos***, jei paskutinis savininkas pateikia dokumentus, įrodančius, kad bateriją tvarkė profesionalus operatorius pagal Reglamentą (ES) 2023/1542***;

Or. en

Pakeitimas 373
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
57 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(57) Reglamente (ES) 2023/***[Baterijos]*** nustatytos taisyklės dėl baterijų tvarumo, veiksmingumo, saugos, surinkimo, perdirbimo ir antrinio naudojimo, taip pat dėl informacijos apie baterijų pašalinimą ekonominės veiklos vykdytojams. Šiame reglamente turėtų būti atsižvelgta į antrinį baterijų naudojimą išimant elektromobilio bateriją iš pagrindinių dalių arba komponentų, kad būtų galima nemokamai perduoti apdoroti transporto priemonę be elektromobilio baterijos;	(57) Reglamente (ES) 2023/***1542*** nustatytos taisyklės dėl baterijų tvarumo, veiksmingumo, saugos, surinkimo, perdirbimo ir antrinio naudojimo, taip pat dėl informacijos apie baterijų pašalinimą ekonominės veiklos vykdytojams. Šiame reglamente turėtų būti atsižvelgta į antrinį baterijų naudojimą išimant elektromobilio bateriją iš pagrindinių dalių arba komponentų, kad būtų galima nemokamai perduoti apdoroti transporto priemonę be elektromobilio baterijos;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
58 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(58) pripažįstant perdarymo ir atnaujinimo potencialą automobilių sektoriuje ir jų indėlį į žiedinę ekonomiką būtina užtikrinti teisinį aiškumą šiame sektoriuje dalyvaujantiems ekonominės veiklos vykdytojams. Todėl turėtų būti paaiškinta, kad dalys ir komponentai, išimti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, neturėtų būti laikomi atliekomis. Tai būtina siekiant palengvinti tokių dalių ir komponentų siuntimą, gabenimą ar kitokį perdavimą. Atitinkamos nacionalinės institucijos turėtų turėti galimybę prašyti patvirtintų apdorojimo įrenginių, kurie išėmė atitinkamą dalį ar komponentą, pateikti	(58) pripažįstant perdarymo ir atnaujinimo potencialą automobilių sektoriuje ir jų indėlį į žiedinę ekonomiką būtina užtikrinti teisinį aiškumą šiame sektoriuje dalyvaujantiems ekonominės veiklos vykdytojams. Todėl turėtų būti paaiškinta, kad dalys ir komponentai, išimti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, neturėtų būti laikomi atliekomis. Tai būtina siekiant palengvinti tokių dalių ir komponentų siuntimą, gabenimą ar kitokį perdavimą. ***Kita vertus, dalys ir komponentai, netinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, turėtų būti laikomi atliekomis, o jų eksportas turėtų būti***

dokumentus, kuriais, atlikus specialų vertinimą, būtų patvirtinta, kad atitinkamos dalys ir komponentai techniškai tinka perdarymui, atnaujinimui ar pakartotiniam naudojimui;

reglamentuojamas Reglamentu (ES) 2024/1157. Atitinkamos nacionalinės institucijos turėtų turėti galimybę prašyti patvirtintų apdorojimo įrenginių, kurie išėmė atitinkamą dalį ar komponentą, pateikti dokumentus, kuriais, atlikus specialų vertinimą, būtų patvirtinta, kad atitinkamos dalys ir komponentai techniškai tinka perdarymui, atnaujinimui ar pakartotiniam naudojimui;

Or. en

Pakeitimas 375
Beatrice Timgren

Pasiūlymas dėl reglamento
58 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(58) pripažįstant perdarymo ir atnaujinimo potencialą automobilių sektoriuje ir jų indėlį į žiedinę ekonomiką būtina užtikrinti teisinį aiškumą šiame sektoriuje dalyvaujantiems ekonominės veiklos vykdytojams. Todėl turėtų būti paaiškinta, kad dalys ir komponentai, išimti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, neturėtų būti laikomi atliekomis. ***Tai būtina siekiant palengvinti tokių dalių ir komponentų siuntimą, gabenimą ar kitokį perdavimą. Atitinkamos nacionalinės institucijos*** turėtų ***turėti galimybę prašyti patvirtintų apdorojimo įrenginių, kurie išėmė atitinkamą dalį ar komponentą, pateikti dokumentus, kuriais, atlikus specialų vertinimą, būtų patvirtinta, kad atitinkamos dalys ir komponentai techniškai tinka perdarymui, atnaujinimui ar pakartotiniam naudojimui***;	(58) pripažįstant perdarymo ir atnaujinimo potencialą automobilių sektoriuje ir jų indėlį į žiedinę ekonomiką būtina užtikrinti teisinį aiškumą šiame sektoriuje dalyvaujantiems ekonominės veiklos vykdytojams. Todėl turėtų būti paaiškinta, kad dalys ir komponentai, išimti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, neturėtų būti laikomi atliekomis. ***Transporto priemonių savininkai turėtų turėti teisę remontuoti, restauruoti ir saugoti savo transporto priemones be nereikalingų biurokratinių apribojimų. Pirmenybė*** turėtų ***būti teikiama pakartotiniam dalių naudojimui, taip skatinant efektyvų išteklių naudojimą ir mažinant nereikalingą transporto priemonių restauravimo ir techninės priežiūros reguliavimo naštą***;

Or. en

Pakeitimas 376
Andreas Glück, Svenja Hahn

Pasiūlymas dėl reglamento
58 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(58) pripažįstant perdarymo ir atnaujinimo potencialą automobilių sektoriuje ir jų indėlį į žiedinę ekonomiką būtina užtikrinti teisinį aiškumą šiame sektoriuje dalyvaujantiems ekonominės veiklos vykdytojams. Todėl turėtų būti paaiškinta, kad ***dalys ir komponentai, išimti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir*** tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, neturėtų būti laikomi atliekomis. Tai būtina siekiant palengvinti tokių dalių ir komponentų siuntimą, gabenimą ar kitokį perdavimą. Atitinkamos nacionalinės institucijos turėtų turėti galimybę prašyti ***patvirtintų apdorojimo įrenginių***, kurie išėmė atitinkamą dalį ar komponentą, pateikti dokumentus, kuriais, atlikus specialų vertinimą, būtų patvirtinta, kad ***atitinkamos dalys ir komponentai*** techniškai tinka perdarymui, atnaujinimui ar pakartotiniam naudojimui;	(58) pripažįstant perdarymo ir atnaujinimo potencialą automobilių sektoriuje ir jų indėlį į žiedinę ekonomiką būtina užtikrinti teisinį aiškumą šiame sektoriuje dalyvaujantiems ekonominės veiklos vykdytojams. Todėl turėtų būti paaiškinta, kad ***pagrindiniai elementai,*** tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, neturėtų būti laikomi atliekomis. Tai būtina siekiant palengvinti tokių dalių ir komponentų siuntimą, gabenimą ar kitokį perdavimą. Atitinkamos nacionalinės institucijos turėtų turėti galimybę prašyti ***ekonominės veiklos vykdytojų***, kurie išėmė atitinkamą dalį ar komponentą, pateikti dokumentus, kuriais, atlikus specialų vertinimą, būtų patvirtinta, kad ***atitinkami pagrindiniai elementai*** techniškai tinka perdarymui, atnaujinimui ar pakartotiniam naudojimui;

Or. en

Pakeitimas 377
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
58 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(58) pripažįstant perdarymo ir atnaujinimo potencialą automobilių sektoriuje ir jų indėlį į žiedinę ekonomiką būtina užtikrinti teisinį aiškumą šiame	(58) pripažįstant perdarymo**,** ***modifikavimo*** ir atnaujinimo potencialą automobilių sektoriuje ir jų indėlį į žiedinę ekonomiką būtina užtikrinti teisinį aiškumą

sektoriuje dalyvaujantiems ekonominės veiklos vykdytojams. Todėl turėtų būti paaiškinta, kad dalys ir komponentai, išimti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, neturėtų būti laikomi atliekomis. Tai būtina siekiant palengvinti tokių dalių ir komponentų siuntimą, gabenimą ar kitokį perdavimą. Atitinkamos nacionalinės institucijos turėtų turėti galimybę prašyti patvirtintų apdorojimo įrenginių, kurie išėmė atitinkamą dalį ar komponentą, pateikti dokumentus, kuriais, atlikus specialų vertinimą, būtų patvirtinta, kad atitinkamos dalys ir komponentai techniškai tinka perdarymui, atnaujinimui ar pakartotiniam naudojimui;	šiame sektoriuje dalyvaujantiems ekonominės veiklos vykdytojams. Todėl turėtų būti paaiškinta, kad dalys ir komponentai, išimti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti***,*** ***modifikuoti*** ar atnaujinti, neturėtų būti laikomi atliekomis. Tai būtina siekiant palengvinti tokių dalių ir komponentų siuntimą, gabenimą ar kitokį perdavimą. Atitinkamos nacionalinės institucijos turėtų turėti galimybę prašyti patvirtintų apdorojimo įrenginių, kurie išėmė atitinkamą dalį ar komponentą, pateikti dokumentus, kuriais, atlikus specialų vertinimą, būtų patvirtinta, kad atitinkamos dalys ir komponentai techniškai tinka perdarymui, ***modifikavimui,*** atnaujinimui ar pakartotiniam naudojimui;

Or. en

Pakeitimas 378
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Pasiūlymas dėl reglamento
58 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(58) pripažįstant perdarymo ir atnaujinimo potencialą automobilių sektoriuje ir jų indėlį į žiedinę ekonomiką būtina užtikrinti teisinį aiškumą šiame sektoriuje dalyvaujantiems ekonominės veiklos vykdytojams. Todėl turėtų būti paaiškinta, kad dalys ir komponentai, išimti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, neturėtų būti laikomi atliekomis. Tai būtina siekiant palengvinti tokių dalių ir komponentų siuntimą, gabenimą ar kitokį perdavimą. Atitinkamos nacionalinės institucijos turėtų turėti galimybę prašyti patvirtintų apdorojimo įrenginių, kurie išėmė atitinkamą dalį ar komponentą, pateikti	(58) pripažįstant perdarymo***,*** ***modifikavimo*** ir atnaujinimo potencialą automobilių sektoriuje ir jų indėlį į žiedinę ekonomiką būtina užtikrinti teisinį aiškumą šiame sektoriuje dalyvaujantiems ekonominės veiklos vykdytojams. Todėl turėtų būti paaiškinta, kad dalys ir komponentai, išimti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti***,*** ***modifikuoti*** ar atnaujinti, neturėtų būti laikomi atliekomis. Tai būtina siekiant palengvinti tokių dalių ir komponentų siuntimą, gabenimą ar kitokį perdavimą. Atitinkamos nacionalinės institucijos turėtų turėti galimybę prašyti patvirtintų apdorojimo įrenginių, kurie išėmė

dokumentus, kuriais, atlikus specialų vertinimą, būtų patvirtinta, kad atitinkamos dalys ir komponentai techniškai tinka perdarymui, atnaujinimui ar pakartotiniam naudojimui;	atitinkamą dalį ar komponentą, pateikti dokumentus, kuriais, atlikus specialų vertinimą, būtų patvirtinta, kad atitinkamos dalys ir komponentai techniškai tinka perdarymui, atnaujinimui ar pakartotiniam naudojimui;

Or. en

Pakeitimas 379
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Pasiūlymas dėl reglamento
58 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(58) pripažįstant perdarymo ir atnaujinimo potencialą automobilių sektoriuje ir jų indėlį į žiedinę ekonomiką būtina užtikrinti teisinį aiškumą šiame sektoriuje dalyvaujantiems ekonominės veiklos vykdytojams. Todėl turėtų būti paaiškinta, kad ***dalys ir komponentai***, išimti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, neturėtų būti laikomi atliekomis. Tai būtina siekiant palengvinti tokių ***dalių ir komponentų*** siuntimą, gabenimą ar kitokį perdavimą. Atitinkamos nacionalinės institucijos turėtų turėti galimybę prašyti patvirtintų apdorojimo įrenginių, kurie išėmė atitinkamą ***dalį ar komponentą***, pateikti dokumentus, kuriais, atlikus specialų vertinimą, būtų patvirtinta, kad ***atitinkamos dalys ir komponentai*** techniškai tinka perdarymui, atnaujinimui ar pakartotiniam naudojimui;	(58) pripažįstant perdarymo ir atnaujinimo potencialą automobilių sektoriuje ir jų indėlį į žiedinę ekonomiką būtina užtikrinti teisinį aiškumą šiame sektoriuje dalyvaujantiems ekonominės veiklos vykdytojams. Todėl turėtų būti paaiškinta, kad ***pagrindiniai elementai***, išimti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ***prieš ją paskelbiant eksploatuoti netinkama transporto priemone*** ir tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti ar atnaujinti, neturėtų būti laikomi atliekomis. Tai būtina siekiant palengvinti tokių ***pagrindinių elementų*** siuntimą, gabenimą ar kitokį perdavimą. Atitinkamos nacionalinės institucijos turėtų turėti galimybę prašyti patvirtintų apdorojimo įrenginių, kurie išėmė ***atitinkamą elementą*** ar komponentą, pateikti dokumentus, kuriais, atlikus specialų vertinimą, būtų patvirtinta, kad ***atitinkami elementai*** techniškai tinka perdarymui, atnaujinimui ar pakartotiniam naudojimui;

Or. en

Pagrindimas

Pasiūlyme reikalaujama, kad nustatyti apdorojimo įrenginiai įvertintų, ar eksploatuoti

netinkamų transporto priemonių pagrindiniai elementai atitinka VII priedo D dalyje nustatytus kriterijus, ir tik tada jos būtų klasifikuojamos kaip atliekos. Siekiant užtikrinti teisinį tikrumą perdirbimo srityje, visi pagrindiniai elementai, įskaitant naudotų transporto priemonių pagrindinius elementus, pagal nutylėjimą neturėtų būti laikomos atliekomis.

Pakeitimas 380
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
59 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(59a) siekiant užkirsti kelią neteisėtam reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių atsarginių dalių ir komponentų (importui ir) pardavimui, internetinės platformos turėtų teikti internetu parduodamas dalis ir komponentus tik tada, jei jos nustatė, kad Sąjungoje yra atsakingas subjektas, galintis užtikrinti tų dalių ir komponentų atitiktį teisės aktams;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
60 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(60) siekiant kelių eismo saugumo ir aplinkos apsaugos tam tikri iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių išimti komponentai ir dalys neturėtų būti pakartotinai naudojami, perdaromi ar atnaujinami***. Tokios dalys ir komponentai neturėtų būti naudojami nei naujų transporto priemonių konstravimui, nei rinkai jau pateiktose transporto priemonėse***;	(60) siekiant kelių eismo saugumo ir aplinkos apsaugos tam tikri iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių išimti komponentai ir dalys***, ypač vadinamosios eksploatacinės dalys,*** neturėtų būti pakartotinai naudojami, perdaromi ar atnaujinami;

Or. fr

Pagrindimas

Kadangi šiame pasiūlyme trūksta aiškumo, ypač kalbant apie tai, kurioms dalims jis taikomas, kenkiama jo pirminiam tikslui užtikrinti žiedinį pobūdį.

Pakeitimas 382
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
61 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(61) ***siekiant pakartotinai naudojamų, atnaujintų ir perdarytų*** dalių ir komponentų ***rinkos Sąjungoje plėtros bei tinkamo veikimo valstybės narės turėtų būti skatinamos nacionaliniu lygmeniu imtis būtinų veiksmų, kad paskatintų dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, atnaujinimą ir perdarymą neatsižvelgiant į tai, ar jie buvo išimti transporto priemonės naudojimo etape ar jos gyvavimo ciklo pabaigos etape***. ***Komisija turėtų valstybėms narėms palengvinti keitimąsi informacija tarpusavyje apie jų geriausią praktiką taikant paskatas nacionaliniu lygmeniu siekdama stebėti jų veiksmingumą***;	(61) ***pripažįstant perdarymo, modifikavimo ir atnaujinimo potencialą automobilių sektoriuje ir jų indėlį į žiedinę ekonomiką būtina užtikrinti teisinį aiškumą šiame sektoriuje dalyvaujantiems ekonominės veiklos vykdytojams. Todėl turėtų būti paaiškinta, kad dalys ir komponentai, išimti iš eksploatuoti netinkamos transporto priemonės ir tinkami pakartotinai naudoti, perdaryti, modifikuoti ar atnaujinti, neturėtų būti laikomi atliekomis. Tai būtina siekiant palengvinti tokių*** dalių ir komponentų ***siuntimą, gabenimą ar kitokį perdavimą***. ***Atitinkamos nacionalinės institucijos*** turėtų ***turėti galimybę prašyti patvirtintų apdorojimo įrenginių, kurie išėmė atitinkamą dalį ar komponentą, pateikti dokumentus, kuriais, atlikus specialų vertinimą, būtų patvirtinta, kad atitinkamos dalys ir komponentai techniškai tinka perdarymui, modifikavimui, atnaujinimui ar pakartotiniam naudojimui***;

Or. en

Pakeitimas 383
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

Pasiūlymas dėl reglamento
61 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(61) siekiant pakartotinai naudojamų, atnaujintų ir perdarytų dalių ir komponentų rinkos Sąjungoje plėtros bei tinkamo veikimo valstybės narės turėtų būti skatinamos nacionaliniu lygmeniu imtis būtinų veiksmų, kad paskatintų dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, atnaujinimą ir perdarymą neatsižvelgiant į tai, ar jie buvo išimti transporto priemonės naudojimo etape ar jos gyvavimo ciklo pabaigos etape. Komisija turėtų valstybėms narėms palengvinti keitimąsi informacija tarpusavyje apie jų geriausią praktiką taikant paskatas nacionaliniu lygmeniu siekdama stebėti jų veiksmingumą;	(61) siekiant pakartotinai naudojamų, atnaujintų***, modifikuotų*** ir perdarytų dalių ir komponentų rinkos Sąjungoje plėtros bei tinkamo veikimo valstybės narės turėtų būti skatinamos nacionaliniu lygmeniu imtis būtinų veiksmų, kad paskatintų dalių ir komponentų pakartotinį naudojimą, atnaujinimą***, modifikavimą*** ir perdarymą neatsižvelgiant į tai, ar jie buvo išimti transporto priemonės naudojimo etape ar jos gyvavimo ciklo pabaigos etape. Komisija turėtų valstybėms narėms palengvinti keitimąsi informacija tarpusavyje apie jų geriausią praktiką taikant paskatas nacionaliniu lygmeniu siekdama stebėti jų veiksmingumą;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
63 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(63) turėtų būti nuolat tobulinamas visų plastikų, gautų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimas. Taip pat svarbu užtikrinti pakankamą perdirbtųjų medžiagų pasiūlą, kad būtų patenkinta perdirbto plastiko transporto priemonėse paklausa. Todėl būtina nustatyti konkretų 30 % plastiko, gauto iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo tikslą. Šis tikslas papildytų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir	***Išbraukta.***

atgavimo (95 %) tikslus pagal vidutinį vienos transporto priemonės svorį ir metus. Kad atliekų tvarkymo subjektai galėtų lengviau įgyvendinti šiuos reikalavimus, reikalingas trejų metų pereinamasis laikotarpis. Tuo tarpu ir toliau turėtų būti taikomi dabartiniai eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo (95 %) tikslai, nustatyti pagal Direktyvoje 2000/53/EB ir pagrįsti toje direktyvoje pateikta perdirbimo apibrėžtimi;

Or. fr

Pakeitimas 385
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
63 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(63) turėtų būti nuolat tobulinamas visų plastikų, gautų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimas. Taip pat svarbu užtikrinti pakankamą perdirbtųjų medžiagų pasiūlą, kad būtų patenkinta perdirbto plastiko transporto priemonėse paklausa. Todėl būtina nustatyti konkretų 30 % plastiko, gauto iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo tikslą. Šis tikslas papildytų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo (95 %) tikslus pagal vidutinį vienos transporto priemonės svorį ir metus. Kad atliekų tvarkymo subjektai galėtų lengviau įgyvendinti šiuos reikalavimus, reikalingas trejų metų pereinamasis laikotarpis. Tuo tarpu ir toliau turėtų būti taikomi dabartiniai eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio	(63) turėtų būti nuolat tobulinamas visų plastikų, gautų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimas. Taip pat svarbu užtikrinti pakankamą perdirbtųjų medžiagų pasiūlą, kad būtų patenkinta perdirbto plastiko transporto priemonėse paklausa. Todėl būtina nustatyti konkretų 30 % plastiko, gauto iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo tikslą. Šis tikslas papildytų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo (95 %) tikslus pagal vidutinį vienos transporto priemonės svorį ir metus. Kad atliekų tvarkymo subjektai galėtų lengviau įgyvendinti šiuos reikalavimus, reikalingas trejų metų pereinamasis laikotarpis. Tuo tarpu ir toliau turėtų būti taikomi dabartiniai eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio

naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo (95 %) tikslai, nustatyti pagal Direktyvoje 2000/53/EB ir pagrįsti toje direktyvoje pateikta perdirbimo apibrėžtimi;	naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo (95 %) tikslai, nustatyti pagal Direktyvoje 2000/53/EB ir pagrįsti toje direktyvoje pateikta perdirbimo apibrėžtimi***. Be to, nustatomas atskiras pakartotinio naudojimo tikslas. Kai dalys ar komponentai sėkmingai perdaromi ar atnaujinami, turėtų būti laikoma, kad pakartotinio naudojimo tikslai nustatytuose apdorojimo įrenginiuose pasiekti;***

Or. en

Pakeitimas 386
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Pasiūlymas dėl reglamento
63 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(63) turėtų būti nuolat tobulinamas visų plastikų, gautų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimas. Taip pat svarbu užtikrinti pakankamą perdirbtųjų medžiagų pasiūlą, kad būtų patenkinta perdirbto plastiko transporto priemonėse paklausa. Todėl būtina nustatyti ***konkretų 30 % plastiko, gauto*** iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių***,*** perdirbimo ***tikslą***. Šis tikslas papildytų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo (95 %) tikslus pagal vidutinį vienos transporto priemonės svorį ir metus. Kad atliekų tvarkymo subjektai galėtų lengviau įgyvendinti šiuos reikalavimus, reikalingas trejų metų pereinamasis laikotarpis. Tuo tarpu ir toliau turėtų būti taikomi dabartiniai eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo (95 %)	(63) turėtų būti nuolat tobulinamas visų plastikų, gautų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimas. Taip pat svarbu užtikrinti pakankamą perdirbtųjų medžiagų pasiūlą, kad būtų patenkinta perdirbto plastiko transporto priemonėse paklausa. Todėl būtina***, atsižvelgiant į tokius kriterijus kaip gamybos sąnaudos ir išklausius ekspertų nuomonę,*** nustatyti iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ***gautų plastikų*** perdirbimo ***tikslus***. Šis tikslas papildytų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo (95 %) tikslus pagal vidutinį vienos transporto priemonės svorį ir metus. Kad atliekų tvarkymo subjektai galėtų lengviau įgyvendinti šiuos reikalavimus, reikalingas trejų metų pereinamasis laikotarpis. Tuo tarpu ir toliau turėtų būti taikomi dabartiniai eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio

tikslai, nustatyti ***pagal*** Direktyvoje 2000/53/EB ir pagrįsti toje direktyvoje pateikta perdirbimo apibrėžtimi;	naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo (95 %) tikslai, nustatyti Direktyvoje 2000/53/EB ir pagrįsti toje direktyvoje pateikta perdirbimo apibrėžtimi;

Or. es

Pakeitimas 387
Sirpa Pietikäinen

Pasiūlymas dėl reglamento
63 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(63) turėtų būti nuolat tobulinamas visų plastikų, gautų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimas. Taip pat svarbu užtikrinti pakankamą perdirbtųjų medžiagų pasiūlą, kad būtų patenkinta perdirbto plastiko transporto priemonėse paklausa. Todėl būtina nustatyti konkretų 30 % plastiko, gauto iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo tikslą. Šis tikslas papildytų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo (95 %) tikslus pagal vidutinį vienos transporto priemonės svorį ir metus. Kad atliekų tvarkymo subjektai galėtų lengviau įgyvendinti šiuos reikalavimus, reikalingas trejų metų pereinamasis laikotarpis. Tuo tarpu ir toliau turėtų būti taikomi dabartiniai eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo (95 %) tikslai, nustatyti pagal Direktyvoje 2000/53/EB ir pagrįsti toje direktyvoje pateikta perdirbimo apibrėžtimi;	(63) turėtų būti nuolat tobulinamas visų plastikų, gautų iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimas. Taip pat svarbu užtikrinti pakankamą perdirbtųjų medžiagų pasiūlą, kad būtų patenkinta perdirbto plastiko transporto priemonėse paklausa. Todėl būtina nustatyti konkretų ***40*** % plastiko, gauto iš eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, perdirbimo tikslą. Šis tikslas papildytų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo (95 %) tikslus pagal vidutinį vienos transporto priemonės svorį ir metus. Kad atliekų tvarkymo subjektai galėtų lengviau įgyvendinti šiuos reikalavimus, reikalingas trejų metų pereinamasis laikotarpis. Tuo tarpu ir toliau turėtų būti taikomi dabartiniai eksploatuoti netinkamų transporto priemonių pakartotinio naudojimo ir perdirbimo (85 %) bei pakartotinio naudojimo ir atgavimo (95 %) tikslai, nustatyti pagal Direktyvoje 2000/53/EB ir pagrįsti toje direktyvoje pateikta perdirbimo apibrėžtimi;

Or. en

Pakeitimas 388
Anne-Sophie Frigout

Pasiūlymas dėl reglamento
63 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(63a) atsižvelgiant į tai, kad šiuo reglamentu nustatyti perdirbimo tikslai gerokai viršija reikalingų medžiagų pasiūlą, kyla tiekimo sutrikimų rizika, o tai gali lemti ir pasiūlos šoką;

Or. fr

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

Pasiūlymas dėl reglamento
64 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(64) svarbu padidinti aukštos kokybės antrinių žaliavų atgavimą tobulinant eksploatuoti netinkamų transporto priemonių smulkinimo procesus. Todėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, jų dalių, komponentų ir medžiagų negalima apdoroti smulkintuvu kartu su pakuočių atliekomis bei elektros ir elektroninės įrangos atliekomis, ***ypač*** siekiant pagerinti vario atskyrimą nuo plieno frakcijų;	(64) svarbu padidinti aukštos kokybės antrinių žaliavų atgavimą tobulinant eksploatuoti netinkamų transporto priemonių smulkinimo procesus. Todėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, jų dalių, komponentų ir medžiagų negalima apdoroti ***tik*** smulkintuvu kartu su pakuočių atliekomis bei elektros ir elektroninės įrangos atliekomis***, jeigu bus pasiekti tam tikri kriterijai ir ribinės vertės***, siekiant pagerinti vario atskyrimą nuo plieno frakcijų;

Or. en

Pakeitimas 390
Ivars Ijabs

Pasiūlymas dėl reglamento
64 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(64) svarbu padidinti aukštos kokybės antrinių žaliavų atgavimą tobulinant eksploatuoti netinkamų transporto priemonių smulkinimo procesus. Todėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, jų dalių, komponentų ir medžiagų negalima apdoroti smulkintuvu kartu su pakuočių atliekomis bei elektros ir elektroninės įrangos atliekomis, ypač siekiant pagerinti vario ***atskyrimą nuo*** plieno frakcijų;	(64) svarbu padidinti aukštos kokybės antrinių žaliavų atgavimą tobulinant eksploatuoti netinkamų transporto priemonių smulkinimo procesus. Todėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, jų dalių, komponentų ir medžiagų negalima apdoroti smulkintuvu kartu su pakuočių atliekomis bei elektros ir elektroninės įrangos atliekomis, ypač siekiant pagerinti vario***,*** plieno ***aliuminio ir stiklo*** frakcijų ***atskyrimą***;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
65 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(65) siekiant dar labiau pagerinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo kokybę neturėtų būti įmanoma į sąvartynus pašalinti atliekų frakcijų, gautų iš susmulkintų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kurių sudėtyje yra neinertinių atliekų, kurios nėra apdorojamos po smulkinimo taikoma technologija;	(65) ***atsižvelgiant į atliekų hierarchiją, nustatytą Direktyvos 2008/98/EB 4 straipsnyje ir*** siekiant dar labiau pagerinti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo kokybę neturėtų būti įmanoma į sąvartynus pašalinti atliekų frakcijų, gautų iš susmulkintų eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kurių sudėtyje yra neinertinių atliekų, kurios nėra apdorojamos po smulkinimo taikoma technologija;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
66 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(66) eksploatuoti netinkamos transporto priemonės priskiriamos pavojingoms atliekoms ir negali būti eksportuojamos į EBPO nepriklausančias šalis. Eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, iš kurių pašalinti teršalai, gali būti perdirbamos ne Sąjungos šalyse su sąlyga, kad šios transporto priemonės, iš kurių pašalinti teršalai, vežamos pagal Reglamentą (ES) ***1013/2006***;	(66) eksploatuoti netinkamos transporto priemonės priskiriamos pavojingoms atliekoms ir negali būti eksportuojamos į EBPO nepriklausančias šalis. Eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, iš kurių pašalinti teršalai, gali būti perdirbamos ne Sąjungos šalyse su sąlyga, kad šios transporto priemonės, iš kurių pašalinti teršalai, vežamos pagal Reglamentą (ES) ***2024/1157. Valstybių narių kompetentingoms institucijoms turėtų būti leista tikrinti naudotų transporto priemonių, kurios, kaip įtariama, yra eksploatuoti netinkamos transporto priemonės, siuntas ir prireikus iš gamintojų, trečiųjų šalių, veikiančių jų vardu, arba kitų asmenų, organizuojančių siuntimą, išieškoti tyrimų, patikrinimų ir saugojimo išlaidas***;

Or. en

Pakeitimas 393
Radan Kanev

Pasiūlymas dėl reglamento
66 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(66a) eksportuojant vertingą metalo laužą, įskaitant gautą iš naudotų ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, į ES nepriklausančias šalis, prarandamos svarbiausiosios žaliavos, kurios yra gyvybiškai svarbios ES gamybos ir gynybos sektoriams. Todėl ES pripažįsta, kad itin svarbu išsaugoti aukštos kokybės metalo laužą siekiant Europos Sąjungos žiedinės ekonomikos tikslų, susijusių su žaliavų tiekimu, pramonės konkurencingumu ir aplinkos

apsauga. Todėl Komisija turėtų apsvarstyti priemones, kuriomis būtų skatinamas aukštos kokybės metalo laužo išsaugojimas ir perdirbimas ES, kad būtų sustiprintas gamybos ir sunkiosios pramonės tvarumas ir atsparumas. Ji taip pat turėtų įvertinti naudotų transporto priemonių eksporto taisykles ir neapsiriboti tik lygiavertiškumo kriterijų nustatymu pagal atliekų tvarkymo ir aplinkos apsaugos praktiką;

Or. en

Pakeitimas 394
Alexandr Vondra

Pasiūlymas dėl reglamento
67 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(67) jei netinkama eksploatuoti transporto priemonė iš Sąjungos vežama į trečiąją šalį, eksportuotojas turėtų pateikti dokumentinius įrodymus, kuriuos patvirtino paskirties šalies kompetentinga institucija, kuriais patvirtinama, kad apdorojimo sąlygos ***iš esmės atitinka*** šio reglamento reikalavimus ir kituose Sąjungos teisės aktuose nustatytus žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugos reikalavimus pagal Reglamentą (ES) ***[naujas Atliekų vežimo reglamentas]***;	(67) jei netinkama eksploatuoti transporto priemonė iš Sąjungos vežama į trečiąją šalį, eksportuotojas turėtų pateikti dokumentinius įrodymus, kuriuos patvirtino paskirties šalies kompetentinga institucija, kuriais patvirtinama, kad apdorojimo sąlygos ***laikomos atitinkančiomis*** šio reglamento reikalavimus ir kituose Sąjungos teisės aktuose nustatytus žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugos reikalavimus pagal Reglamentą (ES) ***2024/1157***;

Or. en

Pagrindimas

Siekiant apsaugoti žmonių sveikatą, aplinką besivystančiose šalyse ir Europos pramonės konkurencingumą, būtina užtikrinti sąžiningas sąlygas pagal Atliekų vežimo reglamentą (ES) 2024/1157. Atliekos turėtų būti eksportuojamos tik tuo atveju, jei priimančiosios šalys atitinka lygiaverčius Europos standartus ir sudaro sąlygas efektyviam naudojimui medžiagoms gauti.

Pakeitimas 395
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
67 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(67) jei netinkama eksploatuoti transporto priemonė iš Sąjungos vežama į trečiąją šalį, eksportuotojas turėtų pateikti dokumentinius įrodymus, kuriuos patvirtino paskirties šalies kompetentinga institucija, kuriais patvirtinama, kad apdorojimo sąlygos ***iš esmės*** atitinka šio reglamento reikalavimus ir kituose Sąjungos teisės aktuose nustatytus žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugos reikalavimus pagal Reglamentą (ES) [naujas Atliekų vežimo reglamentas];	(67) jei netinkama eksploatuoti transporto priemonė iš Sąjungos vežama į trečiąją šalį, eksportuotojas turėtų pateikti dokumentinius įrodymus, kuriuos patvirtino paskirties šalies kompetentinga institucija, kuriais patvirtinama, kad apdorojimo sąlygos atitinka šio reglamento reikalavimus ir kituose Sąjungos teisės aktuose nustatytus žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugos reikalavimus pagal Reglamentą (ES) [naujas Atliekų vežimo reglamentas];

Or. en

Pagrindimas

Suderinama su Atliekų vežimo reglamento formuluote.

Pakeitimas 396
Jonas Sjöstedt

Pasiūlymas dėl reglamento
67 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(67) jei netinkama eksploatuoti transporto priemonė iš Sąjungos vežama į trečiąją šalį, eksportuotojas turėtų pateikti dokumentinius įrodymus, kuriuos patvirtino paskirties šalies kompetentinga institucija, kuriais patvirtinama, kad apdorojimo sąlygos ***iš esmės*** atitinka šio reglamento reikalavimus ir kituose Sąjungos teisės aktuose nustatytus žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugos reikalavimus pagal Reglamentą (ES) [naujas Atliekų vežimo reglamentas];	(67) jei netinkama eksploatuoti transporto priemonė iš Sąjungos vežama į trečiąją šalį, eksportuotojas turėtų pateikti dokumentinius įrodymus, kuriuos patvirtino paskirties šalies kompetentinga institucija, kuriais patvirtinama, kad apdorojimo sąlygos atitinka šio reglamento reikalavimus ir kituose Sąjungos teisės aktuose nustatytus žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugos reikalavimus pagal Reglamentą (ES) [naujas Atliekų vežimo reglamentas];

Or. en

Pakeitimas 397
Pietro Fiocchi

Pasiūlymas dėl reglamento
67 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(67) jei netinkama eksploatuoti transporto priemonė iš Sąjungos vežama į trečiąją šalį, eksportuotojas turėtų pateikti dokumentinius įrodymus, kuriuos patvirtino paskirties šalies kompetentinga institucija, kuriais patvirtinama, kad apdorojimo sąlygos iš esmės ***atitinka*** šio reglamento reikalavimus ir kituose Sąjungos teisės aktuose nustatytus žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugos reikalavimus pagal Reglamentą (ES) ***[naujas Atliekų vežimo reglamentas]***;	(67) jei netinkama eksploatuoti transporto priemonė iš Sąjungos vežama į trečiąją šalį, eksportuotojas turėtų pateikti dokumentinius įrodymus, kuriuos patvirtino paskirties šalies kompetentinga institucija, kuriais patvirtinama, kad apdorojimo sąlygos iš esmės ***laikomos atitinkančiomis*** šio reglamento reikalavimus ir kituose Sąjungos teisės aktuose nustatytus žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugos reikalavimus pagal Reglamentą (ES) ***2024/1157***;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
67 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(67) jei netinkama eksploatuoti transporto priemonė iš Sąjungos vežama į trečiąją šalį, eksportuotojas turėtų pateikti dokumentinius įrodymus, kuriuos patvirtino paskirties šalies kompetentinga institucija, kuriais patvirtinama, kad apdorojimo sąlygos ***iš esmės*** atitinka šio reglamento reikalavimus ir kituose Sąjungos teisės aktuose nustatytus ***žmonių*** sveikatos ir aplinkos apsaugos reikalavimus pagal Reglamentą (ES)	(67) jei netinkama eksploatuoti transporto priemonė iš Sąjungos vežama į trečiąją šalį, eksportuotojas turėtų pateikti dokumentinius įrodymus, kuriuos patvirtino paskirties šalies kompetentinga institucija, kuriais patvirtinama, kad apdorojimo sąlygos atitinka šio reglamento reikalavimus ir kituose Sąjungos teisės aktuose nustatytus sveikatos ir aplinkos apsaugos reikalavimus pagal Reglamentą (ES) [naujas Atliekų vežimo reglamentas];

[naujas Atliekų vežimo reglamentas];

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
68 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(68) siekiant užtikrinti, kad eksploatuoti netinkamos transporto priemonės būtų apdorojamos ekologiškai tvariu būdu, svarbu aiškiai apibrėžti transporto priemonės statusą per visą jos gyvavimo laikotarpį, ypač tais atvejais, kai reikia atskirti naudotas transporto priemones nuo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Transporto priemonės savininkas, ketinantis perduoti naudotos transporto priemonės nuosavybės teises, visų pirma turėtų būti įpareigotas įrodyti, kad ši transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti. ***Kad būtų įvertinta naudotos transporto priemonės būklė, transporto priemonės savininkas, kiti ekonominės veiklos vykdytojai ir kompetentingos institucijos turėtų patikrinti, ar išpildomi tam tikri kriterijai, pagal kuriuos nustatoma, ar atitinkama transporto priemonė netinkama eksploatuoti. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl I priedo, kuriame nustatomi kriterijai, pagal kuriuos transporto priemonė laikoma netinkama eksploatuoti, keitimo;***	(68) siekiant užtikrinti, kad eksploatuoti netinkamos transporto priemonės būtų apdorojamos ekologiškai tvariu būdu, svarbu aiškiai apibrėžti transporto priemonės statusą per visą jos gyvavimo laikotarpį, ypač tais atvejais, kai reikia atskirti naudotas transporto priemones nuo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Transporto priemonės savininkas, ketinantis perduoti naudotos transporto priemonės nuosavybės teises, visų pirma turėtų būti įpareigotas įrodyti, kad ši transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti.

Or. fr

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

Pasiūlymas dėl reglamento
68 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(68) siekiant užtikrinti, kad eksploatuoti netinkamos transporto priemonės būtų apdorojamos ekologiškai tvariu būdu, svarbu aiškiai apibrėžti transporto priemonės statusą per visą jos gyvavimo laikotarpį, ypač tais atvejais, kai reikia atskirti naudotas transporto priemones nuo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Transporto priemonės savininkas, ketinantis perduoti naudotos transporto priemonės nuosavybės teises, ***visų pirma turėtų būti įpareigotas įrodyti***, kad ši transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti. ***Kad būtų įvertinta naudotos transporto priemonės būklė, transporto priemonės savininkas, kiti ekonominės veiklos vykdytojai ir*** kompetentingos institucijos ***turėtų patikrinti, ar išpildomi tam tikri kriterijai, pagal kuriuos nustatoma, ar atitinkama*** transporto priemonė netinkama eksploatuoti. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl I priedo, kuriame nustatomi kriterijai, pagal kuriuos transporto priemonė laikoma netinkama eksploatuoti, keitimo;	(68) siekiant užtikrinti, kad eksploatuoti netinkamos transporto priemonės būtų apdorojamos ekologiškai tvariu būdu, svarbu aiškiai apibrėžti transporto priemonės statusą per visą jos gyvavimo laikotarpį, ypač tais atvejais, kai reikia atskirti naudotas transporto priemones nuo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Transporto priemonės savininkas, ketinantis perduoti naudotos transporto priemonės nuosavybės teises, ***bet kuriam fiziniam ar juridiniam asmeniui, ketinančiam įsigyti transporto priemonę, arba kompetentingoms institucijoms turėtų pateikti dokumentus, įrodančius***, kad ši transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti. ***Šiuos dokumentus turėtų sudaryti galiojanti techninės apžiūros pažyma arba, jei jos nėra, vertinimas pagal I priedą, kurį patikrino*** kompetentingos institucijos ***arba kitos valstybių narių įgaliotos įstaigos. Kilus abejonių, kad naudota*** transporto priemonė ***gali būti*** netinkama eksploatuoti***, kompetentingos institucijos arba valstybių narių sertifikuotos įstaigos turėtų turėti galimybę reikalauti, kad transporto priemonės savininkas pateiktų papildomus dokumentus***. Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl I priedo, kuriame nustatomi kriterijai, pagal kuriuos transporto priemonė laikoma netinkama eksploatuoti, keitimo;

Or. en

Pakeitimas 401
Beatrice Timgren

Pasiūlymas dėl reglamento
68 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(68) siekiant užtikrinti, kad eksploatuoti netinkamos transporto priemonės būtų apdorojamos ekologiškai tvariu būdu, svarbu aiškiai apibrėžti transporto priemonės statusą per visą jos gyvavimo laikotarpį, ypač tais atvejais, kai reikia atskirti naudotas transporto priemones nuo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Transporto priemonės savininkas, ketinantis perduoti naudotos transporto priemonės nuosavybės teises, visų pirma turėtų būti įpareigotas įrodyti, kad ši transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti. ***Kad būtų įvertinta naudotos*** transporto ***priemonės būklė, transporto priemonės savininkas, kiti ekonominės veiklos vykdytojai ir*** kompetentingos institucijos ***turėtų patikrinti, ar išpildomi tam tikri kriterijai, pagal kuriuos nustatoma, ar atitinkama*** transporto priemonė ***netinkama eksploatuoti***. ***Siekiant atsižvelgti į technikos ir mokslo pažangą Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį dėl I priedo, kuriame nustatomi kriterijai, pagal kuriuos*** transporto priemonė ***laikoma netinkama eksploatuoti, keitimo***;	(68) siekiant užtikrinti, kad eksploatuoti netinkamos transporto priemonės būtų apdorojamos ekologiškai tvariu būdu, svarbu aiškiai apibrėžti transporto priemonės statusą per visą jos gyvavimo laikotarpį, ypač tais atvejais, kai reikia atskirti naudotas transporto priemones nuo eksploatuoti netinkamų transporto priemonių. Transporto priemonės savininkas, ketinantis perduoti naudotos transporto priemonės nuosavybės teises, visų pirma turėtų būti įpareigotas įrodyti, kad ši transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti. ***Tačiau*** transporto ***priemonių savininkams neturėtų tekti neproporcingai didelė įrodinėjimo pareiga. Papildomų dokumentų turėtų būti reikalaujama tik tuo atveju, jei*** kompetentingos institucijos ***pateikia aiškių ir svarių įrodymų, kad*** transporto priemonė ***atitinka ENTP kriterijus***. ***Jei tokių įrodymų nėra, turėtų būti laikoma, kad naudota*** transporto priemonė ***yra tinkama perparduoti ar eksportuoti, kad būtų išvengta nereikalingų biurokratinių kliūčių, kurios galėtų trukdyti teisėtiems sandoriams ir didinti vartotojų išlaidas***;

Or. en

Pakeitimas 402
Beatrice Timgren

Pasiūlymas dėl reglamento
69 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(69) ES veiksmų plane „Siekiant nulinės oro, vandens ir dirvožemio taršos“***[59]*** pabrėžta, kad Komisija turi pasiūlyti naujų priemonių Sąjungos išoriniam aplinkosauginiam pėdsakui, susijusiam su eksploatuoti netinkamų ir naudotų transporto priemonių eksportu, spręsti. Atsižvelgiant į tai, kad***, kaip nustatyta JT aplinkos programoje[60],*** naudotų transporto priemonių eksportas kelia svarbių aplinkos ir visuomenės sveikatos problemų ir kad Sąjunga yra didžiausia naudotų transporto priemonių eksportuotoja pasaulyje, būtina nustatyti specialius Sąjungos lygmens reikalavimus, reglamentuojančius naudotų transporto priemonių eksportą ***[iš Sąjungos]***. ***Reikalavimai turėtų būti grindžiami objektyviais kriterijais, pagal kuriuos naudota transporto priemonė nėra laikoma netinkama eksploatuoti ir turi atitikti techninės apžiūros reikalavimus pagal Europos Parlamento ir Tarybos Direktyvą 2014/45/ES[61]. Tai turėtų užtikrinti, kad į trečiąją šalį būtų galima eksportuoti tik tas naudotas transporto priemones, kurios yra tinkamos važiuoti Sąjungos keliais, taip sumažinant riziką, kad naudotų transporto priemonių eksportas iš Sąjungos prisidės prie oro taršos ar eismo avarijų trečiosiose šalyse. Kad muitinė galėtų patikrinti, ar eksportuojant naudotą transporto priemonę šie reikalavimai yra išpildyti, kiekvienas naudotą transporto priemonę eksportuojantis asmuo turėtų būti įpareigotas šioms institucijoms pateikti transporto priemonės identifikacinį numerį ir pareiškimą, kuriuo patvirtinama, kad naudota transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti ir kad ji laikoma atitinkančia techninės apžiūros reikalavimus***;	(69) ES veiksmų plane „Siekiant nulinės oro, vandens ir dirvožemio taršos“ pabrėžta, kad Komisija turi pasiūlyti naujų priemonių Sąjungos išoriniam aplinkosauginiam pėdsakui, susijusiam su eksploatuoti netinkamų ir naudotų transporto priemonių eksportu, spręsti. Atsižvelgiant į tai, kad naudotų transporto priemonių eksportas kelia svarbių aplinkos ir visuomenės sveikatos problemų ir kad Sąjunga yra didžiausia naudotų transporto priemonių eksportuotoja pasaulyje, būtina nustatyti specialius Sąjungos lygmens reikalavimus, reglamentuojančius naudotų transporto priemonių eksportą. ***Tačiau tokiomis priemonėmis neturėtų būti užkraunama neproporcinga administracinė našta transporto priemonių savininkams ar teisėta prekyba užsiimančioms įmonėms. Transporto priemonėms neturėtų būti taikomi eksporto apribojimai, jeigu jos nebuvo oficialiai priskirtos prie ENTP, remiantis teisiškai privalomu sprendimu, priimtu laikantis tinkamo proceso. Automatizuotas vertinimas ar numanomas klasifikavimas neturėtų būti pagrindas atsisakyti suteikti eksporto teises***;
[59] COM(2021)400	[59] COM(2021)***0***400***.***

60 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report	60 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report
61 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB (OL L 127, 2014 4 29, p. 51–***128***).	61 014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB (OL L 127, 2014 4 29, p. 51).

Or. en

Pakeitimas 403
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
69 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(69) ES veiksmų plane „Siekiant nulinės oro, vandens ir dirvožemio taršos“***59*** pabrėžta, kad Komisija turi pasiūlyti naujų priemonių Sąjungos išoriniam aplinkosauginiam pėdsakui, susijusiam su eksploatuoti netinkamų ir naudotų transporto priemonių eksportu, spręsti. Atsižvelgiant į tai, kad, kaip nustatyta JT aplinkos programoje***60***, naudotų transporto priemonių eksportas kelia svarbių aplinkos ir visuomenės sveikatos problemų ir kad Sąjunga yra didžiausia naudotų transporto priemonių eksportuotoja pasaulyje, būtina nustatyti specialius Sąjungos lygmens reikalavimus, reglamentuojančius naudotų transporto priemonių eksportą [iš Sąjungos]. Reikalavimai turėtų būti grindžiami objektyviais kriterijais, pagal kuriuos naudota transporto priemonė nėra laikoma netinkama eksploatuoti ir turi atitikti techninės apžiūros reikalavimus pagal Europos Parlamento ir Tarybos Direktyvą 2014/45/ES***61***. Tai turėtų užtikrinti, kad į trečiąją šalį būtų galima eksportuoti tik tas naudotas transporto	(69) ES veiksmų plane „Siekiant nulinės oro, vandens ir dirvožemio taršos“ pabrėžta, kad Komisija turi pasiūlyti naujų priemonių Sąjungos išoriniam aplinkosauginiam pėdsakui, susijusiam su eksploatuoti netinkamų ir naudotų transporto priemonių eksportu, spręsti. Atsižvelgiant į tai, kad, kaip nustatyta JT aplinkos programoje, naudotų transporto priemonių eksportas kelia svarbių aplinkos ir visuomenės sveikatos problemų ir kad Sąjunga yra didžiausia naudotų transporto priemonių eksportuotoja pasaulyje, būtina nustatyti specialius Sąjungos lygmens reikalavimus, reglamentuojančius naudotų transporto priemonių eksportą [iš Sąjungos]. Reikalavimai turėtų būti grindžiami objektyviais kriterijais, pagal kuriuos naudota transporto priemonė nėra laikoma netinkama eksploatuoti ir turi atitikti techninės apžiūros reikalavimus pagal Europos Parlamento ir Tarybos Direktyvą 2014/45/ES ***ir atitikti tam tikrus aplinkos apsaugos standartus ir (arba) išmetamųjų teršalų ribines vertes***. Tai

priemones, kurios yra tinkamos važiuoti Sąjungos keliais, taip sumažinant riziką, kad naudotų transporto priemonių eksportas iš Sąjungos prisidės prie oro taršos ar eismo avarijų trečiosiose šalyse. Kad muitinė galėtų patikrinti, ar eksportuojant naudotą transporto priemonę šie reikalavimai yra išpildyti, kiekvienas naudotą transporto priemonę eksportuojantis asmuo turėtų būti įpareigotas šioms institucijoms pateikti transporto priemonės identifikacinį numerį ir pareiškimą, kuriuo patvirtinama, kad naudota transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti ir kad ji laikoma atitinkančia techninės apžiūros reikalavimus;	turėtų užtikrinti, kad į trečiąją šalį būtų galima eksportuoti tik tas naudotas transporto priemones, kurios yra tinkamos važiuoti Sąjungos keliais, taip sumažinant riziką, kad naudotų transporto priemonių eksportas iš Sąjungos prisidės prie oro taršos ar eismo avarijų trečiosiose šalyse. Kad muitinė galėtų patikrinti, ar eksportuojant naudotą transporto priemonę šie reikalavimai yra išpildyti, kiekvienas naudotą transporto priemonę eksportuojantis asmuo turėtų būti įpareigotas šioms institucijoms pateikti transporto priemonės identifikacinį numerį ir pareiškimą, kuriuo patvirtinama, kad naudota transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti***,*** ir ***įrodymą,*** kad ji laikoma atitinkančia techninės apžiūros reikalavimus***. Be to, turėtų būti nustatyti eksportuojamų transporto priemonių amžiaus apribojimai. Taip bus užkirstas kelias transporto priemonių, kurios labiausiai teršia aplinką ir kenkia žmonių sveikatai, eksportavimui į trečiąsias šalis***;
[59] COM(2021)400	[59] COM(2021)***0***400***.***
[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report	[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report
[61] 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB (OL L 127, 2014 4 29, p. 51–***128***).	[61] 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB (OL L 127, 2014 4 29, p. 51).

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
69 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(69) ES veiksmų plane „Siekiant nulinės oro, vandens ir dirvožemio taršos“[59] pabrėžta, kad Komisija turi pasiūlyti naujų priemonių Sąjungos išoriniam aplinkosauginiam pėdsakui, susijusiam su eksploatuoti netinkamų ir naudotų transporto priemonių eksportu, spręsti. Atsižvelgiant į tai, kad, kaip nustatyta JT aplinkos programoje[60], naudotų transporto priemonių eksportas kelia svarbių aplinkos ir visuomenės sveikatos problemų ir kad Sąjunga yra didžiausia naudotų transporto priemonių eksportuotoja pasaulyje, būtina nustatyti specialius Sąjungos lygmens reikalavimus, reglamentuojančius naudotų transporto priemonių eksportą [iš Sąjungos]. Reikalavimai turėtų būti grindžiami objektyviais kriterijais, pagal kuriuos naudota transporto priemonė nėra laikoma netinkama eksploatuoti ir turi atitikti techninės apžiūros reikalavimus pagal Europos Parlamento ir Tarybos Direktyvą 2014/45/ES[61]. Tai turėtų užtikrinti, kad į trečiąją šalį būtų galima eksportuoti tik tas naudotas transporto priemones, kurios yra tinkamos važiuoti Sąjungos keliais, taip sumažinant riziką, kad naudotų transporto priemonių eksportas iš Sąjungos prisidės prie oro taršos ar eismo avarijų trečiosiose šalyse. Kad muitinė galėtų patikrinti, ar eksportuojant naudotą transporto priemonę šie reikalavimai yra išpildyti, kiekvienas naudotą transporto priemonę eksportuojantis asmuo turėtų būti įpareigotas šioms institucijoms pateikti transporto priemonės identifikacinį numerį ir pareiškimą, kuriuo patvirtinama, kad naudota transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti ir kad ji laikoma atitinkančia techninės apžiūros reikalavimus;	(69) ES veiksmų plane „Siekiant nulinės oro, vandens ir dirvožemio taršos“[59] pabrėžta, kad Komisija turi pasiūlyti naujų priemonių Sąjungos išoriniam aplinkosauginiam pėdsakui, susijusiam su eksploatuoti netinkamų ir naudotų transporto priemonių eksportu, spręsti. Atsižvelgiant į tai, kad, kaip nustatyta JT aplinkos programoje[60], naudotų transporto priemonių eksportas kelia svarbių aplinkos ir visuomenės sveikatos problemų ir kad Sąjunga yra didžiausia naudotų transporto priemonių eksportuotoja pasaulyje, būtina nustatyti specialius Sąjungos lygmens reikalavimus, reglamentuojančius naudotų transporto priemonių eksportą [iš Sąjungos]. Reikalavimai turėtų būti grindžiami objektyviais kriterijais, pagal kuriuos naudota transporto priemonė nėra laikoma netinkama eksploatuoti ir turi atitikti techninės apžiūros reikalavimus pagal Europos Parlamento ir Tarybos Direktyvą 2014/45/ES[61] ***bei turi būti įtraukta į nacionalinį transporto priemonių registrą***. Tai turėtų užtikrinti, kad į trečiąją šalį būtų galima eksportuoti tik tas naudotas transporto priemones, kurios yra tinkamos važiuoti Sąjungos keliais, taip sumažinant riziką, kad naudotų transporto priemonių eksportas iš Sąjungos prisidės prie oro taršos ar eismo avarijų trečiosiose šalyse. Kad muitinė galėtų patikrinti, ar eksportuojant naudotą transporto priemonę šie reikalavimai yra išpildyti, kiekvienas naudotą transporto priemonę eksportuojantis asmuo turėtų būti įpareigotas šioms institucijoms pateikti transporto priemonės identifikacinį numerį ir pareiškimą, kuriuo patvirtinama, kad naudota transporto priemonė nėra netinkama eksploatuoti ir kad ji laikoma atitinkančia techninės apžiūros reikalavimus;
[59] COM(2021)400	[59] COM(2021)***0***400***.***

60 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report	60 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report
61 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB (OL L 127, 2014 4 29, p. 51–*128*).	61 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB (OL L 127, 2014 4 29, p. 51).

Or. en

Pakeitimas 405
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
70 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(70) svarbu nustatyti mechanizmą, pagal kurį būtų galima veiksmingai patikrinti naudotų transporto priemonių atitiktį eksporto reikalavimams ***netrukdant prekybai tarp Sąjungos ir trečiųjų valstybių***. Todėl Komisija turėtų sukurti elektroninę sistemą, leidžiančią valstybių narių valdžios institucijoms realiuoju laiku keistis informacija apie eksportuoti skirtų naudotų transporto priemonių identifikacinį numerį ir techninės apžiūros būklę. Atsižvelgdama į esamas sistemos savybes ir funkcijas, susijusias su transporto priemonių registravimo institucijų tarpusavio keitimusi informacija apie Sąjungoje registruotas transporto priemones, Komisija sukūrė keitimosi pranešimais platformą MOVE-HUB, skirtą valstybių narių nacionaliniams elektroniniams registrams sujungti. Šiuo metu platforma jungia kelių transporto įmonių registrus (ERRU), vairuotojo pažymėjimų registrus (RESPER), profesionalių vairuotojų mokymo registrus („ProDriveNet“), pranešimų apie	(70) svarbu nustatyti mechanizmą, pagal kurį būtų galima veiksmingai patikrinti naudotų transporto priemonių atitiktį eksporto reikalavimams. Todėl Komisija turėtų sukurti elektroninę sistemą, leidžiančią valstybių narių valdžios institucijoms realiuoju laiku keistis informacija apie eksportuoti skirtų naudotų transporto priemonių identifikacinį numerį ir techninės apžiūros būklę ***ir ją tikrinti***. Atsižvelgdama į esamas sistemos savybes ir funkcijas, susijusias su transporto priemonių registravimo institucijų tarpusavio keitimusi informacija apie Sąjungoje registruotas transporto priemones, Komisija sukūrė keitimosi pranešimais platformą MOVE-HUB, skirtą valstybių narių nacionaliniams elektroniniams registrams sujungti. Šiuo metu platforma jungia kelių transporto įmonių registrus (ERRU), vairuotojo pažymėjimų registrus (RESPER), profesionalių vairuotojų mokymo registrus („ProDriveNet“), pranešimų apie transporto priemonių pakelės patikros

transporto priemonių pakelės patikros gedimus sistemą (RSI) ir vairuotojų tachografo kortelių registrus („TACHOnet“). Todėl MOVE-HUB funkcijos turėtų būti toliau plečiamos, kad būtų galima keistis informacija apie eksportuoti skirtų naudotų transporto priemonių identifikacinį numerį ir techninės apžiūros būklę. Kad muitinė galėtų elektroniniu ir automatiniu būdu patikrinti, ar eksportuoti skirta naudota transporto priemonė atitinka eksporto reikalavimus, MOVE-HUB valdoma elektroninė sistema turėtų būti sujungta su ES muitinės vieno langelio aplinka pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2022/2399[62]. Tame reglamente numatyta išsami automatizuotų kontrolės priemonių, taikomų konkrečiam Sąjungos nemuitinės formalumui, sistema. Todėl šiame reglamente turėtų būti nustatyti pagrindiniai elementai, kuriuos reikia kontroliuoti, o techniniai šios kontrolės įgyvendinimo aspektai būtų nustatyti Reglamente (ES) 2022/2399;

[62] 2022 m. lapkričio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2022/2399, kuriuo sukuriama Europos Sąjungos muitinės vieno langelio aplinka ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 952/2013 (OL L 317, 2022 12 9, p. 1).

gedimus sistemą (RSI) ir vairuotojų tachografo kortelių registrus („TACHOnet“). Todėl MOVE-HUB funkcijos turėtų būti toliau plečiamos, kad būtų galima keistis informacija apie eksportuoti skirtų naudotų transporto priemonių identifikacinį numerį ir techninės apžiūros būklę ***bei tam tikrų aplinkos apsaugos standartų laikymąsi ir ją patvirtinti***. Kad muitinė galėtų elektroniniu ir automatiniu būdu patikrinti, ar eksportuoti skirta naudota transporto priemonė atitinka eksporto reikalavimus, MOVE-HUB valdoma elektroninė sistema turėtų būti sujungta su ES muitinės vieno langelio aplinka pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2022/2399. Tame reglamente numatyta išsami automatizuotų kontrolės priemonių, taikomų konkrečiam Sąjungos nemuitinės formalumui, sistema. Todėl šiame reglamente turėtų būti nustatyti pagrindiniai elementai, kuriuos reikia kontroliuoti, o techniniai šios kontrolės įgyvendinimo aspektai būtų nustatyti Reglamente (ES) 2022/2399;

[62] 2022 m. lapkričio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2022/2399, kuriuo sukuriama Europos Sąjungos muitinės vieno langelio aplinka ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 952/2013 (OL L 317, 2022 12 9, p. 1).

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
73 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(73) svarbu, kad muitinės galėtų vykdyti	(73) svarbu, kad muitinės galėtų vykdyti

eksportuoti skirtų naudotų transporto priemonių kontrolę pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 952/2013***[63]***. Didelė dalis iš Sąjungos išvežamų naudotų transporto priemonių yra skirta šalims, kuriose yra nustatyti arba gali būti nustatyti importo reikalavimai, pavyzdžiui, su transporto priemonės amžiumi arba jos ***išmetamu*** ŠESD ***kiekiu*** susiję reikalavimai. Svarbu, kad muitinė galėtų elektroniniu ir automatiniu būdu per ES muitinės vieno langelio aplinką patikrinti, ar eksportuoti skirta naudota transporto priemonė atitinka šiuos reikalavimus, kai informaciją apie šiuos reikalavimus atitinkamos trečiosios šalys oficialiai perduoda Komisijai. Siekiant apsaugoti aplinką ir palaikyti saugumą keliuose trečiosiose šalyse, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų galima nustatyti šiuos reikalavimus;	eksportuoti skirtų naudotų transporto priemonių kontrolę pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 952/2013. ***Nors šiuo metu nėra konkrečių naudotų transporto priemonių eksporto iš Sąjungos sąlygų, trečiosios šalys vis dažniau nustato konkrečias naudotų transporto priemonių importo sąlygas, pvz., reikalavimus, susijusius su transporto priemonių amžiumi ir (arba) išmetamųjų teršalų standartais.*** Didelė dalis iš Sąjungos išvežamų naudotų transporto priemonių yra skirta šalims, kuriose yra nustatyti arba gali būti nustatyti importo reikalavimai, pavyzdžiui, su transporto priemonės amžiumi arba jos ***išmetamo*** ŠESD ***kiekio standartu*** susiję reikalavimai. Svarbu, kad muitinė galėtų elektroniniu ir automatiniu būdu per ES muitinės vieno langelio aplinką patikrinti, ar eksportuoti skirta naudota transporto priemonė atitinka šiuos reikalavimus, kai informaciją apie šiuos reikalavimus atitinkamos trečiosios šalys oficialiai perduoda Komisijai. ***Komisija turėtų skelbti ir teikti informaciją, susijusią su šiais trečiųjų šalių nustatytais reikalavimais.*** Siekiant apsaugoti aplinką ir palaikyti saugumą keliuose trečiosiose šalyse, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų galima nustatyti šiuos reikalavimus;
[63] 2013 m. spalio 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 952/2013, kuriuo nustatomas Sąjungos muitinės kodeksas (OL L 269, 2013 10 10, p. 1).	[63] 2013 m. spalio 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 952/2013, kuriuo nustatomas Sąjungos muitinės kodeksas (OL L 269, 2013 10 10, p. 1).

Or. en

Pakeitimas 407
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
73 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(73) svarbu, kad muitinės galėtų vykdyti eksportuoti skirtų naudotų transporto priemonių kontrolę pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 952/2013[63]. Didelė dalis iš Sąjungos išvežamų naudotų transporto priemonių yra skirta šalims, kuriose yra nustatyti arba gali būti nustatyti importo reikalavimai, pavyzdžiui, su transporto priemonės amžiumi arba jos išmetamu ŠESD kiekiu susiję reikalavimai. Svarbu, kad muitinė galėtų elektroniniu ir automatiniu būdu per ES muitinės vieno langelio aplinką patikrinti, ar eksportuoti skirta naudota transporto priemonė atitinka šiuos reikalavimus, kai informaciją apie šiuos reikalavimus atitinkamos trečiosios šalys oficialiai perduoda Komisijai. Siekiant apsaugoti aplinką ir palaikyti saugumą keliuose trečiosiose šalyse, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų galima nustatyti šiuos reikalavimus;	(73) svarbu, kad muitinės galėtų vykdyti eksportuoti skirtų naudotų transporto priemonių kontrolę pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 952/2013***, todėl ji turėtų būti priskirta prioritetinei kontrolės sričiai, kurioje būtų galima vykdyti griežtesnį muitinį tikrinimą ir koordinuoti muitinių veiksmus***. Didelė dalis iš Sąjungos išvežamų naudotų transporto priemonių yra skirta šalims, kuriose yra nustatyti arba gali būti nustatyti importo reikalavimai, pavyzdžiui, su transporto priemonės amžiumi arba jos išmetamu ŠESD kiekiu susiję reikalavimai. Svarbu, kad muitinė galėtų elektroniniu ir automatiniu būdu per ES muitinės vieno langelio aplinką ***arba taikydama konkrečias muitinės kontrolės priemonės*** patikrinti, ar eksportuoti skirta naudota transporto priemonė atitinka šiuos reikalavimus, kai informaciją apie šiuos reikalavimus atitinkamos trečiosios šalys oficialiai perduoda Komisijai. Siekiant apsaugoti aplinką ir palaikyti saugumą keliuose trečiosiose šalyse, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų galima nustatyti šiuos reikalavimus;
[63] 2013 m. spalio 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 952/2013, kuriuo nustatomas Sąjungos muitinės kodeksas (OL L 269, 2013 10 10, p. 1).	[63] 2013 m. spalio 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 952/2013, kuriuo nustatomas Sąjungos muitinės kodeksas (OL L 269, 2013 10 10, p. 1).

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
76 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(76) patikrinimų metu turėtų būti tikrinama, kaip laikomasi nuostatų dėl naudotų transporto priemonių eksporto ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo. Kiekvienais metais turėtų būti patikrinama ne mažiau kaip 10 proc. patvirtintų apdorojimo įrenginių ir veiklos vykdytojų. Taip pat turėtų būti tikrinamos remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojų vietos. Reikia pabrėžti, kad pagal šį reglamentą atliekami patikrinimai turėtų papildyti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių vežimo patikrinimus, kurie yra išsamiai reglamentuoti Reglamente [LB: naujas Atliekų vežimo reglamentas];	(76) patikrinimų metu turėtų būti tikrinama, kaip laikomasi nuostatų dėl naudotų transporto priemonių eksporto ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo. Kiekvienais metais turėtų būti patikrinama ne mažiau kaip 10 proc. patvirtintų apdorojimo įrenginių ir veiklos vykdytojų. Taip pat turėtų būti tikrinamos remonto ir techninės priežiūros veiklos vykdytojų vietos***, surinkimo punktai ir kiti objektai bei ūkio subjektai, kurie gali apdoroti eksploatuoti netinkamas transporto priemones arba parduoti naudotas transporto priemones ar jų atsargines dalis ir komponentus***. Reikia pabrėžti, kad pagal šį reglamentą atliekami patikrinimai turėtų papildyti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių vežimo patikrinimus, kurie yra išsamiai reglamentuoti Reglamente [LB: naujas Atliekų vežimo reglamentas];

Or. en

Pakeitimas 409
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
76 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(76) patikrinimų metu turėtų būti tikrinama, kaip laikomasi nuostatų dėl naudotų transporto priemonių eksporto ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo. Kiekvienais metais turėtų būti patikrinama ne mažiau kaip ***10*** proc. patvirtintų apdorojimo įrenginių ir veiklos vykdytojų. Taip pat turėtų būti tikrinamos remonto ir techninės priežiūros	(76) patikrinimų metu turėtų būti tikrinama, kaip laikomasi nuostatų dėl naudotų transporto priemonių eksporto ir eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimo. Kiekvienais metais turėtų būti patikrinama ne mažiau kaip ***20*** proc. patvirtintų apdorojimo įrenginių ir veiklos vykdytojų. Taip pat turėtų būti tikrinamos remonto ir techninės priežiūros

veiklos vykdytojų vietos. Reikia pabrėžti, kad pagal šį reglamentą atliekami patikrinimai turėtų papildyti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių vežimo patikrinimus, kurie yra išsamiai reglamentuoti Reglamente [LB: naujas Atliekų vežimo reglamentas];	veiklos vykdytojų vietos. Reikia pabrėžti, kad pagal šį reglamentą atliekami patikrinimai turėtų papildyti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių vežimo patikrinimus, kurie yra išsamiai reglamentuoti Reglamente [LB: naujas Atliekų vežimo reglamentas];

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
77 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(77) valstybės narės turėtų parengti bendradarbiavimo mechanizmus nacionaliniu ir tarptautiniu lygmeniu, kad patikrinimus būtų galima vykdyti veiksmingai. Tokie mechanizmai turėtų sudaryti sąlygas keistis transporto priemonių registracijos duomenimis, reikalingais transporto priemonių stebėjimui ir tikrinimui, ar joms pasiekus savo gyvavimo ciklo pabaigos etapą jos buvo tinkamai apdorotos;	(77) valstybės narės turėtų parengti bendradarbiavimo mechanizmus nacionaliniu ir tarptautiniu lygmeniu, kad patikrinimus būtų galima vykdyti veiksmingai***, siekiant palengvinti neteisėto eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymo ir eksporto prevenciją ir nustatymą bei visam laikui išspręsti „eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kurių buvimo vieta nežinoma“ problemą***. Tokie mechanizmai turėtų sudaryti sąlygas keistis transporto priemonių registracijos duomenimis, reikalingais transporto priemonių stebėjimui ir tikrinimui, ar joms pasiekus savo gyvavimo ciklo pabaigos etapą jos buvo tinkamai apdorotos;

Or. en

Pakeitimas 411
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
78 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(78) valstybės narės turėtų imtis visų būtinų vykdymo užtikrinimo priemonių, kad būtų kovojama su neteisėtu eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu, siekiant išvengti tokios veiklos daromos žalos aplinkai ar žmonių sveikatai. Todėl bet kuriai organizacijai ar įmonei, apdorojančiai eksploatuoti netinkamas transporto priemones be galiojančio leidimo arba pažeidžiant leidime nustatytas sąlygas ar reikalavimus, turėtų būti taikomos sankcijos. Kad būtų užtikrintas veiksmingas šio reglamento laikymasis, valstybės narės turėtų apsvarstyti ir tokias priemones kaip leidimo panaikinimas arba veiklos vykdytojo veiklos sustabdymas;	(78) valstybės narės turėtų imtis visų būtinų vykdymo užtikrinimo priemonių, kad būtų kovojama su neteisėtu eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu, siekiant išvengti tokios veiklos daromos žalos aplinkai ar sveikatai***, taip pat spręsti eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kurių buvimo vieta nežinoma, ir reikalavimų neatitinkančių eksportuojamų transporto priemonių problemą***. Todėl bet kuriai organizacijai ar įmonei, apdorojančiai eksploatuoti netinkamas transporto priemones be galiojančio leidimo arba pažeidžiant leidime nustatytas sąlygas ar reikalavimus, turėtų būti taikomos sankcijos. Kad būtų užtikrintas veiksmingas šio reglamento laikymasis, valstybės narės turėtų apsvarstyti ir tokias priemones kaip leidimo panaikinimas arba veiklos vykdytojo veiklos sustabdymas;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
78 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(78) valstybės narės turėtų imtis visų būtinų vykdymo užtikrinimo priemonių, kad būtų kovojama su neteisėtu eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu, siekiant išvengti tokios veiklos daromos žalos aplinkai ar ***žmonių*** sveikatai. Todėl bet kuriai organizacijai ar įmonei, apdorojančiai eksploatuoti netinkamas transporto priemones be galiojančio leidimo arba pažeidžiant leidime nustatytas sąlygas ar	(78) valstybės narės turėtų imtis visų būtinų vykdymo užtikrinimo priemonių, kad būtų kovojama su neteisėtu eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu, siekiant išvengti tokios veiklos daromos žalos aplinkai ar sveikatai. Todėl bet kuriai organizacijai ar įmonei, apdorojančiai eksploatuoti netinkamas transporto priemones be galiojančio leidimo arba pažeidžiant leidime nustatytas sąlygas ar reikalavimus,

reikalavimus, turėtų būti taikomos sankcijos. Kad būtų užtikrintas veiksmingas šio reglamento laikymasis, valstybės narės turėtų apsvarstyti ir tokias priemones kaip leidimo panaikinimas arba veiklos vykdytojo veiklos sustabdymas;	turėtų būti taikomos sankcijos. Kad būtų užtikrintas veiksmingas šio reglamento laikymasis, valstybės narės turėtų apsvarstyti ir tokias priemones kaip leidimo panaikinimas arba veiklos vykdytojo veiklos sustabdymas;

Or. en

Pakeitimas 413
Sara Matthieu, David Cormand

Pasiūlymas dėl reglamento
78 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
	(78a) siekiant užtikrinti veiksmingą valstybių narių bendradarbiavimą, turėtų būti sukurtas vykdymo užtikrinimo koordinavimo tinklas, kurį prižiūrėtų Komisija. Šis tinklas turėtų siekti aptarti pasikartojančias vykdymo užtikrinimo problemas, keistis geriausia praktika ir siekti priimti suderintą taisomųjų priemonių ir nuobaudų priėmimo sistemą;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
86 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(86) ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma, pripažintos vienu pagrindinių iššūkių įgyvendinant Direktyvą 2000/53/EB. Veiksmingos sistemos, leidžiančios valstybėms narėms realiuoju laiku keistis informacija apie transporto priemonių registracijos statusą, nebuvimas	(86) ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma, pripažintos vienu pagrindinių iššūkių įgyvendinant Direktyvą 2000/53/EB. Veiksmingos sistemos, leidžiančios valstybėms narėms realiuoju laiku keistis informacija apie transporto priemonių registracijos statusą, nebuvimas

mažina galimybes atsekti transporto priemones ir yra laikomas didelio ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma, skaičiaus Sąjungoje priežastimi. Siekdama tai išspręsti Komisija turėtų pasiūlyti peržiūrėti Tarybos direktyvos 1999/37/EB nuostatas dėl transporto priemonių registracijos dokumentų[67]. Po šios peržiūros valstybės narės turėtų būti įpareigotos elektroniniu būdu registruoti jų teritorijoje registruotų transporto priemonių duomenis, kad būtų galima tinkamai dokumentuoti transporto priemonės registracijos panaikinimo priežastis, ypač jei transporto priemonė buvo apdorota patvirtintame apdorojimo įrenginyje kaip eksploatuoti netinkama transporto priemonė, perregistruota kitoje valstybėje narėje, eksportuota į trečiąją šalį už Sąjungos ribų arba pavogta. Be to, siekiant užkirsti kelią neteisėtai išmontuoti arba eksportuoti transporto priemones, kurios buvo išregistruotos laikinai, transporto priemonių savininkai turėtų būti įpareigoti nedelsdami pranešti nacionalinei transporto priemonių registravimo institucijai apie bet kokius savo turimų nuosavybės teisių pasikeitimus. Šie pakeitimai yra pagrįsti galiojančiais valstybių narių reikalavimais dėl visų valstybės narės teritorijoje registruotų transporto priemonių duomenų registravimo elektroniniu būdu ir jie šiuos reikalavimus papildo;	mažina galimybes atsekti transporto priemones ir yra laikomas didelio ENTP, kurių buvimo vieta nežinoma, skaičiaus Sąjungoje priežastimi. Siekdama tai išspręsti Komisija turėtų ***per pagrįstą laikotarpį*** pasiūlyti peržiūrėti Tarybos direktyvos 1999/37/EB nuostatas dėl transporto priemonių registracijos dokumentų[67]. Po šios peržiūros valstybės narės turėtų būti įpareigotos elektroniniu būdu registruoti jų teritorijoje registruotų transporto priemonių duomenis, kad būtų galima tinkamai dokumentuoti transporto priemonės registracijos panaikinimo priežastis, ypač jei transporto priemonė buvo apdorota patvirtintame apdorojimo įrenginyje kaip eksploatuoti netinkama transporto priemonė, perregistruota kitoje valstybėje narėje, eksportuota į trečiąją šalį už Sąjungos ribų arba pavogta. Be to, siekiant užkirsti kelią neteisėtai išmontuoti arba eksportuoti transporto priemones, kurios buvo išregistruotos laikinai, transporto priemonių savininkai turėtų būti įpareigoti nedelsdami pranešti nacionalinei transporto priemonių registravimo institucijai apie bet kokius savo turimų nuosavybės teisių pasikeitimus. Šie pakeitimai yra pagrįsti galiojančiais valstybių narių reikalavimais dėl visų valstybės narės teritorijoje registruotų transporto priemonių duomenų registravimo elektroniniu būdu ir jie šiuos reikalavimus papildo;
[67] 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų (OL L 138, 1999 6 1, p. 57).	[67] 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų (OL L 138, 1999 6 1, p. 57).

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
87 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(87) atsižvelgdama į būtinybę užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį ir atsižvelgti į mokslinę pažangą Komisija turėtų Europos Parlamentui ir Tarybai pateikti šio reglamento taikymo ir jo poveikio bendrosios rinkos veikimui ir aplinkai ataskaitą. Savo ataskaitoje Komisija turėtų pateikti naujų transporto priemonių projektavimo nuostatų vertinimą, apimantį ir galimybės pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti tikslus, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymą (taip pat perdirbimo tikslus) ir sankcijas, taip pat poreikio ir galimybių dar labiau išplėsti šio reglamento taikymo sritį įtraukiant tam tikras L kategorijos transporto priemones, sunkiąsias transporto priemones ir jų priekabas vertinimą. Atliekant šį vertinimą reikėtų orientuotis ne tik į su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu susijusius aspektus, bet ir į projektavimo reikalavimų nustatymo aktualumą ir pridėtinę vertę;	(87) atsižvelgdama į būtinybę užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį ir atsižvelgti į mokslinę pažangą Komisija turėtų Europos Parlamentui ir Tarybai pateikti šio reglamento taikymo ir jo poveikio bendrosios rinkos veikimui ir aplinkai ataskaitą. Savo ataskaitoje Komisija turėtų pateikti naujų transporto priemonių projektavimo nuostatų vertinimą, apimantį ir galimybės pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti tikslus, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymą (taip pat perdirbimo tikslus) ir sankcijas, taip pat poreikio ir galimybių dar labiau išplėsti šio reglamento taikymo sritį įtraukiant tam tikras L kategorijos transporto priemones, sunkiąsias transporto priemones ir jų priekabas vertinimą. Atliekant šį vertinimą reikėtų orientuotis ne tik į su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu susijusius aspektus, bet ir į projektavimo reikalavimų nustatymo aktualumą ir pridėtinę vertę***, taip pat į priemonių, kuriomis siekiama spręsti „eksploatuoti netinkamų transporto priemonių, kurių buvimo vieta nežinoma“ problemą, ypač neteisėtą eksploatuoti netinkamų transporto priemonių tvarkymą ir eksportą, poveikį***;

Or. en

Pakeitimas 416
Laurent Castillo

Pasiūlymas dėl reglamento
87 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(87) atsižvelgdama į būtinybę užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį ir atsižvelgti	(87) atsižvelgdama į būtinybę užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį ir atsižvelgti

į mokslinę pažangą Komisija turėtų Europos Parlamentui ir Tarybai pateikti šio reglamento taikymo ir jo poveikio bendrosios rinkos veikimui ir aplinkai ataskaitą. Savo ataskaitoje Komisija turėtų pateikti naujų transporto priemonių projektavimo nuostatų vertinimą, apimantį ir galimybės pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti tikslus, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymą (taip pat perdirbimo tikslus) ir sankcijas, taip pat poreikio ir galimybių dar labiau išplėsti šio reglamento taikymo sritį įtraukiant tam tikras L kategorijos transporto priemones, sunkiąsias transporto priemones ir jų priekabas vertinimą. Atliekant šį vertinimą reikėtų orientuotis ne tik į su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu susijusius aspektus, bet ir į projektavimo reikalavimų nustatymo aktualumą ir pridėtinę vertę;	į mokslinę pažangą Komisija turėtų Europos Parlamentui ir Tarybai pateikti šio reglamento taikymo ir jo poveikio bendrosios rinkos veikimui ir aplinkai ataskaitą***, taip pat atsižvelgiant į eksportą, įskaitant neteisėtą vežimą***. Savo ataskaitoje Komisija turėtų pateikti naujų transporto priemonių projektavimo nuostatų vertinimą, apimantį ir galimybės pakartotinai naudoti, perdirbti ir atgauti tikslus, eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymą (taip pat perdirbimo tikslus) ir sankcijas, taip pat poreikio ir galimybių dar labiau išplėsti šio reglamento taikymo sritį įtraukiant tam tikras L kategorijos transporto priemones, sunkiąsias transporto priemones ir jų priekabas vertinimą. Atliekant šį vertinimą reikėtų orientuotis ne tik į su eksploatuoti netinkamų transporto priemonių apdorojimu susijusius aspektus, bet ir į projektavimo reikalavimų nustatymo aktualumą ir pridėtinę vertę;

Or. en

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

Pasiūlymas dėl reglamento
95 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(95) visų nuostatų dėl ***L3e-L7***e, M_2, M_3, N_2, N_3 ir O kategorijų transporto priemonių taikymas turėtų būti atidėtas suteikiant veiklos vykdytojams pakankamai laiko prisitaikyti prie naujų reikalavimų. Tai ypač svarbu kalbant apie leidimus patvirtintiems apdorojimo įrenginiams, galintiems atlikti teršalų iš tokių transporto priemonių pašalinimą ir tolesnį šių transporto priemonių apdorojimą;	(95) visų nuostatų dėl ***L1e-L7***e, M_2, M_3, N_2, N_3 ir O kategorijų transporto priemonių taikymas turėtų būti atidėtas suteikiant veiklos vykdytojams pakankamai laiko prisitaikyti prie naujų reikalavimų. Tai ypač svarbu kalbant apie leidimus patvirtintiems apdorojimo įrenginiams, galintiems atlikti teršalų iš tokių transporto priemonių pašalinimą ir tolesnį šių transporto priemonių apdorojimą;

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

Pasiūlymas dėl reglamento
97 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas	*Pakeitimas*
(97) kadangi šio reglamento tikslų – prisidėti prie bendrosios rinkos veikimo, užkirsti kelią neigiamam eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo poveikiui ir šį poveikį sumažinti bei užtikrinti aukšto lygio ***žmonių*** sveikatos ir aplinkos apsaugą – valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl suderinimo poreikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, Sąjunga gali patvirtinti priemones pagal Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatytą subsidiarumo principą. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti,	(97) kadangi šio reglamento tikslų – prisidėti prie bendrosios rinkos veikimo, užkirsti kelią neigiamam eksploatuoti netinkamų transporto priemonių valdymo poveikiui ir šį poveikį sumažinti bei užtikrinti aukšto lygio sveikatos ir aplinkos apsaugą – valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl suderinimo poreikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, Sąjunga gali patvirtinti priemones pagal Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatytą subsidiarumo principą. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti,

Or. en